

Notitie Afkoopregeling mobiliteitshubs

september 2024

Inleiding

Voor het realiseren van onze grootschalige binnenstedelijke woningbouwopgave zijn mobiliteitshubs noodzakelijk. Zonder hubs geen woningen. De hubs zijn tevens een middel om de leefbaarheid in de bestaande stad te verbeteren door het ruimtebeslag van auto's te verkleinen ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers, spelen en groen. Daarom maken we werk van het plannen, realiseren en exploiteren van mobiliteitshubs. Een belangrijke stap daarin is dat we als gemeente de realisatie en exploitatie van hubs in de gebiedsontwikkelingen naar ons toetrekken. Daar staat een financiële bijdrage van ontwikkelaars en corporaties tegenover.

In deze notitie geven we een toelichting op de inhoud van de financiële afkoopregeling die we voorzien. Deze is in de periode mei tot september 2024 besproken met ontwikkelaars en corporaties.

Waarom een afkoopregeling?

We hebben als gemeente de voorkeur regie te voeren op de hub-ontwikkeling in de vorm van eigenaarschap en exploitatie van de hubs in het Stadshart, Nieuwe Veemarkt en de Spoorzone. Daarmee willen we de woningbouw aanjagen en doorbraken tot versnelling creëren. Zo nemen we risico's weg bij de ontwikkelaars en corporaties en komt een haalbare business case voor de woningbouw eerder in zicht. Tegelijkertijd kunnen we ook beter sturen op het realiseren van onze doelstellingen zoals ruimte maken voor verblijfskwaliteit en vergroening, de stad bereikbaar houden, borgen dat parkeren betaalbaar is en sturen op de uitgifte van parkeerabonnementen.

Indien we als gemeente de hubs realiseren en exploiteren, dan bieden we een oplossing voor te realiseren parkeeropgave die anders de door de ontwikkelaar en/of corporatie wordt gedaan. Daar staat logischerwijs een financiële bijdrage tegenover.

Wat is de scope van de afkoopregeling?

We gaan uit van de volgende scope:

1. De afkoopregeling geldt alleen als de gemeente de parkeeropgave van een gebied zelf in hubs realiseert en de hubs exploiteert
2. Eventuele verwervingskosten voor de grond indien deze in bezit is van derden zijn niet verwerkt in de bedragen.
3. Voor gebiedsontwikkelingen met privaat grondeigendom staan ontwikkelende partijen aan de lat voor het bepalen en leveren de grondpositie op een logische locatie.
4. Het gaat om hubs in de gebiedsontwikkelingen Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone. Hubs in de andere gebiedsontwikkelingen, zoals Zwartewaterallee, Harculo en Oosterenk zouden mogelijk in de toekomst ook in aanmerking kunnen komen om als gemeente te ontwikkelen en exploiteren. Voorwaarde is dat deze hubs openbaar zijn, een groter gebied bedienen en er sprake is van dubbelgebruik.

Datum

september 2024

Hoe gaat de afkoopregeling eruit zien?

We gaan hier in op de verschillende onderdelen van de afkoopregeling.

Hoogte van de bijdrage

De grondslag van de bijdrage is het verschil tussen de stichtingskosten voor een parkeerplaats in een hub (gebouwde voorziening) en de marktwaarde. Daarnaast houden we in de bijdrage rekening met kosten voor het organiseren van deelauto's in de hubs. Het aanbieden van deelvervoer is reeds onderdeel van de lagere parkeernorm en moet ook geregeld worden. De gemeente neemt het organiseren van aanbod van deelauto's (en andere vormen van deelvervoer) voor rekening en ook hiervoor is een bijdrage nodig. Deze kosten slaan we om naar een parkeerplaats.

De hoogte van de bijdrage voor de (niet zelf-gerealiseerde) parkeerplaatsen is bepaald aan de hand van de gemiddelde stichtingskosten van een parkeerplaats in de voorziene hubs in Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone minus de marktwaarde van een parkeerplaats in Zwolle. Het verschil levert de onrendabele top op en is de grondslag voor de bijdrage. Overige zaken in de hub zoals voorzieningen, fietsparkeren, collectieve ruimtes, etc. zijn buiten beschouwing gelaten. Voor de stichtingskosten zijn verschillende verschijningsvormen van een hub (bovengronds solitair, gecombineerd met woningen zowel half verdiept als bovengronds) meegenomen. Voor de marktwaarde is gekeken naar koop- en verhuurprijzen in Zwolle. De hoogte van dit deel van de bijdrage is € 18.000,- excl. BTW per parkeerplaats (prijspeil 2024).

Voor deelmobiliteit is de bijdrage bepaald door de kosten voor het organiseren van deelauto's. Daarvoor is personele inzet nodig om de deelaanbieders te selecteren, te contracteren en aan te sturen. Ook is een digitaal platform nodig naar de gebruiker en het gebruik te monitoren. Dit is nodig om in te kunnen spelen op de behoefte van bewoners en de vraag daarop aan te passen. Deze kosten zijn bepaald voor deelauto's voor alle hubs in Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone en vervolgens overgeslagen op het totaal aantal parkeerplaatsen benodigd in de gebiedsontwikkelingen. De hoogte van de bijdrage voor organisatie van deelmobiliteit is € 1.000,- excl. BTW per parkeerplaats (prijspeil 2024).

De voorlopige totale hoogte van de bijdrage, voor parkeerplaatsen en deelmobiliteit, stellen we daarmee dus vast op € 19.000,- excl. BTW per parkeerplaats (prijspeil 2024). Een benchmark met een aantal gemeenten in de G5 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven) en daarbuiten (Groningen) laat vergelijkbare bedragen zien. Lagere bedragen zijn te zien in bijvoorbeeld Apeldoorn, Deventer en Enschede. Jaarlijks zal dit afkoopbedrag geïndexeerd worden. De hoogte van de bijdrage is gebaseerd op het jaar waarin de vergunningaanvraag voor de woningen wordt gedaan.

Gelijke bijdrage voor alle gebiedsontwikkelingen

Een gelijke bijdrage voor alle gebiedsontwikkelingen in Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone onafhankelijk van de ontwikkellocatie is wenselijk omdat dit de grootste kans biedt om de stedelijke doelen door middel van een stadsbreed hub-netwerk te

Datum september 2024

realiseren. Tevens voorkomen we daarmee dat er een wirwar van bedragen kan ontstaan tussen locaties en verschijningsvormen van de hubs. Het voordeel is dat het transparant is en duidelijkheid geeft voor ontwikkelaars, corporaties en gemeente.

Corporaties dragen hetzelfde bij per parkeerplaats als ontwikkelaars

De grondslag voor de bijdrage is de realisatie van een parkeerplaats in een hub en het aanbieden van deelauto's. De kosten hiervan verschillen niet bij gebruik door een eigenaar van een koopwoning of huurder van een sociale huurwoning. Sociale huurwoningen hebben wel een lagere parkeernorm dan koopwoningen. Corporaties hoeven daardoor minder parkeerplaatsen te financieren of bij te dragen dan ontwikkelaars voor koopwoningen/vrije sector huurwoningen. Dus de kosten verdisconteerd per woning zijn voor de corporaties lager. Daarom dragen ontwikkelaars en corporaties hetzelfde bedrag per parkeerplaats af.

Bijdrage per ontwikkelgebied mogelijk

De bijdrage geldt per ontwikkelaar of corporatie. In een aantal gebieden realiseert een samenwerking/coalitie van partijen de gebiedsontwikkeling. Deze partijen maken onderling afspraken en zij kunnen ervoor kiezen dat de bijdrage parkeren aan de gemeente een gezamenlijke bijdrage is. Deze bijdrage mogen ze zelf onderling verdelen. Uiteraard gebaseerd op de totale financiële bijdrage vanuit gelijke grondslag.

Wat krijgen projectontwikkelaars en corporaties ervoor terug?

De gemeente gebruikt de bijdrage om gebiedsgericht parkeeraanbod in hubs op acceptabele loopafstand van de woningen te realiseren. Het uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen maximaal efficiënt worden ingezet voor dubbelgebruik. De gemeente gaat een abonnementstructuur voor het parkeren voor de toekomstige gebruikers uitwerken. De gemeente organiseert daarnaast gebiedsgerichte aanbod van deelauto's voor toekomstige gebruiker. De kosten voor het gebruik van de deelauto's zijn voor rekening van de toekomstige gebruikers.

Dit onderdeel wordt verder uitgewerkt.

Wat als de ontwikkelaar de hub realiseert en de gemeente deze turnkey overneemt?

Het kan zijn dat door de complexiteit van het gebouw bijvoorbeeld de stapeling van parkeren en woningen erboven de ontwikkelaar de hub realiseert. Op enig moment moet er dan een afspraak worden gemaakt over een turnkey oplevering tegen de stichtingskosten voor de hub. Voor de parkeeropgave van de woningbouw geldt de afkoopregeling. Ook deze situatie wordt nader uitgewerkt.

Wat als de gemeente grondeigenaar is en een hub realiseert?

De strekking van een bijdrage geldt ook als de gemeente zelf grondeigenaar is en deze uitgeeft aan (een) ontwikkelaar(s). De uitwerking is in dat geval wel anders omdat het financiële effect deze tot uitdrukking komt in de residuele grondopbrengst. Ook deze situatie wordt nog nader uitgewerkt.

Datum september 2024

Wat als de gemeente en private partijen grondeigenaren zijn en de gemeente de hub realiseert?

In deze situatie werkt de regeling door op de inbrengwaarde van de diverse grondposities. Dit is een complex samenspel. Ook hiervoor geldt dat deze situatie nog nader wordt uitgewerkt.

Vervolgproces

In het vervolgproces gaat de gemeente aan de slag met de verdere uitwerking van de afkoopregeling inclusief de publiekrechtelijke borging.