

VOORSTEL AAN DE GEMEENTERAAD

Onderwerp:	Start projecten Stationsstraat/Haspelweg en Grote Bottel/Binderendreef.
Registratienummer:	3134440
Op voorstel B&W d.d.:	21 mei 2021
Datum vergadering:	2 juli 2024
Portefeuillehouder:	Marjan Vrijnsen-de Corte
Rol gemeenteraad:	Kaderstellend

Voorstel in het kort

Voorgesteld wordt:

1. De exploitatiebegroting Stationsstraat/Haspelweg als opgenomen in bijlage 3 vast te stellen en daarmee het grondexploitatiecomplex Stationsstraat/Haspelweg te openen.
2. De faciliterende grondexploitatie Grote Bottel te openen conform het vermelde in bijlage 3.
3. De bij voorstel 1 en 2 behorende begrotingswijzigingen vast te stellen via het Raadsoverzicht bij deze raadsvergadering waarmee een krediet (kostenkant) wordt gevoteerd van in totaal € 12.729.000 over de gehele looptijd.
4. De principe-bereidheid uit te spreken om, met inachtneming van de zorgvuldigheidseisen en voorwaarden die de Omgevingswet daaraan stelt, ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied Stationsstraat/Haspelweg, het onteigeningsinstrument in te zetten als minnelijke verwerving niet slaagt.

Samenvatting

De gemeente heeft samen met AM BV, Voergroep Zuid BV en Woningbouwvereniging Bergopwaarts een plan uitgewerkt voor de gecombineerde ontwikkeling van de gebieden Stationsstraat/Haspelweg en Grote Bottel/Binderendreef.

In dit stuk wordt het plan uitgelegd, en wordt voorgesteld om de (faciliterende) grondexploitaties te starten.

Bijlagen

1. Ontwerp stedenbouwkundig plan Stationsstraat/Haspelweg
2. Ontwerp stedenbouwkundig plan Grote Bottel
3. Geheime financiële bijlage – deze ligt ter inzage bij de griffie
4. Raadsbesluit

AAN DE RAAD,

1. Inleiding

In 2021 is de intentieovereenkomst gesloten tussen de 4 partijen: de Voergroep Zuid B.V., Voergroep Projecten BV (hierna samen en afzonderlijk: de Voergroep), Woningbouwvereniging Bergopwaarts (hierna: Bergopwaarts), ontwikkelaar AM B.V. (hierna: AM) en de gemeente Deurne.

De intentieovereenkomst ziet op de verkenning van de mogelijkheden voor een gecombineerde ontwikkeling van de locaties Stationsstraat/Haspelweg (plannaam: De Groene Heerlijkheid) en de Grote Bottel/Binderendreef (plannaam: De Grote Bottel). Daarbij is het de bedoeling om de negatieve grondexploitatie samenhangend met de transformatie van de locatie Stationsstraat/Haspelweg te compenseren met de positieve resultaten uit de grondexploitatie van uitleggegebied Grote Bottel/Binderendreef. Die doelstelling komt voor uit het in 2021 nog overwegend passieve grondbeleid van de gemeente Deurne waaruit de noodzaak voortkwam om een marktpartij te verbinden aan de transformatiewens van de locatie Stationsstraat/Haspelweg. Gezien de grondpositie van AM (o.a. via Bergopwaarts) op de Grote Bottel én binnen de Stationsstraat/Haspelweg (via de Voergroep) werd AM de logische partner. Ook omdat AM als BAM-dochter naast de benodigde deskundigheid ook over de nodige (financiële) realisatiekracht beschikt.

De ligging van de beide plangebieden is weergegeven in onderstaande luchtfoto. De ontwerp stedenbouwkundige plannen zijn bijgevoegd als bijlagen 1 en 2.

Luchtfoto beide plangebieden



Momentum

De gehele operatie is nu mogelijk omdat de gemeente via de ontwikkeling van een nieuwe PDV-locatie (perifere detailhandelsvestigingen) en de realisatie van de uitbreiding van bedrijventerrein Kranenmortel-Zuid ruimte kan scheppen voor de nodige verplaatsing van de huidige bedrijvigheid vanuit het plangebied Stationsstraat/Haspelweg.

Woningbouwimpulssubsidie

Voor transformatie van de locatie Stationsstraat/Haspelweg is een subsidie Woningbouwimpuls (Wbi) toegekend voor een bedrag van 1,6 miljoen.

Recent heeft overleg plaatsgevonden met ambtenaren van het ministerie over de Wbi-subsidie inzake het opschuiven van de startdatum van de bouw (te definiëren als stort fundering eerste woning) naar het eerste kwartaal van 2026. Gezien de stand van zaken van het project is ambtelijk toegezegd hierover positief te adviseren als de raad het benodigde krediet voteert én de gemeente met dit raadsbesluit een aanvraag indient voor een beschikkingswijziging. Die aanvraag moet uiterlijk in november a.s. worden ingediend. Het ministerie houdt wel vast aan de einddatum van het project (oplevering laatste woning voor 15 december 2031).

De einddatum zou normaliter haalbaar moeten zijn.

Doorlopen proces

Stap voor stap hebben partijen het ontwikkelingsvraagstuk steeds verder uitgewerkt. Meerdere keren leek de businesscase rond, maar even vaak gooide een interne of externe omstandigheid roet in het eten. De grootste impact had het uitbreken van de oorlog in Oekraïne, met de eenieder bekende gevolgen voor kosteninflatie en rentestanden. Het negatieve resultaat van het transformatieproject Stationsstraat/Haspelweg werd daardoor beduidend hoger, waardoor het aantal en de samenstelling van woningen binnen plangebied Grote Bottel/Binderendreef ook weer moest worden aangepast. Die aanpassingen hadden weer gevolgen voor de reeds opgeleverde onderzoeken waarvan de nieuwe uitkomsten soms ook weer tot planaanpassingen leidden enz.

Kortom: De samenwerkende partijen hebben meerdere "Ga terug naar Start – ervaringen" achter de rug. Voordeel daarvan is wel, dat alle partijen steeds meer één team zijn gaan vormen dat elkaars belangen heeft leren erkennen en respecteren.

Uiteindelijk is vanuit dat team een voor eenieder haalbare kaart uitgewerkt. Alle partijen hebben daarbij water bij de wijn moeten doen. Voor geen enkele partij is de uitkomst optimaal, maar voor eenieder is deze bevredigend. Woningbouwvereniging Bergopwaarts en Voergroep Zuid kiezen voor een passieve rol (meedenken en aan- en verkoop van onroerend goed) waardoor de actieve rollen bij AM en bij de gemeente zijn komen te liggen. Daarbij verdient hier wel vermelding dat de Voergroep een actieve rol heeft ingenomen bij de ontwikkeling van een nieuwe PDV locatie aan de N270 en vanuit die positie de volledige ontwikkeling van plangebied Stationsstraat/Haspelweg actief ondersteunt. Bergopwaarts heeft mee geïnvesteerd in de planontwikkeling en neemt, met oog op de financiële haalbaarheid van de gehele gecombineerde ontwikkeling van de plangebieden, genoegen met minder sociale huurwoningen binnen de Grote Bottel, dan ze op basis van haar grondpositie had kunnen eisen. Zo draagt iedereen zijn steentje bij om de gecombineerde ontwikkeling van de Grote Bottel en de Stationsstraat/Haspelweg mogelijk te maken.

In hoofdlijnen zijn de kaders vastgelegd die de kapstok moeten vormen voor een overeenkomst tussen AM B.V. en de gemeente. Waar nodig sluiten partijen onderling afzonderlijke overeenkomsten. Alles onder voorbehoud van goedkeuring van de

ontwikkeling door de gemeente Deurne.

- AM heeft een definitieve overeenkomst gesloten met de Voergroep m.b.t. de verwerving van haar binnen het plangebied De Groene Heerlijkheid gelegen vastgoed (e.e.a. onder voorbehoud van plan B – zie hierna).
- Bergopwaarts heeft een definitieve overeenkomst gesloten met AM m.b.t. de verwerving van haar binnen de Grote Bottel gelegen gronden en de verkoop van bouwrijpe grond door AM aan Bergopwaarts binnen beide plangebieden.

Hoe verder?

Alle ogen zijn nu gericht op de gemeente Deurne en dan in het bijzonder op de gemeenteraad. De bevoegdheid om in deze omvang de planologische status van gronden te wijzigen ligt immers bij de gemeenteraad, evenals het recht om de (faciliterende) grondexploitaties te openen die realisatie mogelijk maken, alsook om te beslissen of de daarmee voor de gemeente verbonden risico's aanvaardbaar zijn.

Bij een akkoord van de gemeenteraad gaan AM en de gemeente over tot het sluiten van één ontwikkelovereenkomst voor beide plangebieden. De bevoegdheid om te besluiten tot het aangaan van dergelijke overeenkomsten ligt bij het college.

Rollen gemeente bij realisatie

Faciliterend

Voor alle gronden binnen plangebied Grote Bottel/Binderendreef geldt dat AM deze in bezit heeft, of een recht op levering heeft in de vorm van een koopovereenkomst.

Voor de ontwikkeling van dit gebied is daarom geen actieve grondpolitiek nodig vanuit de gemeente. Een faciliterende rol volstaat. Dat betekent dat de gemeente een vergoeding ontvangt van AM voor de inzet van ambtelijke uren en andere evt. door haar te maken kosten en dat de ontwikkeling van het gebied volledig voor rekening en risico van AM plaatsvindt.

Actief

Voor de gronden binnen plangebied Stationsstraat/Haspelweg geldt dat AM ten tijde van de redactie van dit stuk door de deal met de Voergroep beschikt over ca. de helft van het plangebied (zie ook bijlage 1).

Het deel dat (nog) niet in bezit is van AM, ziet op de bedrijfslocaties aan de insteekweg op de Haspelweg (straatnaam daarvan is eveneens Haspelweg). Ook voor dat gedeelte heeft de gemeente een transformatiewens naar woningbouw. Hier is een actieve rol wenselijk om de volgende redenen:

- Voor de afwikkeling van de subsidie is het nodig om als gemeente de grex te voeren over minimaal de verwerving, sloop en sanering van de bedrijfslocaties. Aan deze onderdelen is namelijk de afrekening van de subsidie via de gemeentelijke administratie gekoppeld.
- Daarnaast ontstaat binnen dit deel van het plangebied wellicht de noodzaak om het onteigeningsinstrument in te zetten. Mocht dat nodig zijn, dan moet de gemeente de gronden verwerven en financieel opnemen in een grondexploitatiecomplex.
- Tot slot is het ook zo dat AM, niet onbepaald in wil staan voor de risico's verbonden met de bedrijven aan de Haspelweg. Ze kan wel een garantie geven voor een bijdrage tot een vooraf bepaald maximum.

AM en gemeente hebben de lijn uitgewerkt, dat de gemeente de bedrijven verwerft, sloopt, de gronden saneert en deze gronden na realisatie van de wijziging van het planologisch regime vervolgens levert aan AM. AM draagt vervolgens zorg voor de

verdere integrale ontwikkeling van het plangebied

De koopsom die AM voor de gronden betaalt, is hoger dan de marktwaarde. Het basis bedrag is minimaal marktconform en dit wordt aangevuld met een flexibel deel ter grootte van het negatieve resultaat van de gemeentelijke grex. Het flexibele deel van de grondprijs is gemaximeerd tot het voorcalculatorisch bepaalde, positieve resultaat van de grondexploitatie Grote Bottel. Het risico voor het behalen van het voorcalculatorisch bepaalde resultaat is voor AM.

Programma plangebied Grote Bottel/Binderendreef

Het programma voor de Grote Bottel voorziet in de volgende samenstelling van woningen:

Prijscategorieën volgens Begrippenlijst Wonen MRE prijspeil 1 jan. 2024

Sociale huur	64 (22 appartementen)
Midden middeldure koop (€ 275.000 tot € 320.000)	32
Hoge middeldure koop (€ 320.000 tot € 390.000)	122
Dure koop (koop vanaf € 390.000)	96
Totaal	328

Programma plangebied Groene Heerlijkheid

Het basisprogramma voor de Groene Heerlijkheid voorziet in de volgende samenstelling van woningcategorieën:

Prijscategorieën Begrippenlijst Wonen MRE prijspeil 1 jan. 2024

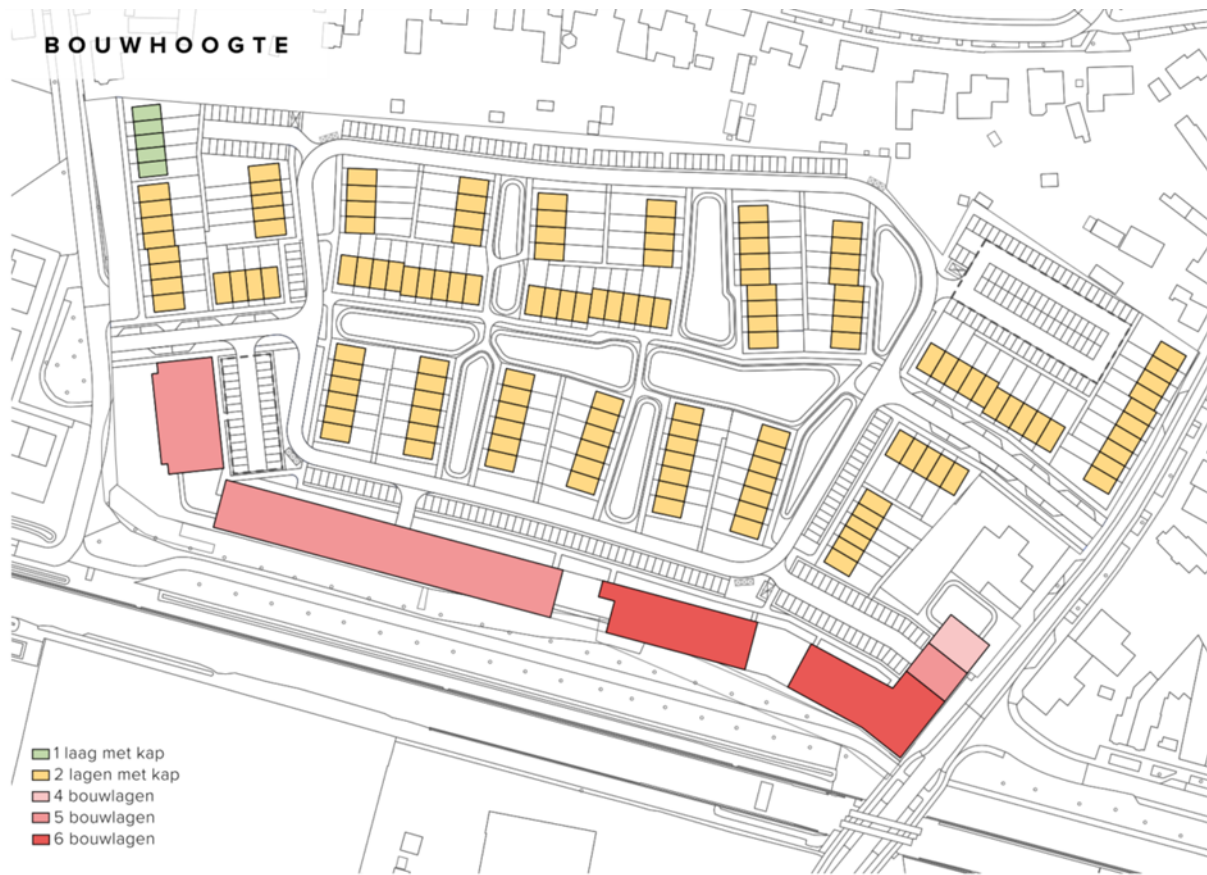
Sociale huur	79 (74 appartementen)
Midden middeldure koop (€ 275.000 tot € 320.000)	70 (63 appartementen)
Hoge middeldure koop (€ 320.000 tot € 390.000)	96 (40 appartementen)
Dure koop (koop vanaf € 390.000)	74
Totaal	319

De hoogte in

In beide plangebieden worden ook appartementencomplexen gerealiseerd.

In de Grote Bottel gaat het om een complex met 4 bouwlagen en binnen plangebied Stationsstraat/Haspelweg gaat het om een reeks gebouwen van max. 5 bouwlagen met accenten tot 6 hoog.

Wij zijn van mening dat deze 'hoogbouw' noodzakelijk is om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Stedenbouwkundig is deze maatregel goed voorstelbaar.



Parkeerregime

Binnen de plangebied Grote Bottel/Binderendreef kan eenvoudig worden voldaan aan de huidige parkeernorm van de gemeente Deurne. Als het vanuit duurzaamheidsoverwegingen wenselijk is om hier een initiatief voor deelmobiliteit op te starten, kan voor de deelauto's parkeer ruimte worden gevonden in het plandeel waarin zich voldoende gebruikers voor de deelauto's hebben aangemeld. De parkeerbehoefte voor eigen (tweede) auto's gaat daar immers omlaag.

Binnen plangebied Stationsstraat/Haspelweg kan ook worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm. Hier ligt echter een kans om de kwaliteit van het gebied te vergroten door van een lagere norm uit te gaan. Minder parkeerplaatsen betekent meer groene ruimte. Ten tijde van de redactie van dit stuk wordt onderzocht in welke mate dat concreet mogelijk is door:

- een gedeelte van het bezoekersparkeren op de drukste momenten (weekend) naar parkeerplaatsen buiten het plangebied te verwijzen.
- het invoeren van deelmobiliteit voor auto's waardoor een deel van de bewoners bereid is af te zien van een tweede auto.

Verkeersafwikkeling (incl. spoorwegovergangen)

Voor beide plangebieden is de verkeersafwikkeling een punt van zorg bij omwonenden. Niet enkel door deze plangebieden, maar vooral door de samensmelting van de toenemende verkeersstromen van projecten die de laatste jaren zijn gerealiseerd in combinatie met de toename van verkeersbewegingen ten gevolge van deze plannen. Deze plannen waren dan ook mede aanleiding voor de actualisatie van de sa(toekomstige) woningaantallen in de verschillende kernen en wijken waar rekening

mee wordt gehouden in het nieuwe Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (hierna : GVVP).

Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat beide plangebieden nog passen op het huidige wegennet. Ook de stapeling van projecten zoals aangehouden in de verkeersmodellen voor het nieuwe GVVP past nog, maar het wordt over het algemeen drukker in Deurne waardoor in de spits de wachttijden op knooppunten toenemen.

Deze algemene verkeersproblematiek kan niet vanuit deze twee projecten worden opgelost. Afgezet tegen het totale aantal verkeersbewegingen op de hoofdaders, is de toename door deze projecten vrij ondergeschikt. De problematiek die in het nieuwe GVVP wordt uitgelegd is een gegeven, met of zonder deze projecten. De overkoepelende verkeersstrategie van de gemeente Deurne zal het hoofd moeten bieden aan de verkeersuitdagingen waarvoor Deurne zich ziet gesteld. Daarbij gaat het niet alleen om de afwikkeling van het aantal voertuigen, maar ook om de oversteekbaarheid van de hoofdverkeersaders (waaronder ook de Stationsstraat en de Vlierdenseweg) voor de schoolgaande jeugd.

Ook risicotoename op de relevante spoorwegovergangen (o.a. Vlierdenseweg en Binderendreef) wordt integraal vanuit een bredere inventarisatie van (toekomstige) projecten gezien. Hierover zijn afspraken gemaakt met ProRail. Ten tijde van de redactie van dit stuk is het onderzoek in uitvoering. Naar verwachting behoeven de overgangen op onderdelen aanpassing.

Twee aandachtspunten kunnen wel gericht vanuit en naar aanleiding van deze twee projecten worden opgepakt:

- Het is noodzakelijk om het sluipverkeer door de nieuwe wijken heen, door de inrichting van de wegen te ontmoedigen. Dit is met name van belang voor het plangebied Stationsstraat/Haspelweg om te voorkomen dat verkeer vanuit de Stationsstraat de doorsteek maakt naar de Haspelweg. Dit is op dit moment niet (meer) mogelijk. Door het huidige ontwerp van de wijk is het mogelijk om als uiterste redmiddel op een later moment tot het afsluiten van een doorgaande route over te gaan door de verkeersstructuur binnen de wijk aan te passen.
- De inrichting van de omliggende wegen verdienen aanpassing aan de nieuwe ontwikkelingen. Voor de Grote Bottel geldt dat de omliggende wegen (Industrieweg en Vlierdenseweg) de beleidskeuzes volgen die voortkomen uit de verkeersstrategie voor Deurne. Dat laatste geldt ook voor de Stationsstraat.

De inrichting van de Haspelweg en de Schutsboom zal niet of nauwelijks worden beïnvloed door beleidskeuzes op strategisch niveau. De verkeersaantallen op deze wegen zullen ten gevolge van het plan Stationsstraat/Haspelweg echter toenemen. De wegen kunnen de verkeersafwikkeling aan, maar een meer bij een 30 km-weg passende inrichting zou wenselijk zijn. De wegen zijn ontworpen voor vrachtwagenverkeer van en naar de bestaande (te saneren) bedrijvigheid en daardoor relatief breed in opzet. Dit nodigt uit tot een hoger tempo dan wenselijk is. Omwonenden wisten te berichten dat "enkel twee strepen en een 30 km bord" voor de huidige gebruikers echt onvoldoende prikkel vormen om het tempo te matigen. Vooral in de ochtend als ouders hun kinderen naar de nabij gelegen basisschool brengen, wordt de verkeersstroom als druk en ongeordend ervaren door de verscheidenheid in verkeersdeelnemers. Tijdens en na de participatieavonden is vanuit bewoners aan de Haspelweg en de Schutsboom het voorstel gedaan om klimaatadaptieve aanpassingen door te voeren die tevens een verkeersremmende werking hebben (of omgekeerd). Hierbij is zelfs geopperd om te bezien of niet ook meteen energievraagstukken (bijv. 'van gas af') kunnen worden meegenomen.

Dan rijst de vraag of dit niet het momentum is om de naar binnen gekeerde projectaanpak van de locatie Stationsstraat/Haspelweg te upgraden naar een integrale gebiedsontwikkeling waar ook omliggende straten deel van uitmaken.

Uiteraard zijn hier behalve menskracht ook middelen voor nodig, maar het loont in ieder geval om dit serieus in overweging te nemen. Wij zullen ons, mede in overleg met enkele actieve omwonenden, over dit vraagstuk buigen en hier na de zomervakantie bij u op terugkomen.

Overige planologische aspecten

Uit de pre-toetsen die hebben plaatsgevonden op overige planologische aspecten blijken vooralsnog geen belemmeringen voor deze ontwikkelingen die niet met specifieke maatregelen kunnen worden opgelost.

De onderzoeken worden ten tijde van de redactie van dit stuk geactualiseerd op basis van de actuele stedenbouwkundige invulling en worden dan (nogmaals) beoordeeld door de vakspecialisten (ook ODZOB).

Relatie met aanliggende bedrijven

Voor de ontwikkeling van het plan de Grote Bottel is als uitgangspunt genomen dat bestaande, aanliggende bedrijven hun huidige activiteiten ongehinderd moeten kunnen blijven uitoefenen en dat hun huidige planologische bestemming niet wordt aangepast voor dit plan. Dat betekent dat vanuit het plan maatregelen moeten worden genomen die bedrijvigheid en woningbouw naast elkaar mogelijk maken. Die maatregelen zien met name op het weren van de geluidsbelasting die uitgaat van de bedrijvigheid. Deze maatregelen maken deel uit van het plan en de kosten worden van daaruit gedekt.

De bestaande bedrijvigheid aan de Stationsstraat is geen belemmering voor het plan Stationsstraat/Haspelweg en vice versa.

De exploitatiebegrotingen, geldstromen en risico's

De exploitatiebegrotingen, geldstromen en risico's zijn gedetailleerd opgenomen in de geheime bijlage 3.

De vertrouwelijkheid is wenselijk omdat daarin informatie is opgenomen die de onderhandelingspositie van de gemeente nadelig kan beïnvloeden (bescherming economisch belang gemeente en derden – i.c. AM). Zodra alle bedrijven zijn verworven, verliest deze informatie het vertrouwelijke karakter. De bescherming is dan niet meer nodig. Over de opheffing van de geheimhouding vindt t.z.t. besluitvorming plaats.

Principebereidheid tot onteigening

Op het moment dat minnelijk verweringsproces niet slaagt, heeft de gemeente de mogelijkheid om gebruik te maken van het instrument "ont eigening".

De voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om dit instrument te kunnen inzetten en de processtappen die daarmee zijn verbonden, zijn opgenomen in de Omgevingswet – hoofdstuk 11-Onteigening.

Onder de Omgevingswet neemt het bevoegd gezag de onteigeningsbeschikking. Bij een gemeentelijke onteigening is dat de gemeenteraad. De Omgevingswet schrijft voor dat, voordat de gemeenteraad de onteigeningsbeschikking kan nemen, vast moet staan dat de onroerende zaak niet (tijdig) minnelijk kan worden verworven en daarmee onteigening noodzakelijk is. De gemeente moet aantoonbaar serieuze biedingen hebben gedaan en onderhandelingen hebben gevoerd en aannemelijk maken dat partijen zijn uitonderhandeld. Pas dan is sprake van een situatie dat een onroerende zaak niet minnelijk (tijdig) kan worden verworven.

Het is te vroeg om u in dit voorstel met alle processtappen te vermoeien, maar het is wel belangrijk om voorafgaand aan de start van de grondexploitatie van de Stationsstraat/Haspelweg als gemeenteraad te bepalen of de principebereidheid bestaat om dit instrument in te zetten. Dat voorkomt een latere discussie hierover en borgt het risicoprofiel zoals dat in de geheime bijlage is gepresenteerd.

De grondexploitatie van de gemeente gaat uit van een alles of niets scenario. Doel is immers de realisatie van een stedenbouwkundig plan dat een integrale transformatie van dit gebied mogelijk maakt. Dit is stedenbouwkundig niet wenselijk en is ook vanwege de daarbij behorende hindercirkels niet mogelijk.

Let op!

De principebereidheid is onlosmakelijk verbonden met het besluit tot het starten van de grondexploitatie op de Stationsstraat/Haspelweg.

Als de principebereidheid ontbreekt, ontraden wij het starten van de grex. Het risicoprofiel is dan op onderdelen niet meer kwantificeerbaar omdat looptijden niet meer duidelijk zijn, en waar onderdelen wel kwantificeerbaar zijn, schieten deze omhoog omdat de kans van intreden toeneemt.

Doordat beide plangebieden contractueel en programmatisch met elkaar zijn verbonden, ontraden wij in dat geval ook het opstarten van De Grote Bottel. Een solitaire ontwikkeling van de Grote Bottel vergt een ander woningbouwprogramma binnen dat plangebied.

Laatste redmiddel: Plan B - Verplaatsing PDV binnen plangebied

Goede winkelveorzieningen zijn voor de gemeente niet minder belangrijk dan woningen. Bij vitale kernen hoort een goed voorzieningenniveau. Vanuit dat oogpunt bezien, is het wenselijk om te borgen dat de Welkoop en Praxis voor Deurne behouden blijven. Daarom is voor de zekerheid een laatste redmiddel- plan B – uitgewerkt voor het geval de realisatie van een nieuwe PDV locatie onverhoopt niet van de grond zou komen.

Plan B is als een brandverzekering. Je hebt ze, maar je hoopt ze nooit nodig te hebben.

In dat geval worden deze winkels binnen het plangebied verplaatst. Zo kan toch een nieuwe wijk worden ontwikkeld.

Concept stedenbouwkundig plan Groene Heerlijkheid Variant met Praxis & Welkoop



2. Voorstel

1. De exploitatiebegroting Stationsstraat/Haspelweg als opgenomen in bijlage 3 vast te stellen en daarmee het grondexploitatiecomplex Stationsstraat/Haspelweg te openen.
2. De faciliterende grondexploitatie Grote Bottel te openen conform het vermeldde in bijlage 3.
3. De bij voorstel 1 en 2 behorende begrotingswijzigingen vast te stellen via het Raadsoverzicht bij deze raadsvergadering waarmee een krediet (kostenkant) wordt gevoteerd van in totaal € 12.729.000 over de gehele looptijd.
4. De principe-bereidheid uit te spreken om, met inachtneming van de zorgvuldigheidseisen en voorwaarden die de Omgevingswet daaraan stelt, ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied Stationsstraat/Haspelweg, het onteigeningsinstrument in te zetten als minnelijke verwerving niet slaagt.

3. Beoogd effect

De realisatie van bij de behoefte van de gemeente Deurne passende woningen conform de ambitie die is uitgesproken in het raadsprogramma.

4. Argumenten

- 1.1 *Zie hiervoor de geheime bijlage 3. Het openen van een actieve grondexploitatie is een raadsbevoegdheid.*
- 1.2 *Door de gecombineerde ontwikkeling van de plangebieden ontstaat een haalbare businesscase voor de 4 samenwerkende partijen (partijen intentieovereenkomst)*
- 1.3 *De risico's voor deze ontwikkeling zijn in beeld gebracht. Zie hiervoor de geheime bijlage 3. Rekening houdend met de met dit project te dienen doelen en zeker gezien het feit dat hier een transformatielocatie is betrokken, achten wij de risico's aanvaardbaar. Eerdere pogingen om het gebied Stationsstraat/Haspelweg te transformeren zijn mislukt en de gemeente (en de Voergroep) schuiven dit vraagstuk nu al een tijdje voor zich uit. Eenvoudiger of goedkoper zal het ook in toekomst zeker niet worden. Dit is hét momentum om door te pakken. Ook gezien de financiële mogelijkheden die de gemeente nu heeft om de risico's af te dekken.*

5. Kanttekeningen

- 1.1. *Zie geheime bijlage 3. Risico's moeten permanent worden gemonitord.*

6. Financiën (optioneel)

Hiervoor wordt verwezen naar de geheime bijlage 3.

Het totale geraamde investeringsbedrag voor de gemeente voor beide plangebieden bedraagt € 12.729.000. Let op: daarmee wordt in de gemeentelijke boekhouding alleen de kostenkant bedoeld. De kosten worden afgedekt door een inkomstenstroom (grondopbrengsten, bijdragen van ontwikkelende partijen, subsidies enz.).

Het begrote resultaat van de gecombineerde ontwikkeling van beide plangebieden is door de inkomstenstroom neutraal. Baten en lasten zijn uiteindelijk sluitend.

Hier is niet naartoe gerekend. De ramingen zijn realistisch, ook met behulp van externe deskundigen, bepaald.

Een dergelijk traject kent ook grote risico's. Het bruto risicobedrag is berekend op afgerond € 2.988.000 en het netto-risicobedrag, dat de resultante is van het voor Deurne vastgestelde risicobeheersingsmodel waarin kans van intreden, benodigde dekkinggraad e.d. bepalend zijn, is berekend op afgerond € 1.293.000. Dit risicobedrag wordt afgedekt door de Algemene reserve.

7. Juridische aspecten (optioneel)

Het college heeft geheimhouding opgelegd op bijlage 3. Deze geheimhouding is opgelegd krachtens art.87 van de Gemeentewet. Volgens de sinds april 2023 geldende wetssystematiek hoeft de gemeenteraad deze geheimhouding niet meer te bekrachtigen in deze raadsvergadering. De raad is wel bevoegd om deze geheimhouding op te heffen, maar dit wordt vooralsnog ontraden.

De grondslag voor deze geheimhouding ligt in artikel 5.1. lid 2 b van de Woo. De bijlage bevat gegevens die de gemeente in een nadelige positie kunnen brengen in de te voeren onderhandelingen. Zodra alles objecten zijn verworven, kan deze geheimhouding worden opgeheven en krijgt ook deze bijlage een openbaar karakter.

Na groen licht door de raad voor de start van de gehele operatie, gaan AM en gemeente een overeenkomst aan waarin de afspraken zijn vastgelegd voor de gecombineerde ontwikkeling van beide gebieden.

Deze overeenkomst heeft ook de status van een anterieure exploitatieovereenkomst waarin het kostenverhaal tussen AM en gemeente is geregeld.

De bevoegdheid om te besluiten om deze overeenkomst aan te gaan, ligt bij het college.

Staatssteun is niet aan de orde. De subsidie komt rechtstreeks ten goede aan de grondexploitatie van de gemeente. De gemeente wenst zelf ook altijd een marktconforme prijs voor gronden te ontvangen. Ten tijde van de redactie van dit stuk is de finale marktconformiteitstoets van de minimale koopsommen nog in behandeling van een ter zake deskundig bureau. Wij verwachten niet dat deze toets tot aanpassingen leidt omdat gedurende het gehele traject gestuurd is op marktconforme prijzen passend bij het gevraagde woningbouwprogramma.

Voor de verkoop van de gronden aan AM binnen plangebied AM moet een zogeheten Didam-procedure worden doorlopen. Zodra de ontwikkelovereenkomst is getekend, kan de voorgenomen verkoop worden gepubliceerd. We zien gezien de gecombineerde ontwikkeling voldoende grond om AM als enige gegadigde te zien, maar door publicatie krijgen anderen die zichzelf mogelijk toch als gegadigde zien de mogelijkheid zich te melden wanneer zij de gronden onder dezelfde voorwaarden willen kopen. Gezien de hoge koopprijs (inclusief flexibel deel) is de kans dat zich een geïnteresseerde meldt, klein. Mocht er wel een gegadigde zijn, is deze van harte welkom om het plan conform de in het omgevingsplan opgenomen exploitatieregels te realiseren. Het risicoprofiel voor de gemeente en AM neemt daarmee juist af.

Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid tot zelfrealisatie door de huidige eigenaren binnen het gemeentelijk deel van de Stationsstraat/Haspelweg. Eigenaren die aan de exploitatieregels in het omgevingsplan willen en kunnen voldoen, zijn welkom om te participeren in het plan. Ook hierdoor neemt het risicoprofiel voor de gemeente en AM af. Helaas zal zelfrealisatie financieel niet aantrekkelijk zijn voor de huidige grondeigenaren. Het is natuurlijk wel altijd mogelijk om een garantie voor een eigen woning binnen Stationsstraat/Haspelweg of De Grote Bottel bij de onderhandelingen te betrekken.

Het plan is niet aanbestedingsplichtig (tender). In de overeenkomsten is geen realisatieverplichting opgenomen ten aanzien van woningen of het openbaar gebied gekoppeld aan de gronden die AM afneemt binnen plangebied Stationsstraat/Haspelweg. AM heeft wel een afnameverplichting van de gronden tegen de overeengekomen koopsom en een verplichting om de korting op de subsidie af te dekken die mocht ontstaan als AM niet bouwt, terwijl dat wel zou kunnen. Naar verwachting zullen deze afspraken voldoende prikkel zijn om toch vooral te bouwen zonder dat AM juridisch daartoe is verplicht.

8. Relatie Ontwikkelagenda (optioneel)

Deze ontwikkeling dient hoofdzakelijk de geformuleerde beleidsdoelen en ambities op het gebied van Wonen en Economie (PDV locatie). In dit geval zijn deze complementair aan elkaar. Woningbouw schept ook voor de Voergroep de financiële middelen om te verhuizen naar een toekomstbestendige locatie en een verhuizing maakt woningbouw mogelijk op de huidige eigendommen binnen het plangebied Stationsstraat/Haspelweg. De bestaande bedrijven aan de Haspelweg krijgen de kans om met een financieel gunstige regeling te verhuizen naar een toekomstbestendige locatie en de vrijkomen bedrijfslocaties kunnen worden getransformeerd naar woningbouw.

9. Communicatie en burgerparticipatie (optioneel)

Voor deze plannen zijn diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Het plan De Groene Heerlijkheid is al een tweede keer met omwonenden en belangstellenden doorgenomen. De wijzigingen die waren doorgevoerd naar aanleiding van de input vanuit de eerste bijeenkomst werden gewaardeerd. Punt van aandacht blijft de verkeersafwikkeling.

Voor de Grote Bottel heeft een eerste participatieronde plaatsgevonden. Tijde van de redactie van dit stuk worden de opmerkingen geanalyseerd. Het inrichtingsplan hiervoor kan dus op onderdelen nog wijzigen. De hoofdstructuur en het woningbouwprogramma zullen daarbij echter ongewijzigd blijven.

Na de zomervakantie zal een tweede bijeenkomst worden georganiseerd waarin wordt uitgelegd hoe met de inbreng uit de eerste bijeenkomst is omgegaan.

In de tussentijd wordt geprobeerd om met omwonenden ook voor de Grote Bottel tot een plan te komen dat tot op een breed draagvlak kan rekenen.

Het overleg met de omwonenden rondom de Groene Heerlijkheid wordt ongewijzigd voortgezet. Dit laatste zal zich nu vooral gaan richten op de afwikkeling van verkeersstromen (Haspelweg en Schutsboom) en de routing van bouwverkeer.

10. Vervolg en evaluatie (optioneel)

Na een positieve besluitvorming op dit voorstel, gaan AM en gemeente over tot het sluiten van de ontwikkelovereenkomst voor de gecombineerde ontwikkeling van de beide plangebieden.

Vervolgens is de verwachting dat de planologische procedure in oktober a.s. kan worden gestart. Bij een optimaal verloop van de procedure, kan de verkoop van de eerste fases eind 2025 worden gestart. De bouw van de eerste woningen wordt vervolgens verwacht vanaf begin 2026.

Burgemeester en wethouders van Deurne,
De secretaris, De burgemeester,



R.R.M. Halfman

G.T. Buter