



Haalbaarheidsonderzoek Host-City (Beekbergsebroek)

Oktober 2023

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

Het landelijke systeem van Host-City's

2. Ruimtelijke haalbaarheid

3. Programmatische haalbaarheid

4. Technische haalbaarheid

5. Planologisch-juridische haalbaarheid

6. Financiële haalbaarheid

7. Maatschappelijke haalbaarheid

8. Slotbeschouwing en conclusies

1. INLEIDING

Op 24 februari 2022 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie 'Woest aantrekkelijk Apeldoorn' vastgesteld. Hierin is de bouw van 12.500 woningen aangekondigd, waaronder een nieuw woongebied van 2000-3000 woningen ten zuiden van de A1, tussen Apeldoorn en Beekbergen. Het woongebied moet worden gerealiseerd tussen 2023 en 2040. In de Omgevingsvisie is voor de zuidelijke stadsrand een gebiedsprofiel opgenomen met vaste waarden voor de uitwerking van dit gebied. We gaan dit gebiedsprofiel komend half jaar uitwerken in een ruimtelijk casco voor de zuidrand. Dat is een soort kapstok waaraan alle ruimtelijke ontwikkelingen worden opgehangen: een woongebied Stadsrand Zuid, de bedrijventerreinen Ecofactorij II en De Kar, de opwekking van duurzame energie en ook natuur- en landschapsontwikkeling. Gelet op de urgente woningvraag willen we al starten met de uitwerking van de eerste fase van het woongebied Stadsrand Zuid, een gebied met 500 woningen (Host-City) in Beekbergsebroek. We borgen dat deze uitwerking goed past in het ruimtelijk casco voor Stadsrand Zuid. In deze notitie geven we een eerste aanzet voor het ruimtelijk casco, voor wat betreft het nieuwe woongebied.

In het voorjaar van 2023 heeft de gemeente Apeldoorn een intentieovereenkomst gesloten met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) voor het doen van een haalbaarheidsonderzoek naar Host-City. Het gaat daarbij om de ontwikkeling van een gebied met ruimte voor 300 reguliere woningen (de vaste kern) en een reservering voor 200 kavels voor zogenaamde flexwoningen. Hiermee willen we een stevige impuls geven aan de ontwikkeling van een nieuw woongebied ten zuiden van de A1. Deze flexkavels zijn onderdeel van een landelijk systeem van Host-City's, waarmee betaalbare (sociale) woningbouw in Nederland sneller kan worden gerealiseerd. De reservering is bedoeld om flexwoningen die ergens anders in het land niet kunnen worden geplaatst snel in een Host-City te kunnen plaatsen en exploiteren. Bijvoorbeeld omdat de planologische procedure stopt. Het voordeel hiervan is dat de eigenaar snel opbrengst heeft voor zijn woningen en de Host-gemeente extra betaalbare woningen beschikbaar krijgt voor haar woningzoekenden. Met het concept Host-City wil het Rijk de toepassing van flexwoningen in Nederland stimuleren. Om Host-City te ontwikkelen ontvangt de gemeente voor elke woning een subsidie van het Rijk. De bedoeling is Host-City vanaf 1 januari 2027 te realiseren. Uiterlijk 1 december 2023 moeten we met het Rijk en de betrokken woningcorporaties een samenwerkingsovereenkomst sluiten, waarna een zogenaamde specifieke uitkering (SPUK) van het Rijk volgt en de plannen verder kunnen worden uitgewerkt. Op 1 januari 2024 opent het Rijk de garantieregeling voor woningcorporaties die flexwoningen willen realiseren.

Voordat we de samenwerkingsovereenkomst met het Rijk kunnen sluiten, moeten we de vraag beantwoorden of, en zo ja hoe Host-City haalbaar gemaakt kan worden in al z'n facetten: ruimtelijk, programmatisch, technisch, planologisch-juridisch, financieel en maatschappelijk. Deze notitie gaat over de haalbaarheid van Host-City in Beekbergsebroek, maar we bekijken ook het grotere plaatje, namelijk de ontwikkeling van het hele woongebied van 2000-3000 woningen in de zuidrand. Host-City wordt een onderdeel van dit woongebied. Waar nodig laten we per onderwerp zien welke relaties er zijn tussen Host-City en het grotere woongebied en welke kansen en risico's dit met zich meebrengt. Elk onderwerp sluiten we dan ook af met een korte conclusie. In het laatste hoofdstuk van deze notitie komen we met een eindconclusie over de haalbaarheid van Host-City.

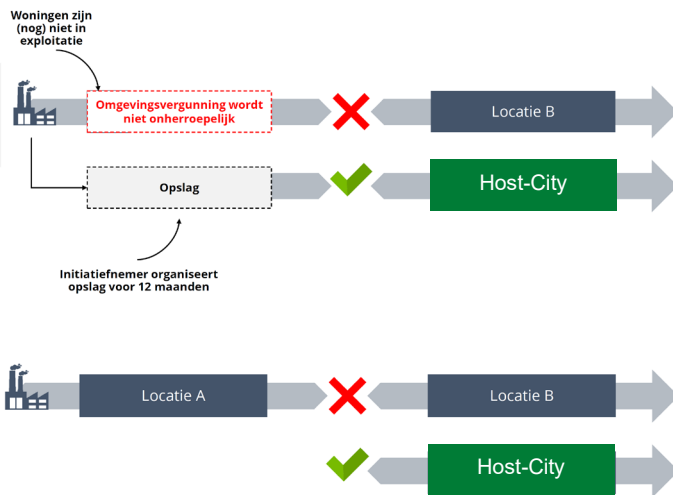
Het landelijke systeem van Host-City's

Flexwoningen zijn fabrieksmatig geproduceerde woningen die snel geplaatst kunnen worden en ook weer verplaatst kunnen worden. Flexwoningen zijn tegenwoordig van hoge kwaliteit: ze voldoen aan het Bouwbesluit en ogen als een traditionele woning. Meestal worden flexwoningen geplaatst op terreinen die anders nog een tijdje braak zouden liggen, bijvoorbeeld in afwachting van een stedelijke ontwikkeling. Een flexwoning wordt opgeslagen als om welke reden dan ook een woning niet geplaatst kan worden op een beoogde locatie of niet herplaatst kan worden van locatie A naar B. Er zijn dan echter geen huuropbrengsten voor de woningcorporatie en de woning heeft geen betekenis meer voor de woningmarkt. Om dit te voorkomen heeft het Rijk een landelijk systeem bedacht: Host-City's. De bedoeling is dat tien gemeenten (Host-City's) kavels beschikbaar stellen voor in totaal 2000 te herplaatsen flexwoningen, dus 200 per gemeente. Via dit systeem kan het Rijk garanderen dat er altijd een kavel beschikbaar is, mocht een flexwoning op een bepaalde plek weer weg moeten. Hierdoor wordt het risico verlaagd dat een corporatie met flexwoningen blijft zitten en wordt toepassing van flexwoningen gestimuleerd. De flexkavels worden gecombineerd met een vaste kern met reguliere woningen, zodat een buurt ontstaat waarin de flexkavels zijn opgenomen. De gemeenten kunnen zelf bepalen waar de flexkavels komen te liggen, bijvoorbeeld gebundeld of verspreid over een groter gebied. Ook mag de gemeente bepalen welke bestaande woningen in aanmerking komen voor een vaste kern of welke woningen nog in een vaste kern moeten worden gebouwd.

De Host-City-gemeente bepaalt samen met een 'nationale marktmeester' voor welke woningen een plek wordt gezocht en welke geschikt en gewenst zijn te plaatsen in de lokale Host-City. De gemeente bereidt vervolgens de omgevingsvergunning voor en maakt de beoogde terreinen technisch gereed voor plaatsing van de funderingen en flexwoningen. De planologische procedure waarmee de woonfunctie wordt vastgelegd, moet dan al wel zijn doorlopen. Voor de eerste tranche flexkavels (een cluster van 50 woningen) en de vaste kern moet de gemeente zich inspannen de werkzaamheden te beginnen op 1 januari 2027 en de kavels uiterlijk 1 januari 2029 beschikbaar te stellen. Hetzelfde geldt voor de vaste kern: oplevering uiterlijk 1 januari 2029. De laatste tranches flexkavels (3 x 50) moeten uiterlijk op 1 januari 2032 worden opgeleverd. In 2060 vervalt de afspraak tussen Rijk en gemeenten in z'n geheel en kunnen de flexkavels door de gemeente voor andere doeleinden worden benut. In de stedenbouwkundige opzet en bouwfasering van Host-City wordt daar al rekening mee gehouden.

Flexwoningen blijven in eigendom van de oorspronkelijke eigenaar (verzendende corporatie). Een lokale corporatie (ontvangende corporatie) gaat de woning tegen een vergoeding exploiteren en beheren (de vastgoedexploitatie). Uitgangspunt is een exploitatietermijn van 30 jaar. Als een flexwoning elders bijvoorbeeld al 10 jaar gestaan heeft, resteert een termijn van 20 jaar in Host-City. De gemeente is verantwoordelijk voor de grondexploitatie en het bouwrijp maken, maar de fundering van de woning hoort bij de woning en valt onder de verantwoordelijkheid van de verzendende woningcorporatie. De flexwoningen worden vervolgens verhuurd aan lokale (Apeldoornse) woningzoekenden volgens de lokale spelregels.

De bedoeling is dat gemeente, woningcorporaties en het Rijk elk onderdelen van een gezamenlijke overeenkomst ondertekenen om de financiële middelen en uitvoering van Host-City te borgen. Het Rijk betaalt mee aan de ontwikkeling van de Host-City's. De gemeenten krijgen 30.000 euro per kavel waarop de flexwoningen komen en 12.000 euro per woning in de vaste kern (in totaal 9,6 miljoen euro voor het Apeldoornse Host-City met 500 woningen in Beekbergsebroek). De corporaties maken separate financiële afspraken met het Rijk.



Afbeelding 1. Host-City's vormen een fysieke garantieregeling voor flexwoningen. Als een vergunning voor een flexwoning op locatie A niet rond komt, of een reeds geplaatste flexwoning moet vertrekken van locatie A, dan komt Host-City als alternatief voor locatie B in beeld en is opslag niet nodig.

Drie vormen van woningbouw



1. Traditioneel bouwen
Bij de traditionele woningbouw wordt de woning op de bouwplaats vervaardigd.

- + Maatwerk op locatie is makkelijk
- + Geen beperkingen door transport
- Afhankelijk van weersomstandigheden op de bouw
- Arbeidsintensief



2. Modulair bouwen 2D
Bij modulaire woningbouw worden de in de fabriek geprefabriceerde bouwelementen op de bouwplaats in elkaar gezet. Het gaat hierbij om 2D modulair bouwen.

- + Korte bouwtijd
- + Optimale bouwomstandigheden
- + Meer maatwerk mogelijk dan bij 3D modulair bouwen
- + De te transporteren elementen zijn robuust
- Transport bepaalt de maatvoering van de elementen



3. Flex wonen (3D modulair)
Bij flexibele woningbouw worden de woonvolumes volledig in de fabriek gerealiseerd. Op de bouwplaats worden de flexwoningen op hun plaats gezet. Flexbouwen is een vorm van modulaire woningbouw, we noemen dit 3D modulair bouwen.

- + Korte bouwtijd
- + Optimale bouwomstandigheden
- + Woningen kunnen worden verplaatst
- Transport bepaalt de maatvoering van de woonelementen
- De te transporteren elementen zijn kwetsbaar
- Het aanpassen van de woning is beperkt

Voorbeelden modulair bouwen



Bron Bartl



Bron C3 Living



Grandgebonden woningen



Privé en collectieve buitenruimte



Zelfbouw woningen



Bron Fitch



Bron Dijkwijk



Stapeling

Afbeelding 2. Er zijn drie vormen van woningbouw: traditioneel, modulair 2D en modulair 3D (Flex wonen). Bij de flexibele schil in Host-City gaat het om modulair 3D. De vaste kern kan traditioneel en/of modulair 2D worden uitgevoerd.

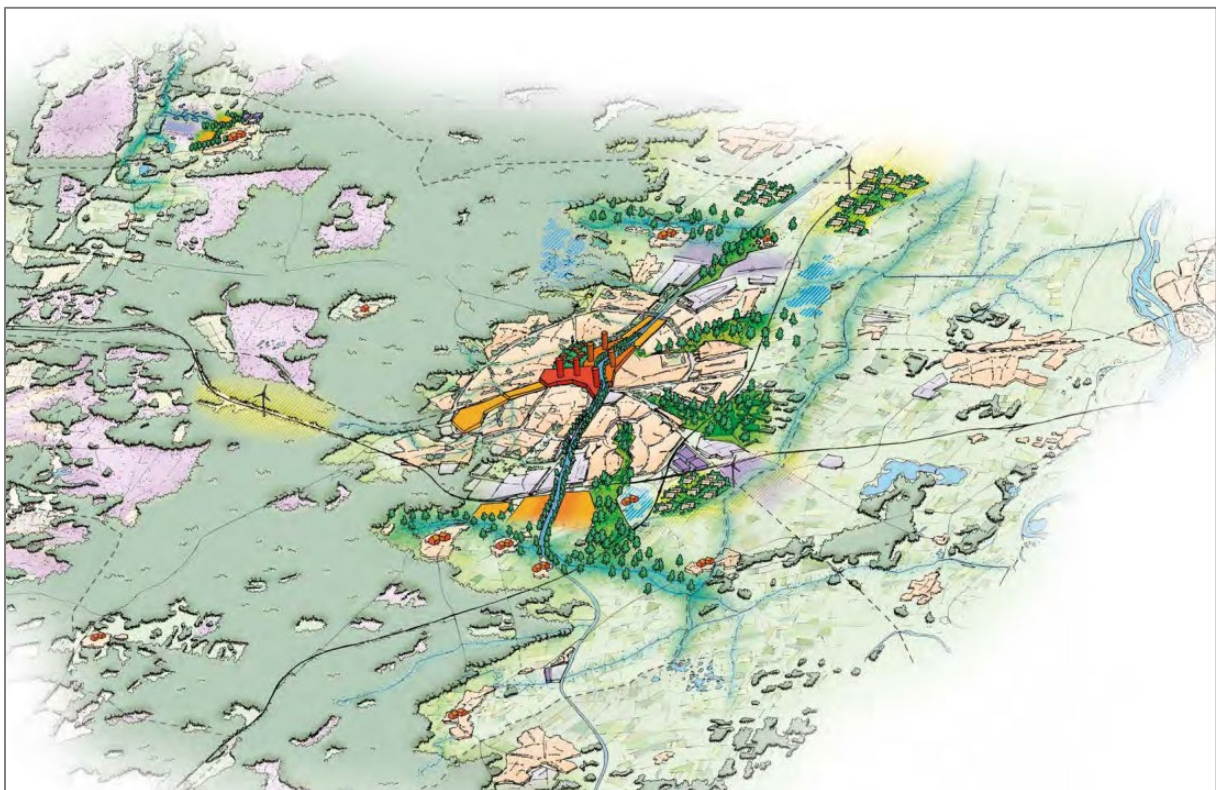
5

2. RUIMTELIJKE HAALBAARHEID

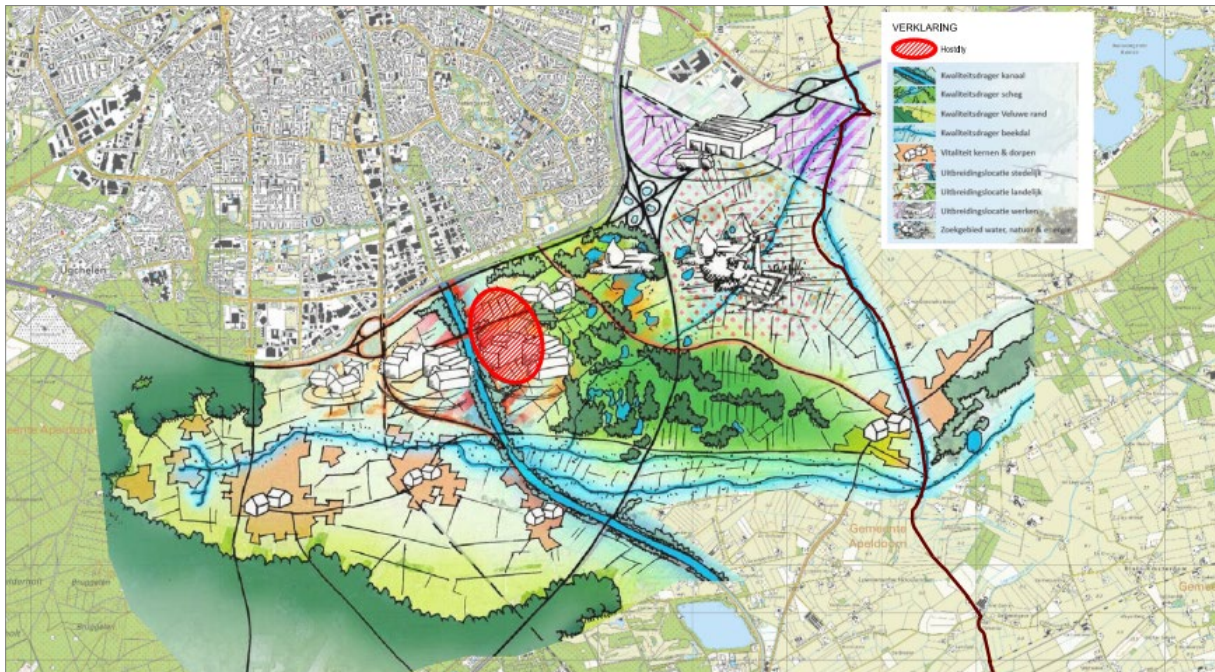
In dit hoofdstuk laten we zien hoe Host-City past in verschillende stedenbouwkundige modellen voor het woongebied in Stadsrand Zuid en welke stedenbouwkundige uitgangspunten we willen hanteren voor de uitwerking van Host-City. De vaste waarden uit de Omgevingsvisie vormen hiervoor het vertrekpunt.

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie zijn voor de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen van Apeldoorn zogenaamde gebiedsprofielen opgenomen. Zo ook voor Stadsrand Zuid, waar het nieuwe woongebied met daarbinnen Host-City deel van uitmaakt. Het gebiedsprofiel bevat vaste waarden die gelden als randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Stadsrand Zuid. Kort samengevat gaat de Omgevingsvisie uit van een woongebied aan weerszijden van het kanaal met veel ruimte voor groen en waterberging. Klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit en duurzame energie zijn als belangrijke vaste waarden in de Omgevingsvisie benoemd voor het nieuwe woongebied. Het woningaantal bedraagt 2000-3000 en voor de woningdichtheid wordt maximaal 35 woningen/ha aangehouden voor het gehele woongebied Stadsrand Zuid. Dit is een gebruikelijke dichtheid bij dit type wijken. De dichtheid loopt op vanuit de randen richting het kanaal. Minimaal de helft van de woningen valt in de categorie goedkoop tot middelduur. De Omgevingsvisie gaat ook uit van enkele wijkgerichte voorzieningen. De wijkontsluiting wordt gerealiseerd via een nieuwe verbinding tussen Kanaal Zuid en de Kayersdijk.



Afbeelding 3. De hoofdkaart van de Omgevingsvisie met een nieuw woongebied ten zuiden van de A1 (oranje).



Afbeelding 4. Het gebiedsprofiel Stadsrand Zuid uit de Omgevingsvisie met Host-City erop geprojecteerd (rode stip).

VASTE WAARDEN

WONEN EN WERKEN

- Tussen 2.000 en 3.000 woningen; waarvan meer dan de helft in de betaalbare sector (goedkoop en middenkoop) met een dichtheid tot 35 wo/ ha.
- Aan kanaalzijde hogere dichtheid met accenten.
- 70 ha netto werkgebied binnen profiel 'grootschalige logistiek en maakindustrie'.
- Alle nieuwbouw zon op dak, woningen nul op meter.
- Optimale bereikbaarheid voor fiets, auto en OV. Fijnmazige aansluiting op wandel en fietsnetwerk.
- Beekbergen voor auto en fiets verkeerskundig aansluiten op nieuwe ontwikkelingen.
- Hoogwaardige stadsrand in beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing.
- Ontwikkeling stad en dorpen blijven ruimtelijk helder gescheiden.

ENERGIE

- Ruimte (tot 2030) voor circa 150 ha grootschalige, geclusterde energieopwekking met zon, bij voorkeur in combinatie met wind, geïntegreerd in een gebiedsvisie. Verhouding opp. is 60% zonnepanelen / 40% landschap en natuur.

FYSIEK EN SOCIAAL

- Kwaliteitsdragers Kanaal, Tullekensbeek en Beekbergsebeek in structuur versterken. De Grote Leijgraaf ontwikkelen en inpassen in de bedrijvenlocatie. In totaal wordt circa 75 ha natte natuur toegevoegd.
- De Groene Mal als ecologische verbinding tussen de Maten en het Beekbergsewoud versterken, inclusief aanleg van circa 30 ha nieuwe natuur samen met Provincie Gelderland.
- Overgangsbied tussen stedelijke ontwikkeling en beschermd natuurgebied.
- Recreatieve netwerk ontwikkelen en laten aansluiten op bestaande stad en omliggende dorpen.
- Ruimte reserveren voor waterbufferzone in het natste deel van de polder voor droogteperioden.
- Voorzieningenniveau voor woonwijk van deze omvang.
- Dorpseigen uitbreiding en ontwikkeling, DNA centraal en aansluiten op sociale/ maatschappelijke behoeften. Lokale, kleinschalig bedrijvigheid die past in het dorp
- Iedere ruimtelijke ontwikkeling op gebied van wonen, werken en energie wordt natuurinclusief, klimaatadaptief en gaat gelijk op met ontwikkelen van het groen blauwe casco.

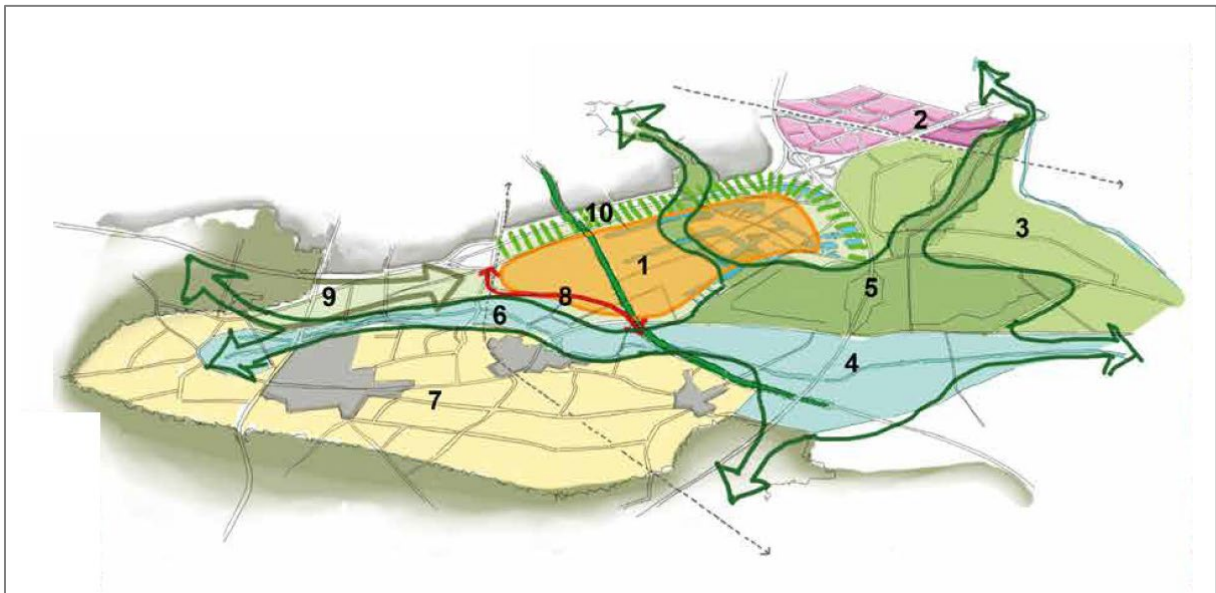
102

Afbeelding 5. Vaste waarden voor het gebiedsprofiel Stadsrand Zuid zoals opgenomen in de Omgevingsvisie.

Voorlopig ruimtelijk casco Stadsrand Zuid

Het komend jaar werken we de omgevingsvisie uit in een ruimtelijk casco voor de zuidelijke stadsrand, tussen de Veluwe en de gemeentegrens met Voorst. Dit casco vormt de hoofdstructuur waar diverse ruimtelijke ontwikkelingen onderdeel van gaan uitmaken. Door middel van het casco borgen we de samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en laten we zien hoe Host-City is verbonden aan de omgeving (zie nummer 1 op afbeelding 6). De volgende ontwikkelingen worden bij het casco betrokken:

1. Een woongebied met 2000-3000 woningen, water en bodem sturend.
2. Ecofactorij II en zoekgebied bedrijventerrein De Kar.
3. Grootschalige energieopwekking in combinatie met landbouw en natuur.
4. Recreatieve ontwikkeling van de IJsselvallei (om druk op de Veluwe te verminderen).
5. Water- en natuurnetwerken verbinden.
6. Beekdalen versterken en beleefbaar maken.
7. Stimuleren duurzame kringlooplandbouw.
8. Verkeersverbinding Kanaal Zuid / A1-Kayersdijk.
9. Bosrijk wonen.
10. Ruimte houden tussen stad en nieuw woongebied.



Afbeelding 6. Eerste aanzet voor een ruimtelijk casco voor Stadsrand Zuid.

Twee modellen voor het woongebied

We hebben binnen het voorlopige casco twee stedenbouwkundige modellen uitgewerkt voor het nieuwe woongebied in Stadsrand Zuid. Op deze wijze kunnen we goed bepalen of Host-City als eerste fase past in het toekomstige woongebied. Daarna moeten we nog bepalen welk stedenbouwkundig model of mengvorm tussen beide we willen gebruiken binnen het nog te ontwikkelen ruimtelijk casco voor Stadsrand Zuid. Een alternatief stedenbouwkundig model zou ook nog kunnen. Dat gebeurt in de loop van 2024 (zie voor het vervolgproces hoofdstuk 5. Planologisch-juridische haalbaarheid).



Afbeelding 7. Het studiegebied van Host-City (witte stippellijn) geprojecteerd op de twee stedenbouwkundige modellen (links 'spreiding' en rechts 'bundeling').

Model 'spreiding'

In dit model liggen vier buurten vrij in het landschap en hebben ze ieder een eigen identiteit en woonmilieu passend bij het landschap waarin ze liggen. Wonen in het bos is het meest westelijk gelegen en kan goed de sfeer van de Veluwe ademen. De Wolfskuilen sluit aan op de Kayersdijk en kan bestaan uit een robuust landschap met daarbinnen diverse buurten met de oorspronkelijke verkaveling als leidraad. Het deel waarin Host-City komt te liggen is gelegen ten oosten van het Kanaal en kent een stevig landschappelijk raamwerk. De buurt vlakbij het klaverblad A1-A50 kan een kleinschalig en waterrijk karakter krijgen. Het wordt omringd door een open, natuurlijk en laaggelegen landschap waar waterberging een grote rol speelt. Het kanaal ligt in dit model los van de verschillende buurten en wordt begeleid door de monumentale Amerikaanse eiken als een herkenbare landschappelijke constante. Deze groene en recreatieve corridor vormt de verbinding met de stad. Door de doorgaande provinciale weg te verleggen om de woningbouw heen ontstaat er een aantrekkelijke luwe plek langs het kanaal.

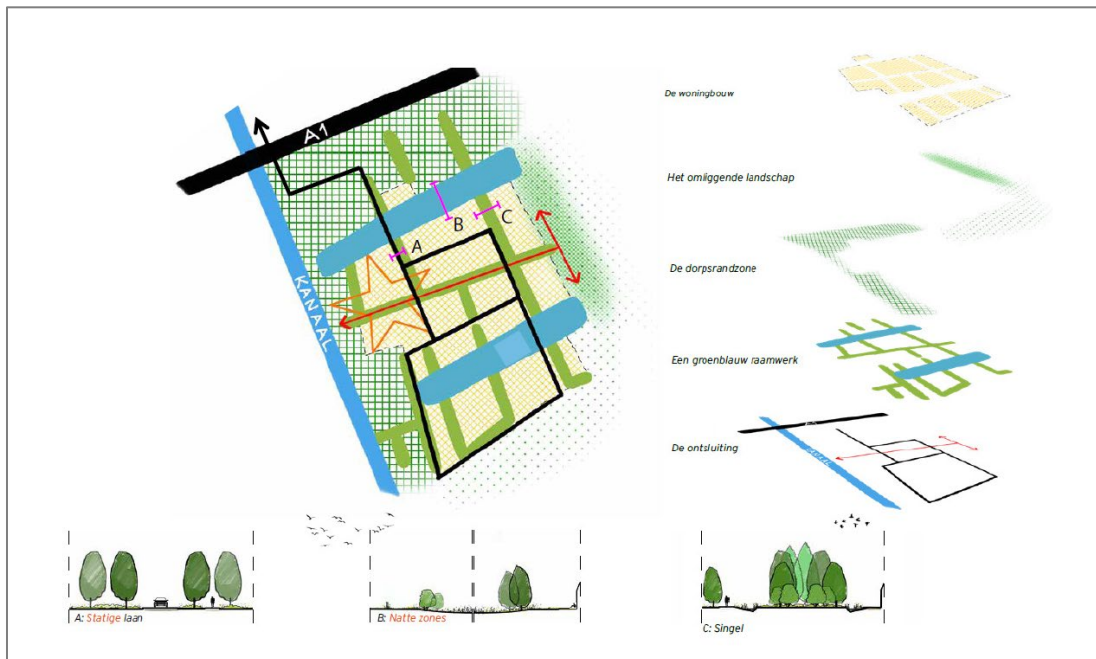
Model 'bundeling'

In dit model gaan we meer uit van bundeling van de woningbouw gelegen aan weerszijden van het kanaal, maar wel los van de stad. De woonkern heeft voldoende schaal voor een eigen (klein) voorzieningencentrum rondom het Apeldoorns Kanaal. Karakteristieke (nieuwe) bruggen verbinden beide zijden van deze woonkern. Het kanaal vormt het hart van de nieuwe woongemeenschap en hier wordt gerecreëerd, gewoond en bevinden zich de voorzieningen. Naar de randen van de woonkern wordt het landschap meer zichtbaar en verkleurt het compacte karakter naar een groener en ruimer woonmilieu met een geleidelijke overgang naar het omliggende landschap. Door de kanaalroute te verleggen om de woningbouw heen ontstaat een aantrekkelijk en verkeersluw centrum rond het kanaal. Water (onder- en bovengronds) en groen spelen een grote rol bij het onderscheiden van de verschillende woonmilieus en bouwwijze. Naast de ontwikkeling van deze woonkern wordt voorzien in de ontwikkeling van twee kleine buurtschappen in een geheel eigen landschap. In het westen een buurtschap in het bos en in het oosten een buurtschap in een groen en waterrijk landschap.

Stedenbouwkundige uitgangspunten Host-City

We beschouwen het landschap als een belangrijke basis om tot een aantrekkelijk woonmilieu te komen. De oude ontginningsbasis is sterk noord-zuid georiënteerd en dat willen we laten terugkeren in de opzet van Host-City. Haaks daarop ligt de waterstructuur van west naar oost. Zo ontstaat een ruimtelijke hoofdstructuur met bossen, lanen, houtsingels en elzenrijen waarbinnen ruimte is voor natuur, recreatie en waterberging en het woonprogramma dat in fasen kan worden ontwikkeld. De clusters met flexkavels kunnen in principe meebewegen met de bouwfasen van de vaste kern binnen de hieronder afgebeelde ruimtelijke hoofdstructuur. De flexkavels hoeven dus niet steeds op dezelfde

plek te liggen. Het is wel zo: als er eenmaal een woning op een flexkavel staat, kan deze niet heel makkelijk meer worden verplaatst naar een andere plek binnen Host-City.



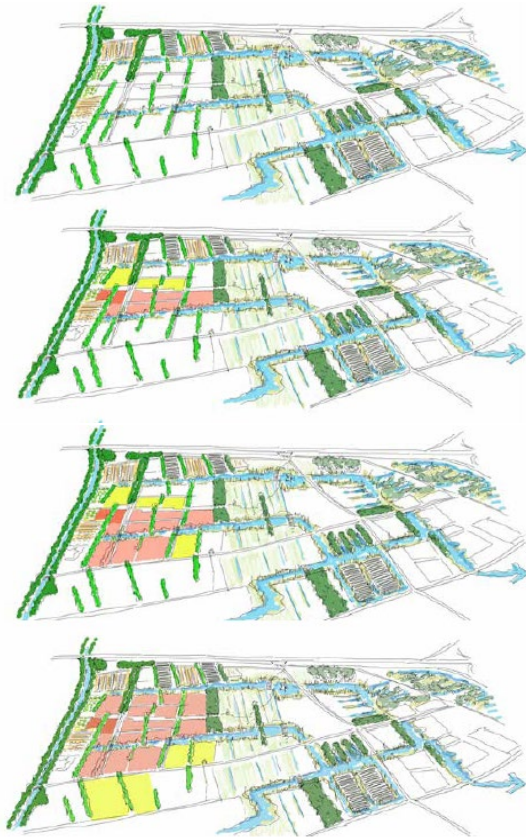
Afbeelding 8. De beoogde ruimtelijke hoofdstructuur van Host-City.

De ruimtelijke hoofdstructuur biedt ruimte aan verschillende woonmilieus, maar wel passend bij het suburbane karakter. De woonsferen oriënteren zich allen op de directe omgeving: het landschap is nooit ver weg. Het buurtcentrum met enige winkels en de voorzieningen (rode ster) voorzien we centraal in het gebied aan het eind van een centrale toegangslaan (de zwarte lijn). De centrale langzaam verkeersverbinding (rode lijn) vormt de verbinding van Host-City met enerzijds de groene wig Elsbosweg tussen De Maten en het Beekbergerwoud en anderzijds het kanaal.



Afbeelding 9. Impressie van flexwoningen in het groen

In verband met geluidshinder moeten we met Host-City enige afstand in acht nemen tot de A1 en Kanaal Zuid (zie ook het hoofdstuk Planologisch-juridische haalbaarheid). Hierdoor ontstaan zones die we goed kunnen benutten voor bijvoorbeeld natuurontwikkeling, opwek van energie, recreatie, openlucht sport of stadslandbouw. Het nog te kiezen stedenbouwkundig model bepaalt of we in de toekomst wel of niet doorontwikkelen richting het kanaal en in welke woningdichtheid. Host-City kunnen we voorlopig ontsluiten via het viaduct A1-Kanaal Zuid op de Landdrostlaan. Hiervoor moeten we wel aanpassingen doen op de Lange Amerikaweg en de Landdrostlaan (zie hiervoor het hoofdstuk 4. Technische haalbaarheid). Host-City kan via (nieuw aan te leggen) langzaam verkeersverbindingen goed worden verbonden met de stad, omliggende dorpen en het Beekbergerwoud. We gaan zoveel mogelijk uit van autovrije ruimten, zodat het suburbane beeld wordt versterkt en een prettig leefmilieu ontstaat.



Afbeelding 10. Mogelijke fasering van Host-City (oranje=vaste kern en geel=flexkavels). De flexkavels (in clusters van 50 kavels) situeren we aan de randen van de vaste kern en kunnen meebewegen met de bouwfaserings van de vaste kern. Zodoende komen geen flexkavels op afstand te staan van de vaste kern. Ook houden we de mogelijkheid een cluster flexkavels toe te voegen aan de vaste kern als blijkt dat er geen of weinig aanbod komt. Het cluster flexkavels verschuift dan naar een andere plek aan de rand van Host-City.

Conclusie

Host-City is ruimtelijk haalbaar, want er is (op gemeenteground) voldoende ruimte voor de 200 flexkavels en 300 reguliere woningen, maatschappelijke voorzieningen en de benodigde water- en groenstructuur. Verder is het goed in te passen in de twee stedenbouwkundige modellen en het is flexibel te faseren én uit te voeren.

3. PROGRAMMATISCHE HAALBAARHEID

In dit hoofdstuk laten we zien hoe een passend woonprogramma voor Host-City binnen het woonbeleid eruit kan zien en welke maatschappelijke en commerciële voorzieningen nodig zijn voor een woongebied met 500 woningen.

Woonprogramma

Het woningbouwprogramma voor het totale woongebied leiden we af uit de raadsbrief woningbouw 2020-2040 uit februari 2021 die mede gebaseerd is op de Omgevingsvisie. Deze gaat uit van een wijk van 2000-3000 woningen. In de raadsbrief is 2750 woningen aangehouden. De kolom 'uitleg' in de tabel uit de raadsbrief geeft aan welke woningverdeling we aanhouden.

	Apeldoorn		BSK	Wijken	Uitleg (Stadsrand Zuid)	Dorpen
	12.500		6.000	2.500	2.750	1.250
Eengezinswoning	6.600	55%	30%	70%	75%	75%
Appartement	5.900	45%	70%	30%	25%	25%
Huur	5.000	40%	50%	35%	30%	30%
Koop	7.500	60%	50%	65%	70%	70%
Goedkoop	4.500	35%	45%	30%	30%	30-35%
Middelduur	4.500	35%	35%	35%	35%	35-40%
Duur	3.500	30%	20%	35%	35%	30%
		100%	100%	100%	100%	100%

Afbeelding 11. Woonprogramma gemeente Apeldoorn, raadsbrief februari 2022.

Doordat we voor Host-City als vertrekpunt het woonprogramma voor uitleggebieden aanhouden, kunnen we verschillende doelgroepen op de woningmarkt bedienen en ontstaat gelijk al een gevarieerde bevolkingssamenstelling. De 200 flexkavels in Host-City zijn bedoeld voor de sociale huursector, volgens de randvoorwaarden van het Rijk. Als de flexkavels gevuld zijn met woningen, wordt ruimschoots voldaan aan het uitgangspunt dat 30% van het totale programma in het goedkope segment valt. Wel moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat niet alle 200 flexkavels tegelijk worden gevuld, terwijl we wel altijd voldoende woningen in het sociale segment beschikbaar willen hebben. Daarom werken bij het definitief bepalen van het woonprogramma voor Host-City met meerdere scenario's, waarvan we er voor nu twee in beeld hebben gebracht: een scenario waarin 100% van de flexkavels zijn gevuld en een scenario waarin 50% van de flexkavels zijn gevuld. In beide scenario's ontstaat een percentage betaalbare woningbouw in lijn met het bovenstaande woonprogramma voor uitleggebieden. Het woningbouwprogramma voor Host-City is gebruikt om een eerste stedenbouwkundige verkenning en grondexploitatie te kunnen maken (zie verder het hoofdstuk Financiële haalbaarheid). Het programma zal in 2024 verder worden aangescherpt in het kader van de stedenbouwkundige uitwerking van Host-City die onderdeel wordt van een Nota van Uitgangspunten.

Voorzieningen

Host-City is met 500 woningen te klein voor een regulier buurtcentrum met winkels en maatschappelijke voorzieningen. Wel willen we in Host-City vanaf het begin ruimte bieden aan eerstelijns zorg (huisarts, tandarts en fysiotherapie) en kinderopvang. Host-City is nog wel te klein voor een volwaardige faciliteit met ontmoeting en cultuur. Een eerste aanzet is wel gewenst, met name gericht op kinderen (denk aan cultuureducatie). Daarnaast denken we aan het organiseren van een Samen055/CJG spreekuur, zodat bewoners niet of minder vaak zijn aangewezen op omliggende wijken of dorpen. Deze functies kunnen worden samengebracht in een mogelijk (modulair) uit te breiden multifunctioneel centrum (MFC), waarvoor in ieder geval een ruimtereservering wordt gedaan. De plek van een MFC willen we koppelen aan een woonzorgzone, zoals beschreven in het woonbeleid. In een woonzorgzone wonen zorgbehoevende inwoners die dichtbij winkels en zorgvoorzieningen willen wonen.

Host-City zelf (500 woningen) is ook te klein voor een volwaardig IKC (Integraal kindcentrum). Het toekomstige woongebied van 2000-3000 woningen is wel groot genoeg voor één groot nieuw IKC. Daarom werken we met twee scenario's: het benutten van basisscholen in de omgeving (De Maten en de dorpen) totdat de wijk groot genoeg is voor een eigen IKC of tijdelijke huisvesting in Host-City met een semipermanente oplossing (mogelijk als dependance van een bestaande basisschool). Een semipermanente oplossing kan bijvoorbeeld in de vorm van een flexibel, modulair opgezet gebouw waar ook andere functies een plek kunnen krijgen. We kunnen in ieder geval starten met enkele onderbouwklassen en als de wijk verder groeit, komt de bovenbouw erbij. In het ontwerp van Host-City houden we in ieder geval rekening met een locatie voor een (later uit te breiden) basisschool, eventueel gecombineerd met een MFC. Dit zal de komende jaren worden meegenomen in het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs (IHP) en de begrotingscyclus.

De minimale voorzieningen in Host-City vormen de opmaat voor een groter buurtcentrum met commerciële en maatschappelijke voorzieningen passende bij een woongebied met 2000-3000 woningen. Een wijk met 2000-3000 woningen is te klein voor een volwaardig wijkcentrum, zoals Hart van Zuid of de Eglantier. We moeten qua schaal meer denken aan buurtcentra als de Gildenhof in De Maten of De Mheen in Zevenhuizen. Het buurtcentrum moet centraal liggen in het toekomstige woongebied en goed zichtbaar en ontsloten zijn. Voor de leefbaarheid van Host-City vinden we het wenselijk dat de eerste aanzet van een dergelijk buurtcentrum er komt te staan, waarbij we denken aan een (middelgrote) supermarkt en voornoemde maatschappelijke functies. Andere commerciële functies kunnen er later bij komen, doordat we de ruimte al reserveren en een modulair/flexibel bouwsysteem toepassen. Ook is er marktruimte voor enige kleinschalige dienstverlening en werkunits in de ambachtelijke sfeer of handel.

In het ontwerp voor Host-City hoeven we nog geen rekening te houden met sportvoorzieningen, met uitzondering van een ruimtereservering voor een sportzaal in de directe omgeving van basisonderwijs. De toekomstige wijk met 2000-3000 woningen is ook te klein voor een eigen sportpark. De behoefte aan buitensport (de populaire sporten, zoals voetbal, hockey en tennis) kan goed worden opgevangen in de omgeving van de nieuwe wijk (De Maten, Apeldoorn-Zuid en de dorpen). We onderzoeken nog wel de mogelijkheid voor buitensport iets extra's te doen, ook voor Host-City op zich.



Afbeelding 12. Voorbeeld van een basisschool (Het Epos, Rotterdam) die eenvoudig uitgebreid of verplaatst kan worden.

Conclusie

De woningverdeling voor uitleggebieden uit het woonbeleid kunnen we realiseren in Host-City (500 woningen) en de minimaal benodigde basisvoorzieningen kunnen we realiseren en laten meegroeien met het grotere woongebied.

4. TECHNISCHE HAALBAARHEID

Bij de technische haalbaarheid kijken we of het fysiek-technisch mogelijk is op de beoogde plek een woongebied van 500 woningen te ontwikkelen met bijbehorende verkeerskundige aanpassingen, nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen. De financiële verantwoording hiervan komt aan de orde onder het hoofdstuk Financiële haalbaarheid. De technische haalbaarheid van Host-City wordt bepaald door:

- a) De wijze waarop de ondergrond van Host-City geschikt gemaakt kan worden om op te bouwen (bouw- en woonrijp maken) in het licht van 'water en bodem sturend'.
- b) De energievoorziening van Host-City in relatie tot de problematiek rond de overbelasting van het stroomnet (netcongestie).
- c) Aanleg van overige nutsvoorzieningen en rioleringen.
- d) De mogelijkheid op of langs de bestaande taluds langs de A1 een geluidswerende voorziening aan te leggen.
- e) De benodigde verkeerskundige aanpassingen in de omgeving van Host-City in het licht van de verkeersstructuur van het totale nieuwe woongebied.

a. Bouw- en woonrijp maken

Host-City valt in het gebied Beekbergsebroek; een benaming die slaat op een van oorsprong moerasachtig gebied. Het gebied bevindt zich op de overgang van de hoger gelegen stuwwal naar het lager gelegen, nattere landschap van het IJsseldal. De grindachtige ondergrond uit de laatste ijstijd wordt in oostelijke richting steeds meer afgedekt door een landschap van dekzandruggetjes en -wellingen. Dit overgangsgebied kent hierdoor een hoge kweldruk: water dat ondergronds afstroomt van de Veluwe komt hier omhoog. In de winter staan de velden soms blank.

In eenzelfde soort gebied is in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw woonwijk De Maten ontwikkeld. Het kent eenzelfde soort ondergrond met hoge grondwaterstand. Om deze wijk bouwrijp te maken, is het grondwaterpeil toentertijd met cultuurtechnisch ingrepen verlaagd door onder andere de aanleg van vijvers, watergangen en drainagesystemen. Het waterpeil wordt kunstmatig laag gehouden volgens de toen geldende principes. Daarbij is ook een dikke laag ophoogzand aangebracht. Overtollig grond- en regenwater stroomt nu via de vijvers en watergangen snel naar het afvoersysteem in het IJsseldal dat in verbinding staat met de IJssel en het IJsselmeer.

Het rijksbeleid en het beleid van de waterschappen gaan tegenwoordig uit van een ander principe, dat is bepaald door klimaatverandering (droogte en korte hevige regenbuien): vasthouden-bergen-afvoeren. Het beleid is nu dus niet gericht op snelle afvoer van water, maar van het zo lang mogelijk vasthouden. Eind 2022 heeft het kabinet bepaald dat bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen water en bodem sturend moeten zijn. Ook onze Omgevingsvisie geeft aan dat we streven naar een circulair watersysteem, waarbij we water niet langer zo snel mogelijk afvoeren, maar juist vasthouden of zelfs terugbrengen in het natuurlijk systeem.

'Water en bodem sturend' betekent dat we in Host-City ruimte bieden aan waterberging en hogere grondwaterstanden die op een meer natuurlijke wijze fluctueren. Dit kan door middel van permanente waterpartijen (singels), retentiegebieden en ook groengebieden die soms (met name in de wintermaanden) bedekt zijn met water. Dit betekent ook iets voor de bouw van woningen zelf: in bepaalde delen van het gebied moet kruipruimte loos worden gebouwd. Bijkomend voordeel hiervan is de hogere isolatiewaarde.

Bij de stedenbouwkundige opzet van Host-City kijken we ook goed naar de bodemgesteldheid. Het gebied is laag en nat, maar er is wel degelijk (ondergronds) reliëf. Zoals gezegd zijn dit flauwe zandruggen, een soort vingers die vanaf de Veluwe richting het oosten lopen. We kijken of we zoveel mogelijk op deze hogere delen kunnen bouwen, zodat de lagere delen voor water en groen bestemd kunnen worden. Toch ontkomen we er niet aan om ook op de lagere delen te bouwen. We willen namelijk voldoende woningen bouwen. Daar gaan we verschillende oplossingen voor bieden. Mogelijk moeten we plaatselijk licht ophogen of bouw je woningen iets verhoogd in het landschap.

Na de bouw wordt het openbare gebied woonrijp gemaakt en ook daar gelden andere eisen aan de aanleg. Dit kan bijvoorbeeld door verhardingen iets verhoogd aan te leggen ten opzichte van groen en is water op straat als gevolg van piekbuien vaker geaccepteerd.



Afbeelding 13. De blauwe kleur laat de kweldruk in het gebied goed zien.

Naast berging van hemelwater en kwelwater vanaf de Veluwe willen we ook onderzoeken of afvalwater van huishoudens gescheiden kan worden om zo het drinkwaterverbruik terug te dringen, een circulair afvalwatersysteem. Bijvoorbeeld ter plekke zuiveren en hergebruiken als grijs water in woningen of gezuiverd terugbrengen in de natuur. Dit past ook in het principe 'vasthouden-bergen-afvoeren'. In het plangebied van Host-City houden we rekening met ruimte voor een lokale zuivering. Hier wordt al het afvalwater lokaal gezuiverd en kunnen ook grondstoffen (nutriënten, energie en water) worden teruggewonnen. Bij de verdere uitwerking van Host-City verkennen we dit samen met het Waterschap, de provincie en kennisinstanties.

Conclusie

Het 'water en bodem sturend' bouw- en woonrijp maken is technisch goed mogelijk. Het stelt andere eisen aan de stedenbouwkundige opzet van Host-City en de woningen die er komen. Verder heeft het beperkte gevolgen voor de grondexploitatie (zie hiervoor hoofdstuk 6. Financiële haalbaarheid).

b. Energievoorziening

Volgens de netbeheerders biedt het onderstation Apeldoorn-Zuid op korte termijn nog maximaal 1250 kW ruimte om stroom te leveren en maximaal 625 kW om stroom vanuit het gebied terug te leveren (in een onderstation wordt hoogspanning omgezet in een lagere spanning). Dat is net voldoende voor 500 nieuwe woningen x 2.5 kW (kleinverbruik aansluitingen), de beoogde omvang van Host-City. In storingssituaties is er echter minder ruimte op het net beschikbaar, waardoor toch een extra verbinding moet worden gecreëerd. Dit zou meekunnen met het werkpakket in 2025, maar daarvoor zijn wel woningbouwplannen nodig die ver genoeg zijn uitgewerkt. Dit gebeurt voor Host-City in de loop van 2024.

De Omgevingsvisie hanteert als vaste waarde voor Stadsrand Zuid 'alle nieuwbouw zon op dak en woningen nul op de meter'. Voor de 200 flexwoningen kunnen we echter niet op voorhand garanderen dat deze woningen 'nul op de meter' krijgen. Dit kunnen we oplossen door een deel van Host-City te koppelen aan bijvoorbeeld een collectief zonnepark. De duurzaamheidsdoelen worden dan ook bereikt, maar 'nul op de meter' geldt dan op wijkniveau en niet op woningniveau. We moeten er gelet op de netcongestie wel rekening mee houden dat de netbeheerders een dergelijk zonnepark (voorlopig) niet zal aansluiten. De doelstelling 'nul op de meter' wordt dan pas op langere termijn hier gehaald.

Naast de stroomvoorziening van Host-City weten we nog niet hoe we Host-City gaan voorzien van warmte: via een woninggericht systeem of een collectief systeem. We weten alleen dat nieuwbouwwoningen geen gasaansluiting meer mogen krijgen. Hier ligt ook een relatie met de netcongestie. Indien we voor de warmtevoorziening een groot beroep doen op het stroomnet, ontstaat een lastiger situatie dan wanneer we de wijk meer zelfvoorzienend maken, dus meer los van het stroomnet. Nadere uitwerking van Host-City moet dit uitwijzen.

De stroomvoorziening van Host-City kunnen we niet los zien van het toekomstige woongebied van 2000-3000 woningen. Voor dit gebied zijn twee onderstations relevant: Apeldoorn-Zuid en Apeldoorn-Woudhuis. Het westelijke deel van het woongebied moet verbonden worden aan Apeldoorn-Zuid en het oostelijke deel aan Apeldoorn-Woudhuis. Het onderstation Apeldoorn-Woudhuis biedt geen ruimte meer om nieuw woonprogramma op aan te sluiten. Daarom kan Host-City ook niet aan de oostkant van het woongebied worden gerealiseerd. De netbeheerders werken aan de oostkant van Apeldoorn wel aan een nieuw onderstation. Hiervoor is de omgeving van verzorgingsplaats De Somp (langs de A50) in beeld. Dit station kan echter pas op z'n vroegst in 2028 worden gerealiseerd. Dit station helpt voor de toekomstige ontwikkeling van het woongebied in oostelijke richting.

Conclusie

Host-City is qua energievoorziening haalbaar, zolang we niet meer dan 500 woningen bouwen totdat de capaciteit van het stroomnet naar verwachting in 2028 is uitgebreid. We moeten bij de uitwerking van Host-City nog extra onderzoek doen naar de warmtevoorziening.

c. Aanleg van overige nutsvoorzieningen en rioleringen

Voor Host-City zijn naast de stroombehoefte ook andere nutsvoorzieningen en rioleringen noodzakelijk. We hebben onderzocht wat nodig is om het vuile water af te voeren. Hierboven is al geschreven dat we willen onderzoeken hoe we afvalwater van huishoudens gescheiden kunnen zuiveren en hergebruiken om het drinkwaterverbruik terug te dringen. Uiteindelijk zal er zogenaamd zwart water overblijven dat naar de Rioolwaterzuivering (RWZI) van het Waterschap getransporteerd moet worden. Doordat we een nieuwe rioolleiding kunnen aanleggen die aansluit op het gemaal Wippenpol aan de westzijde van het Kanaal, kan worden aangesloten op de centrale afvoer naar de RWZI in het noorden van de stad. In het studiegebied van Host-City zijn enkele grotere drinkwaterleidingen aanwezig. Met de aanleg van een aantal nieuwe waterleidingen kunnen de nieuwe woningen worden aangesloten. De aanleg van datakabels wordt met andere nutsvoorzieningen aangelegd en vormt geen knelpunt.

Conclusie

Voor Host-City zijn geen belemmeringen als het gaat om de afvoer van vuil water, het leveren van drinkwater en het aansluiten op datanetwerken.

d. Geluidswerende voorzieningen

Voor het totale woongebied moeten we geluidswerende voorzieningen aanleggen langs de A1 en de A50 (zie hoofdstuk 5. Planologische haalbaarheid waarin de geluidsberekeningen worden weergegeven en hoofdstuk 6. Financiële haalbaarheid waarin de kosten van het scherm aan bod komen). Het aanleggen van geluidswerende voorzieningen langs de snelwegen is technisch mogelijk en kan naar verwachting parallel aan de bouw van Host-City (vanaf 2027) plaatsvinden. Hierbij is rekening gehouden met planologische procedures en het aanbestedingsproces van het geluidsscherm. We kunnen sowieso beginnen met bouwen aan de zuidkant van het studiegebied van Host-City (buiten de maximaal toelaatbare geluidswaarden van de A1), mocht het scherm nog niet klaar zijn.

We hebben samen met Rijkswaterstaat twee scenario's verkend:

1. Een deel van het geluidsscherm langs de A1 kan worden meegenomen in de huidige werkzaamheden bij de verbreding van de A1.
2. We starten een apart traject op ná afronding van de A1-verbreding in 2025.

Scenario 1 heeft alleen betrekking op het tracédeel tussen de kunstwerken Kanaal Zuid en de Polderweg (dus precies ter hoogte van Host-City). De A1 heeft daar in de huidige situatie al een breder profiel (met weefvakken), waardoor alleen daar eventueel aanvullende werkzaamheden mogelijk zijn. Binnen scenario 1 hebben we ook gekeken of alleen het talud geschikt kan worden gemaakt voor een toekomstig geluidsscherm. We hoeven dan nog geen keuze te maken voor het type geluidsscherm. Scenario 1 heeft wel politieke goedkeuring nodig, vooruitlopend op dit haalbaarheidsonderzoek voor Host-City en de overeenkomst met het Rijk.

We hebben beide scenario's grondig overwogen en kiezen voor scenario 2 om de volgende redenen:

- Een kort geluidsscherm (scenario 1) tussen Kanaal Zuid en de Polderweg biedt Host-City niet veel akoestisch voordeel omdat het geluid er nog omheen kan.
- Een kort geluidsscherm is in de toekomst lastig aan te passen, mocht dat nodig zijn na ontwerp van het volledige geluidsscherm langs de A1 en A50.
- De aanleg van een geluidsscherm langs de A1 en A50 kan gelijktijdig plaatsvinden met de bouw van Host-City, waardoor scenario 1 niet veel tijdswinst oplevert.
- Het gebruik van een kort geluidsscherm en meeliften met de huidige werkzaamheden aan de A1 brengt geen financieel voordeel met zich mee (de huidige aannemer moet dan een meerwerkopdracht krijgen).
- De risico's van het aanpassen van de huidige werkzaamheden, zoals vergunningen en een meerwerkopdracht voor de aannemer, zouden volledig door de gemeente Apeldoorn gedragen moeten worden.

Conclusie

Een geluidswerende voorziening langs de A1 en A50 is technisch mogelijk en kan waarschijnlijk gelijktijdig met Host-City worden gebouwd of zelfs eerder.

e. Verkeerskundige aanpassingen

We hebben de verkeersontsluiting van Host-City in samenhang bekeken met de mogelijke verkeersontsluiting van de twee stedenbouwkundige modellen: Vier buurten en Kanaaldorp. Uitgangspunt is de verkeersdruk vanuit Host-City zo snel mogelijk in noordelijke richting af te leiden naar de hoofdinfrastructuur (Landdrostlaan, Lange Amerikaweg, Kayersdijk, A1), in de wetenschap dat

de infrastructuur in Beekbergsebroek (smalle wegen, oude bruggen over het kanaal) niet geschikt is voor een toename van het autoverkeer. Een rechtstreekse ontsluiting van Host-City op de Landdrostlaan ligt het meest voor de hand. We hebben nog gekeken naar een (extra) ontsluiting via de Kuipersdijk en Polderweg richting de Landdrostlaan, echter dat betekent omrijdend verkeer en een extra belasting van de wegen in De Maten. Bovendien kan deze verbinding na voltooiing van het totale woongebied, inclusief zuidelijke ontsluiting tussen Kanaal Zuid en Kayersdijk, een sluiproute worden tussen De Maten en de A1. Daarom vinden we het nu niet wenselijk deze verbinding aan te leggen.



Afbeelding 14. Impressie van de bestaande infrastructuur in en rond Beekbergsebroek: smalle wegen, oude bruggen.

Een ontsluiting van Host-City op de Landdrostlaan en Lange Amerikaweg kan echter niet zonder extra maatregelen op dit tracé. Als we kijken naar de autonome groei van het verkeer tot 2040 (dus zonder Host-City) hebben de kruispunten Kanaal Zuid/Lange Amerikaweg en Kuipersdijk/Landdrostlaan al onvoldoende capaciteit. Host-City komt hier bovenop, hoewel de woningen in Host-City gefaseerd worden uitgevoerd en de 200 flexkavels waarschijnlijk niet allemaal tegelijk gevuld zijn. Desondanks is het nodig op de Lange Amerikaweg en de Landdrostlaan verkeerskundige aanpassingen te doen. We zien de oplossing in het voor autoverkeer afkoppelen van Kanaal Zuid (het deel tussen de Marchantstraat en de Landdrostlaan ten oosten van het kanaal) van de Landdrostlaan. Dit verlaagt de verkeersbelasting op dit kruispunt en dat wordt vervolgens ingenomen door de verkeersbelasting vanuit Host-City. Daarnaast voorzien we het kruispunt Kanaal Zuid/Lange Amerikaweg van extra uitvoegstroken. Aanvullend passen we de verkeersregelininstallatie aan op het kruispunt Lange Amerikaweg/Kayersdijk om de wachttijd op de Lange Amerikaweg te verkorten. Hierdoor verbetert ook de oversteekbaarheid van de Lange Amerikaweg.



Afbeelding 15. Verkeersmaatregelen ten behoeve van Host-City.

In de Omgevingsvisie wordt uitgegaan van het realiseren van een nieuwe verbinding tussen Kanaal Zuid en de A1/Kayersdijk als ontsluitingsroute van het nieuwe woongebied met 2000-3000 woningen. In het kader van het ruimtelijk casco voor Stadsrand Zuid maken we komend half jaar een studie naar deze ontsluitingsroute en kijken we hoe het we het nieuwe woongebied (inclusief Host-City) in de toekomst willen ontsluiten. Voordat het totale woongebied is gerealiseerd, ontsluiten we Host-City zoals gezegd via de Landdrostlaan/Lange Amerikaweg. De maatregelen op de Landdrostlaan en de Lange Amerikaweg zijn dus specifiek bedoeld voor Host-City en komen daarmee ook ten laste van de grondexploitatie van Host-City zelf. De kosten van aanpassing van de kruispunten zijn begroot op rond de drie ton. We hoeven deze maatregelen niet terug te draaien als de zuidelijke ontsluitingsroute er ligt, omdat ze sowieso van nut zijn voor de doorstroming op de Landdrostlaan/Lange Amerikaweg. Hooguit kan in de toekomst worden overwogen de verbinding Kanaal Zuid op de Landdrostlaan weer te herstellen.

Volgens de concept-samenwerkingsovereenkomst met het Rijk moet uiterlijk 1 januari 2027 een begin zijn gemaakt met de uitvoering van Host-City. Dit betekent dat op dat moment het traject van financiële dekking, ontwerp, procedures & vergunningen, aanbesteding en uitvoering van de verkeersmaatregelen geheel moet zijn doorlopen. Wij schatten in dat dit haalbaar is.

Conclusie

Host-City is verkeerskundig haalbaar, omdat we op de Landdrostlaan/Lange Amerikaweg maatregelen kunnen nemen om de verkeerdruk te verminderen, zonder dat dit op andere plekken op het wegennet problemen veroorzaakt, zoals op Kanaal Zuid in zuidelijke richting of de omliggende bedrijventerreinen.

5. PLANOLOGISCH-JURIDISCHE HAALBAARHEID

In dit hoofdstuk kijken we in hoeverre Host-City voldoet aan de wettelijke vereisten die moeten worden nageleefd voor wonen op deze plek; zijn er wettelijke regels die Host-City op voorhand onmogelijk maken? We hebben een snelle beoordeling gemaakt van de milieueffecten van de snelwegen A1 en A50 op dit gebied, zoals geluid en veiligheid, en gaan nog onderzoek doen naar de aanwezigheid van beschermde planten- of diersoorten en de beschikbaarheid van stikstofruimte.

Ecologie

Het plangebied van Host-City valt buiten Natura 2000, het Gelders natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) van de provincie (zie afbeelding 15). Vanuit rijks- en provinciaal natuurbeleid liggen er dus geen belemmeringen voor een woonbestemming. Ook valt Host-City buiten de gemeentelijke groenstructuur, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie. Wel moeten we nog onderzoek doen naar de planten en dieren in het gebied die wettelijk beschermd zijn volgens de Natuurbeschermingswet. Het is mogelijk dat hier een compensatieverplichting uit voortvloeit die in of rond het plangebied moet worden uitgevoerd. Het ecologisch onderzoek is seizoensgebonden en loopt door tot het vierde kwartaal van 2024.



Afbeelding 16. Provinciaal natuurbeleid (donkergroen = Gelders natuurnetwerk en lichtgroen=Groene ontwikkelzone).

Stikstof

Host-City komt in de plaats van agrarische bestemmingen. Er zijn agrarische bedrijven in het plangebied, waarvan de bedrijfsvoering wordt beëindigd. We kunnen de extra stikstofbelasting van Host-City compenseren door de agrarische bestemmingen in dit gebied op te heffen. Afhankelijk van de locatie kan dat door intern of extern salderen. Naar verwachting overtreft de afname van de stikstofbelasting de toename van stikstof door de bouw van het nieuwe woongebied. Aanvullend kunnen we ook maatregelen nemen om de toekomstige stikstofbelasting zo klein mogelijk te houden. Denk aan het stimuleren van schone mobiliteit of het toepassen van prefab bouwmethoden (dit is sowieso aan de orde bij de 200 flexwoningen). Wel is het zo dat het rijks- en provinciaal beleid rond stikstof sterk in beweging is. Dit zal ook onderwerp zijn van een nieuw kabinet. Met de huidige regels lijkt Host-City qua stikstof haalbaar, maar of dat ten tijde van de planologische procedure (2025/2026) nog zo is, weten we niet zeker. Nader onderzoek moet dit uitwijzen.

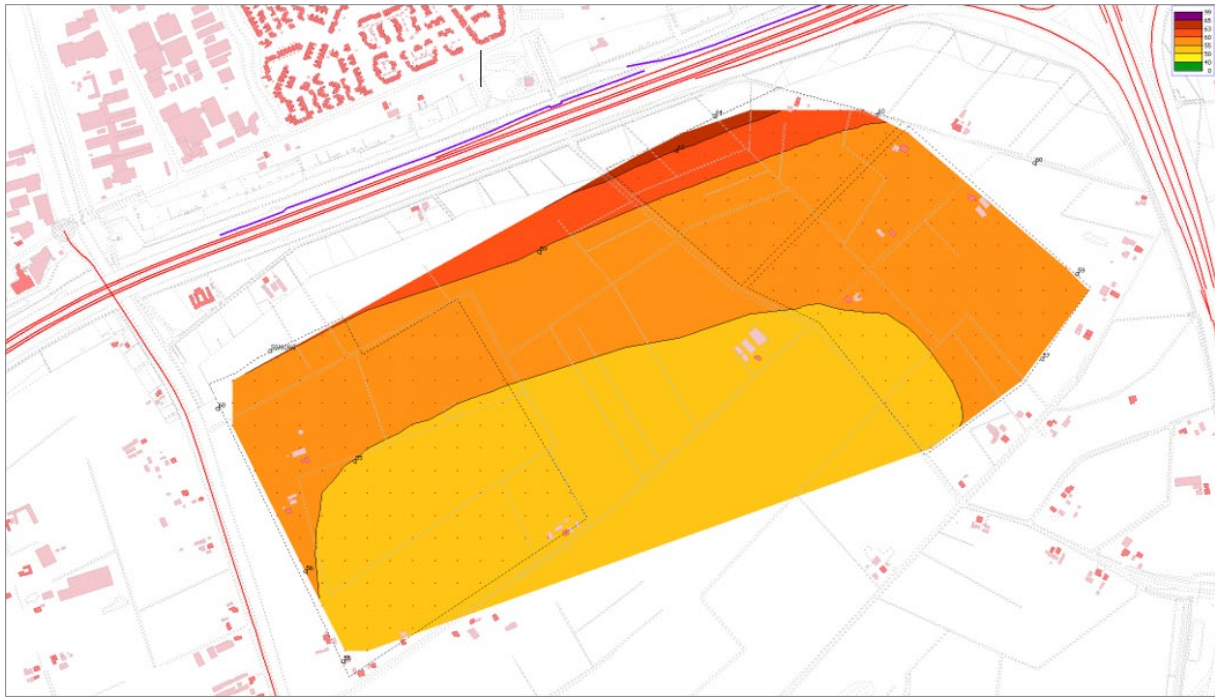
Geluidshinder

De A1 en A50 produceren een forse geluidsbelasting. Ook het verkeer op Kanaal Zuid produceert geluid dat effect heeft op Host-City. Per 1 januari 2024 gelden onder de Omgevingswet (Besluit kwaliteit leefomgeving) andere geluidsnormen dan onder de huidige Wet geluidshinder. Zo krijgen gemeenten meer beleidsvrijheid om eigen afwegingen te maken ten aanzien van geluidshinder. Zowel in het huidige als het nieuwe regime spelen geluidsreducerende maatregelen aan de bron en/of in het overdrachtsgebied een cruciale rol.

De grenswaarden uit de Wet geluidshinder ($L_{den} = 48$ dB als voorkeursgrenswaarde en 53 dB als maximale grenswaarde) op de gevel veranderen per 1 januari 2024 in een standaardwaarde L_{den} van 50 dB en een grenswaarde van L_{den} 65 dB. L_{den} is een Europese maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai over een heel etmaal uit te drukken. Naast de gevelbelasting stelt de Omgevingswet net als nu eisen aan het geluidsniveau in de woning. De norm voor nieuwbouw was L_{den} 33 dB en dat wordt nu 36 dB. Een gemiddelde gevel geeft 20 dB reductie, dus als de geluidsniveaus op de buitengevel hoger zijn dan 56 dB, moeten al snel extra voorzieningen worden getroffen. Bij 65 dB zijn dat zeer ingrijpende voorzieningen.

De gemeente Apeldoorn kent ook een eigen geluidsbeleid uit 2007: de beleidsregel 'Hogere grenswaarde' bepaalt in welke omstandigheden het college een hogere grenswaarde mag verlenen. De beleidsregel stelt dat in principe geen woonbestemmingen worden neergelegd in situaties met een geluidsbelasting vanwege verkeer over rijkswegen hoger dan 55 dB. Dit beleid wordt na 1 januari 2024 in de huidige vorm voortgezet, net als bij ander ruimtelijk beleid dat na 1 januari 2024 'beleidsneutraal' wordt omgezet naar de instrumenten van de Omgevingswet. In de toekomst verleent het college geen aparte besluiten meer over hogere grenswaarden, maar worden deze meegenomen in het Omgevingsplan of de BOPA (de Buitenplanse omgevingsplanactiviteit).

De Omgevingsvisie stelt dat we streven naar een goede basiskwaliteit wat betreft milieuhinder en dat we werken met een geluidsbeleid op maat, afgestemd op de hoeveelheid geluid per gebied en de ruimtelijke opgave die daar ligt. Een goede basiskwaliteit beweegt eerder richting de 50 dB dan de 65 dB. De Omgevingswet stelt, meer dan nu, om ook het aspect gezondheid te betrekken in afwegingen in het ruimtelijke domein. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft ook geluidsadviezen afgegeven die we hierin kunnen meenemen. Zij adviseren voor wegverkeer een L_{den} -norm van 53 dB en een L_{night} -norm van 45 dB. De GGD gaat nog een stapje 'strenger' en adviseert een L_{den} van 50 en L_{night} van 40 dB.



Afbeelding 17. Huidige situatie zonder geluidswerende voorzieningen.

Op grond van deze kaart komen we tot de volgende conclusie:

- Donker rood (>65 dB): geen woonbestemming mogelijk; nu niet en ook niet op grond van de Omgevingswet;
- Rood (60-65 dB): onder voorwaarden woonbestemming mogelijk op grond van de Omgevingswet, maar niet op grond van huidig gemeentelijk geluidbeleid, de Omgevingsvisie (basiskwaliteit niet geborgd) en de adviezen van de WHO en GGD;
- Oranje (55-60 dB(A)): onder voorwaarden woonbestemming mogelijk op grond van de Omgevingswet, maar niet op grond van huidig gemeentelijk geluidbeleid, de Omgevingsvisie (basiskwaliteit in het geding) en de adviezen van de WHO en GGD;
- Geel (50-55 dB(A)): onder voorwaarden wel woonbestemming mogelijk op grond van de Omgevingswet, het gemeentelijk geluidbeleid (basiskwaliteit goed geborgd) en deels op basis van het WHO-advies (tot 53 dB), maar niet op basis van het GGD-advies.

We hebben onderzocht wat het effect is van geluidswerende voorzieningen langs de A1 en A50 op het studiegebied van Host-City. Hierbij zijn we uitgegaan van een standaard schermhoogte van 3 meter. Ook hebben we een verkenning gedaan naar een kort geluidsscherm tussen het kanaal en de Polderweg specifiek gericht op Host-City en mogelijk mee te nemen in de huidige werkzaamheden aan de A1. In hoofdstuk 4. Technische haalbaarheid hebben we gemotiveerd waarom een kort scherm af te raden is. Ook hebben we onderzocht of een geluidswerende voorziening langs de A1 in de vorm van woningen met dove gevels een optie is. We achten dit echter om stedenbouwkundige en akoestische redenen geen haalbare en wenselijke optie.

Op afbeelding 17 wordt duidelijk dat het effect van een geluidsscherm op Host-City (en ook het gehele woongebied) substantieel is. We vergroten het gele gebied om woningen te kunnen realiseren aanzienlijk, nog steeds onder voorwaarden en na een goede afweging, en voldoen dan zowel aan de grenswaarde uit de Omgevingswet en de huidige Wet geluidshinder, alsook ons eigen geluidbeleid. Er wordt nog niet helemaal voldaan aan de WHO- en GGD-normen.

Dit scherm kan gerealiseerd worden na oplevering van de A1-verbreding in 2025. Het traject van procedures, aanbesteding en ontwerp kan samenvallen met het ontwerp en de procedures voor Host-City. Het scherm kan dus op tijd klaar zijn als de uitvoering van Host-City uiterlijk 1 januari 2027 begint.



Afbeelding 18. Situatie met geluidswerende voorziening langs de A1 en A50 (de blauwe lijn).

Overige milieuaspecten

We hebben naast geluid ook gekeken naar andere milieuaspecten die relevant zijn voor een woonbestemming. Omdat deze minder bepalend zijn voor de haalbaarheid van Host-City en meer relevant zijn voor de uitwerking van Host-City kunnen we daar korter over zijn. Samengevat gaat het om de volgende aspecten:

- **Bodem**
In het plangebied verwachten we geen zware bodemverontreinigingen. Vanuit dit aspect is Host-City haalbaar te noemen.
- **Milieucirkels bedrijven**
De geurcirkels van agrarische bedrijven in het plangebied verdwijnen naar verwachting. De overige bedrijven, voor zover ze kunnen worden ingepast, hebben een beperkte milieucirkel. In het uiterste geval kan 'om bedrijven heen' worden gefaseerd.
- **Luchtkwaliteit**
De Omgevingswet gaat uit van aandachtsgebieden. Dat zijn in de wet benoemde gebieden waar de grenswaarden momenteel worden overschreden of bijna worden overschreden. Apeldoorn staat niet op de lijst met aandachtsgebieden, zodat nader onderzoek in principe niet nodig is. Bij planologische procedures voor Host-City moet dit wel worden toegelicht. In verband met geluidshinder moeten we hoe dan ook een zone in acht nemen tussen Host-City en de A1. Deze zone heeft ook een gunstige werking wat betreft luchtkwaliteit.
- **Externe veiligheid**
Het plangebied is (deels) gelegen binnen het aandachtsgebied omgevingsveiligheid (circa 200 meter vanaf de A1) en daarom is op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes een uitgebreide verantwoording nodig. Ook moet advies worden gevraagd aan de VNOG (veiligheidsregio). Hierin moeten wel risicobeperkende maatregelen worden beschouwd. Er worden geen maatregelen/beperkingen verwacht die het plan onhaalbaar maken.

Planologische procedures

Als eind 2023 de samenwerkingsovereenkomst met het Rijk wordt gesloten, kunnen we verder met de stedenbouwkundige en programmatische uitwerking van Host-City. Hieronder zetten we uiteen welke stappen we de komende jaren moeten zetten op weg naar start realisatie van Host-City vanaf 1 januari 2027.

2023

De fase van de Intentieovereenkomst, het haalbaarheidsonderzoek en de samenwerkingsovereenkomst Rijk Host-City. Bespreking in de raad in oktober en november 2023. Ondertekenen samenwerkingsovereenkomst door college uiterlijk 1 december 2023.

2024

We maken in de eerste helft van 2024 een ruimtelijk casco voor Stadsrand Zuid en bespreken dit met inwoners, belanghebbende partijen en leggen dit voor aan de raad. We maken voor dit casco tevens een Milieueffectrapport (MER), zodat we tijdig milieu informatie kunnen meenemen bij de uitwerking van de verschillende deelontwikkelingen (waaronder Host-City) en een procedureel/tijdsmatig voordeel kunnen behalen ten opzichte van een MER voor elke ontwikkeling afzonderlijk.

We maken op basis van het ruimtelijk casco voor Host-City een Nota van uitgangspunten, waarin een aantal stedenbouwkundige varianten, woonprogramma's, de voorzieningen in Host-City en financiële doorrekeningen wordt gepresenteerd en besproken met de raad.

2024 / 2025

Na bespreking van de Nota van Uitgangspunten, wordt Host-City stedenbouwkundig verder uitgewerkt en voorzien van een definitieve grondexploitatie. Dit gebeurt in 2024/2025 en wordt vastgesteld door het college.

2025 / 2026

Als het MER voor het ruimtelijk casco klaar is en Host-City stedenbouwkundig is uitgewerkt, kan voor Host-City een procedure worden gevolgd op grond van de Omgevingswet. De raad is dan weer aan zet, net als bij bestemmingsplannen onder de huidige wet.

2027

De uitvoering van Host-City met het eerste cluster van 50 flexkavels start uiterlijk 1 januari 2027. Voor de woningen in de vaste kern moeten we op 1 januari 2029 een begin hebben gemaakt.

Hoe zit het met de Omgevingswet?

Na 1 januari 2024 worden alle Apeldoornse bestemmingsplannen automatisch een omgevingsplan. Voor Host-City zijn in 2025/2026 twee procedures denkbaar:

1. Het maken van een nieuw omgevingsplan gericht op de locatie van Host-City.
2. Het buitenplans afwijken van het dan geldende omgevingsplan middels een omgevingsvergunning (zogenaamde BOPA), waarbij de verplichting geldt dat binnen vijf jaar een nieuw omgevingsplan wordt gemaakt.

Conclusie

Host-City is planologisch-juridisch haalbaar, zolang we de eventuele maatregelen nemen die voortvloeien uit toekomstig ecologisch en stikstofonderzoek.

Voor beide procedures hebben we in principe dezelfde onderzoeksplicht. Deze onderzoeken, waaronder het al lopende ecologisch onderzoek, vinden al plaats eind 2023 en in de loop van 2024.

6. FINANCIËLE HAALBAARHEID

In dit hoofdstuk kijken we naar de financiële haalbaarheid van Host-City en wat kunnen we doen om de financiële haalbaarheid te beïnvloeden. Aan welke knoppen kunnen we draaien en hoe verhoudt Host-City zich financieel tot de ontwikkeling van het totale woongebied in Stadsrand Zuid?

Host-City zien we als de eerste deelontwikkeling van het totale woongebied in Stadsrand Zuid. We kunnen daarom Host-City niet los zien van de gehele ontwikkeling. Dat geldt zeker bij het onderdeel over de financiële haalbaarheid.

In een regulier planproces werken we van groot naar klein: we kijken naar de financiële haalbaarheid van de gehele wijk, opgebouwd uit de financiële haalbaarheid van de deelontwikkelingen binnen deze wijk en de structuren tussen de deelontwikkelingen. Op deze manier krijgen we zicht op de locaties die geld kosten en geld opleveren (het 'zuur' en het 'zoet'), de mogelijkheden om te verevenen tussen beiden en de benodigde omvang van de plussen op de 'zoete' ontwikkelingen zodat deze het 'zuur' kunnen dragen. We gaan er vanuit dat Host-City één van de zoete deelontwikkelingen zal zijn. Echter, we hebben nog geen financieel beeld van het totaal en weten dus niet of Host-City samen met eventuele andere positieve deelontwikkelingen voldoende kan bijdragen. Dit moet dus nog blijken.

Voor nu hebben we een aantal modellen doorgerekend om gevoel te krijgen bij de financiële haalbaarheid. We hebben het dan ook niet over een grondexploitatie, maar over een financieel haalbaarheidsonderzoek, waarbij het belangrijkste uitgangspunt is dat Host-City een zelfstandig functionerende deelontwikkeling kan zijn. Dat wil zeggen: als in een ultiem scenario om welke reden dan ook het overige deel van het nieuwe woongebied niet gerealiseerd zou worden, dan zijn er geen verdere aanpassingen (bijvoorbeeld in de ontsluiting) nodig om de deelontwikkeling te kunnen laten bestaan als volwaardige zelfstandig functionerende ontwikkeling.

De belangrijkste 'zoete ingrediënten' van het financiële haalbaarheidsonderzoek zijn:

- Het uitgangspunt dat Host-City op gronden wordt gerealiseerd die bij de gemeente in eigendom zijn. Deze gronden zijn gewaardeerd op huidige marktwaarde (veelal agrarisch) en kunnen voor een relatief lage boekwaarde worden in gebracht in de ontwikkeling.
- De bijdrage van het Rijk van € 9,6 miljoen voor de ontwikkeling van 200 flexkavels en 300 woningen in de vaste kern. Hier staat wel tegenover dat we de komende dertig jaar geen grondopbrengsten kunnen genereren voor de 200 flexkavels (dus geen opbrengsten uit verkoop of pacht).

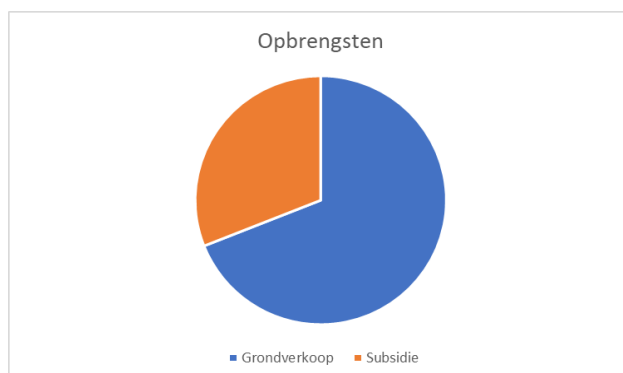
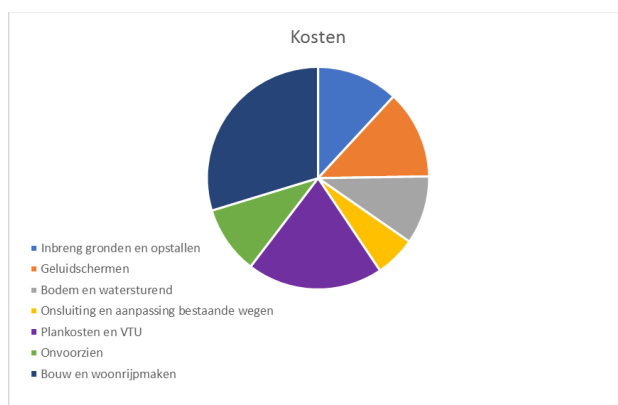
De overige ingrediënten bestaan uit de onderdelen die hiervoor zijn benoemd in de hoofdstukken onder de ruimtelijke, programmatische, technische en planologisch-juridische haalbaarheid. Vaste onderdelen van het financiële haalbaarheidsonderzoek zijn dan ook bijvoorbeeld de maximaal 35 woningen per hectare zoals genoemd in de Omgevingsvisie en het woonprogramma met de verdeling zoals aangegeven in het hoofdstuk over de programmatische haalbaarheid. Vervolgens kunnen we op basis van de voorgaande hoofdstukken de grootste extra kostenposten voor de ontwikkeling van Host-City in beeld brengen:

- Voor de realisatie van de deelontwikkeling van Host-City zijn geluidwerende voorzieningen noodzakelijk. Hiervoor moet rekening worden gehouden met een bedrag van € 4 miljoen als financiële component van het totale geluidsscherm langs de A1 en A50 (begroot op 10-15 miljoen).
- We gaan uit van het principe 'bodem en water sturend'. Dit betekent dat de kosten voor het bouwen woonrijp maken hoger worden. Dit uit zich onder andere in het verdiepen van de cunetten (zandbanen). Dit leidt tot een plus van circa € 1,0 miljoen.

- Het principe van ‘bodem en water sturend’ leidt tot het realiseren van extra groen en waterbergingen in een aparte planstructuur aan de buitenkant van de bouwvelden. Naast extra investeringen heeft dit ook als consequentie dat er extra grond ingebracht moet worden in de ontwikkeling. Ook hierbij moeten we uitgaan van een paar miljoen extra investeringen.
- De kosten van de zuidelijke ontsluitingsroute tussen Kanaal Zuid en de Kayersdijk (nodig voor het totale woongebied in Stadsrand Zuid) zijn niet verdisconteerd in de financiële verkenning van Host-City. In het kader van het Ruimtelijk Casco voor Stadsrand Zuid doen we onderzoek naar deze route (ruimtelijk en financieel) en alsdan kunnen we bepalen of dit moet leiden tot nadere optimalisaties in Host-City.
- Tot slot begroten we de ontsluiting van Host-City (aanpassen Veldweg en Kuipersdijk) en het aanpassen van de Landdrostlaan/Lange Amerikaweg op ongeveer € 2 miljoen.

De bovenstaande posten betreffen dus extra investeringen bovenop de reguliere investeringen voor het bouw- en woonrijp maken. Daarnaast moeten we rekening houden met het feit dat we pas over 30 jaar een grondopbrengst tegemoet kunnen zien voor de 200 flexkavels. Dit maakt de ontwikkeling van Host-City financieel complex. Echter, gelet op het feit dat de gronden al bij de gemeente in bezit zijn en de subsidie van het Rijk, kunnen we voor nu concluderen dat Host-City als zelfstandige deelontwikkeling van het grotere woongebied financieel haalbaar is.

In de figuren hieronder hebben we voor zowel de kosten- als de opbrengstenkant weergegeven wat de verhouding is tussen de verschillende posten. Dit om een gevoel te geven van de verschillende onderdelen binnen het financiële haalbaarheidsonderzoek.



Afbeelding 19. Kosten en opbrengsten van Host-City

Bij de stedenbouwkundige uitwerking van Host-City in de loop van 2024 zal blijken wat het definitieve financiële resultaat is van de grondexploitatie Host City. Hierbij kijken we ook goed naar de plaats van deze deelontwikkeling in de ontwikkeling van het totale woongebied dat onderdeel is van het te maken ruimtelijk casco voor Stadsrand Zuid.

Conclusie

De grondexploitatie van Host-City is met inachtneming van de vaste waarden uit de Omgevingsvisie voor Stadsrand Zuid financieel sluitend te maken.

7. MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

In dit hoofdstuk kijken we naar de maatschappelijke acceptatie van Host-City. Wat vinden inwoners en grondeigenaren, maar ook woningzoekenden van deze ontwikkeling?

De woningvraag is groot en dat vraagt om een spoedige start met de ontwikkeling van de woningbouw in Stadsrand Zuid. Uit de zienswijzen en reacties op de Omgevingsvisie die medio 2021 zijn ingediend leiden we ook af dat er draagvlak bestaat voor de ontwikkeling van dit woongebied. Neemt niet weg dat er ook zeker zorgen zijn geuit, bijvoorbeeld over het verdwijnen van landschap door de stadsuitbreiding of het mogelijk aan elkaar groeien van de stad en de dorpen.

Op 1 februari 2023 heeft een eerste informatieavond plaatsgevonden over Host-City in de context van het grotere woongebied in Stadsrand Zuid. Tijdens deze avond is de intentieovereenkomst met het Rijk toegelicht en is geluisterd naar hoe de inwoners tegen deze ontwikkeling aankijken. Ruim 200 belangstellenden bezochten de informatieavond in eetcafé Bij Ruysch. Er was veel interesse in de (bouw)plannen, maar ook werden zorgen geuit over deze nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Die gingen vooral over de verkeersveiligheid, de ontsluiting en charme van het gebied. Daarnaast kregen wij ook veel vragen over de snelheid van het project, wat het betekent voor individuele eigendommen en wanneer de eerste, nieuwe woningen worden gebouwd.

Naar aanleiding van de informatieavond hebben we diverse gesprekken gevoerd met grondeigenaren en belanghebbenden in het gebied. Veelal waren dit gesprekken met inwoners die willen deelnemen aan planontwikkeling, ingepast willen worden of hun woonverblijf of bedrijf liever op een andere plek willen voortzetten. Deze gesprekken worden voortgezet in het kader van de ontwikkeling van het totale woongebied.

Begin juli 2023 hebben de inwoners van het gebied een brief gekregen met de stand van zaken van Host-City. In deze brief is aangegeven dat de uitwerking van Host-City wat meer tijd kost dan verwacht en dat in het najaar een tweede informatieavond wordt georganiseerd.

Deze informatiebijeenkomst is op 7 november 2023. Op deze avond lichten we het haalbaarheidsonderzoek toe en gaan we in gesprek met de inwoners. Daarna besluit de gemeenteraad over Host-City.

Conclusie

Door de grote vraag naar woningen is er veel interesse in projecten die snel extra woningen opleveren, zoals Host-City in Beekbergsebroek. Maar er zijn ook zorgen, met name bij omwonenden, over het bouwen in het buitengebied.

8. SLOTBESCHOUWING EN CONCLUSIE

Zoals in de Omgevingsvisie is vastgelegd, willen we in Apeldoorn tot 2040 12.500 woningen bouwen, zowel binnenstedelijk (in het BSK-gebied), de dorpen als in Stadsrand Zuid, ten zuiden van de A1. Hier willen we een woongebied ontwikkelen met ongeveer 2000-3000 woningen in een suburbane sfeer: 'Royaal wonen tussen dorpen en stad', zoals de Omgevingsvisie het beschrijft. We willen snel beginnen met de ontwikkeling van dit gebied om aan de urgente vraag naar woningen te kunnen voldoen. Daarom hebben we met het Rijk begin 2023 een intentieovereenkomst gesloten voor Host-City, de eerste fase van dit woongebied met 500 woningen. In deze overeenkomst hebben we met het Rijk afgesproken de haalbaarheid van Host-City te verkennen en daarna al dan niet over te gaan tot een samenwerkingsovereenkomst. De samenwerking met het Rijk zien wij als een kans versnelling aan te brengen in de Apeldoornse woningproductie, een financiële impuls te geven aan het nieuwe woongebied in Stadsrand Zuid en het Rijk meerjarig te binden aan de woonopgave in Apeldoorn. Mogelijk komen er ook nog nieuwe subsidiekansen vanuit het Rijk, bijvoorbeeld een woningbouwimpuls (WBI), die we voor het totale woongebied kunnen inzetten. Om verzekerd te zijn van de subsidie voor Host-City moeten we uiterlijk 1 december 2023 een samenwerkingsovereenkomst met het Rijk ondertekenen.

We willen Host-City tot ontwikkeling brengen vooruitlopend op het totale woongebied, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie. Dit woongebied moeten we echter nog uitwerken, ruimtelijk en financieel. Hiervoor maken we een ruimtelijk casco en financiële verkenning die naar verwachting medio 2024 gereed komt voor politieke bespreking. Host-City werken we in 2024 stedenbouwkundig uit en maken het gereed voor de planologische procedure in 2025/2026. Vooruitlopen met Host-City op het grotere woongebied vinden we legitiem vanuit de urgentie van de woningvraag en de kansen die samenwerking met het Rijk bieden. Dit betekent wel dat we enige risico's moeten aanvaarden. Hieronder in vogelvlucht de risico's en de maatregelen die we nemen om deze risico's beheersbaar te maken.

Risico

Het totale woongebied vraagt forse investeringen in een zuidelijke rondweg en een geluidswerende voorziening die we niet geheel met gronduitgifte kunnen terugverdienen. We verwachten nu dat we de grondexploitatie van Host-City binnen de randvoorwaarden van de Omgevingsvisie sluitend kunnen krijgen, maar de grootste (bovenwijkse) investeringen voor het totale woongebied moeten nog komen. Hierbij moeten we ook bedenken dat de westkant van het toekomstige woongebied niet in eigendom is van de gemeente. Kortom, voor het grote geheel hebben we nog geen volledig zicht op dekkingsmiddelen, terwijl we al starten met de eerste fase in de vorm van Host-City.

Maatregel

We geven Host-City zodanig vorm dat we nog kunnen anticiperen op verschillende stedenbouwkundige modellen voor het totale woongebied, zoals beschreven in deze notitie. De keuze voor het stedenbouwkundig model kunnen we dan nog maken in het ruimtelijk casco voor de gehele zuidrand. Daarnaast willen we Host-City een afgerond karakter geven met een gevarieerd woonprogramma, een stevige groen- en waterstructuur en een ruimtereservering voor een bescheiden maar passend pakket maatschappelijke voorzieningen. Host-City oogt dan in het begin al als een aantrekkelijk, volwaardig woongebied en niet als een nieuwbouwwijk die nog niet af is.

Daarnaast streven we ernaar dat de grondexploitatie voor Host-City sluitend is en geen 'hypotheek legt' op het grotere woongebied. Dit betekent een woningdichtheid die in lijn ligt met de Omgevingsvisie ('royaal wonen tussen dorpen en stad', maximaal 35 wo/ha voor het totale woongebied), maar wel ruimte biedt om de noodzakelijke investeringen voor Host-City te dekken. Bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking hebben we oog voor optimalisaties voor een beter financieel resultaat en om eventuele onvoorziene tegenvallers op te vangen.

Risico

We verwachten dat in ieder geval de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg en bij enige vertraging mogelijk ook het vergroten van de stroomcapaciteit (middels een nieuw onderstation bij De Somp) doorloopt tot na 2028. Daardoor bestaat de kans dat we na Host-City een bepaalde tijd moeten wachten om het totale woongebied verder te kunnen ontwikkelen. Het verkeerssysteem en het stroomnet in de huidige toestand verdragen namelijk geen grotere woonwijk dan 500 woningen. Dit betekent dat ook het voorzieningenpakket in Host-City nog niet kan doorgroeien tot het gewenste niveau dat past bij een groter woongebied. Inwoners zijn dan langer aangewezen op voorzieningen in omliggende wijken en dorpen.

Ook zijn sommige onderzoeken die nodig zijn voor de planologische haalbaarheid van Host-City nog niet afgerond. Het onderzoek naar ecologie is seizoenafhankelijk en pas in de loop van 2024 beschikbaar. Wat betreft stikstof is regelgeving en beleid sterk in beweging. Het plangebied biedt de mogelijkheid stikstof te compenseren (er bevinden zich enkele agrarische bedrijven), maar of en hoe we die kunnen inzetten is nog niet helemaal duidelijk.

Maatregel

We nemen in de samenwerkingsovereenkomst met het Rijk bepalingen op voor het geval dat Host-City vertraging oploopt of in de ultieme situatie de planologische eindstreep niet haalt. De overeenkomst biedt ruimte om uit wijken naar een alternatief scenario, waarbij we de flexwoningen op andere plekken in de stad realiseren, evenals de 300 woningen in de vaste kern. Gelet op de beoogde woningproductie in de stad en de hoeveelheid ontwikkellocaties achten wij een eventueel alternatief scenario niet onmogelijk. In de overeenkomst nemen we ook bepalingen op voor het geval dat door de jaren heen blijkt dat de flexwoningen niet of in mindere mate dan verwacht worden geleverd. Reservering van de flexkavels is dan wellicht niet meer nodig, althans niet in de hoeveelheid die was afgesproken. De overeenkomst biedt dan de ruimte om met het Rijk en de woningcorporaties te komen tot andere afspraken.

Eindconclusie

We kunnen Host-City haalbaar maken. Dat hebben we ruimtelijk, programmatisch, technisch, planologisch-juridisch, financieel en maatschappelijk onderzocht.