

Bijlage 4 Financiële bijlage varianten Spoorzone Bilthoven

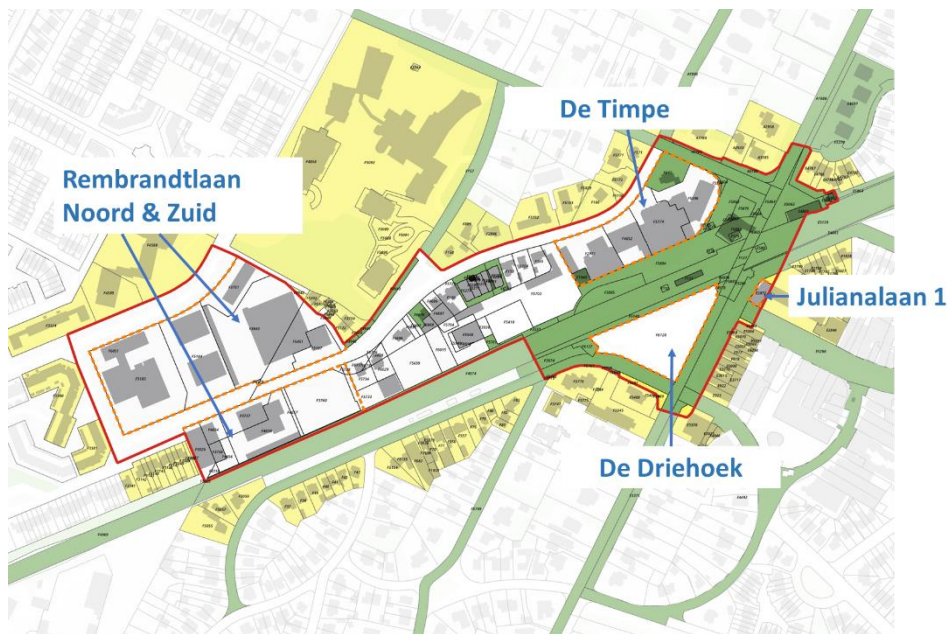
Bijlage bij raadsvoorstel keuze voorkeursvariant Spoorzone Bilthoven

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Integraal resultaat (totale businesscase)	5
1.2	Verwachte gemeentelijke grondexploitatie	6
1.3	Cofinanciering (WBI-aanvraag 6e tranche)	6
1.4	Financiële 'knoppen'	7

1 Inleiding

In de reken- en tekensessies van het project Spoorzone Bilthoven is in eerste instantie gerekend met de zogenaamde integrale businesscase. In de integrale businesscase wordt de haalbaarheid van het project Spoorzone in zijn totaliteit bekeken. Dat wil zeggen dat alle kosten en opbrengsten die in (en ten behoeve van) de Spoorzone worden gemaakt, worden meegenomen in de berekening van het resultaat: zowel de kosten op gemeentegrond (Driehoek) als grond van particulieren (Rembrandtlaan-Noord, Rembrandtlaan-Zuid en De Timpe), en in de openbare ruimte. Dat betekent ook dat een positief resultaat op de integrale businesscase daarmee géén garantie is voor een positief resultaat op de gemeentelijke businesscase.



1.1 Integraal resultaat (totale businesscase)

Op basis van globale gegevens uit de stedenbouwkundige opzet is het saldo van de totale businesscase van het te ontwikkelen bouwvolume in plangebied Spoorzone geanalyseerd voor twee varianten A en B. Met toepassing van de kaders die de raad in het door haar vastgestelde participatieplan voor de visie heeft meegegeven, is variant A haalbaar met een klein positief resultaat en variant B haalbaar met een wat groter positief resultaat.

De bandbreedtes in de gekozen uitgangspunten zijn in deze fase van de planvorming nog heel groot. Dat betekent dat de conclusies op dit moment omgeven zijn met veel onzekerheden. Het uiteindelijke stedenbouwkundig plan zal dan ook grote verschillen (kunnen) kennen met de huidige financiële uitkomsten.

De integrale businesscase wordt in de volgende fase mede getoetst en verkend met de eigenaren. Het is onderdeel van iedere ontwikkeling dat de interpretatie van de markt, zowel aan de kosten- als batenkant, tot de nodige verschillen van inzicht leidt. De huidige uitkomsten, opgesteld door de gemeente, worden door de eigenaren nog niet onderschreven en zijn daarmee ook nog niet definitief. In dit stadium zijn berekeningen nog zo globaal en is nog niet

alles te kwantificeren dat gekozen kengetallen nog heel erg kunnen afwijken van de uiteindelijke prijzen en daarom moeten de resultaten en de ramingen met een grote bandbreedte gelezen worden. Met behulp van nadere uitwerking in het reken- en tekenproces zullen optimalisaties en verfijndere ramingen worden doorgevoerd waarbij de gemeente een ontwikkelstrategie kiest die voor het hele plangebied tot een acceptabele uitkomst leidt (financieel en ruimtelijk).

Daarnaast vormt deze integrale businesscase een eerste basis voor het vervolg, om daarin na te gaan hoe het verdeelvraagstuk en faseringsvraagstuk van het programma over het plangebied c.q. de ontwikkelvelden tot stand gaat komen.

1.2 Verwachte gemeentelijke grondexploitatie

Op basis van gegevens uit de stedenbouwkundige opzet hebben wij een globale inschatting gemaakt van de verwachte te maken kosten en te realiseren opbrengsten. **Deze inschatting is, onder voorbehoud van hieronder uitgewerkte punten, positief in de variant B en kostenneutraal in variant A.** Ten overvloede: deze getallen zijn nog niet hard en bedoeld om in deze fase financieel te ondersteunen bij de keuze voor een variant

Momenteel is er een grondexploitatie centrumplan Bilthoven actief. Bij de vaststelling van de gebiedsvisie Spoorzone zal tegelijk of eventueel enige tijd later bij meer concretisering van de uitvoering van de plannen een nieuwe grondexploitatie voor de Spoorzone worden vastgesteld. De huidige grondexploitatie voor het centrumplan Bilthoven moet dan afgesloten worden. De historische investeringen die in deze grondexploitatie staan met betrekking tot de locaties Driehoek en Julianalaan 1 moeten dan overgeheveld worden naar de nieuwe grondexploitatie Spoorzone. Alle (financiële) effecten van deze afsluiting van de oude en de opening van de nieuwe grondexploitatie kunnen momenteel nog niet worden gepresenteerd.

1.3 Cofinanciering (WBI-aanvraag 6e tranche)

Het college zet zich in om een succesvolle subsidieaanvraag Woningbouwimpuls te doen. In februari sluit de mogelijkheid voor de 6^e tranche een aanvraag in te dienen. Het lijkt immers de laatste ronde. In 2021 heeft het college ook een subsidieaanvraag Woningbouwimpuls voor de Spoorzone ingediend. Deze is afgewezen. In een evaluatieoverleg hierover is aangegeven dat de succeskansen voor een volgende aanvraag verhoogd worden door het stellen van een lagere parkeernorm en het toevoegen van meer betaalbare woningen. In de beide varianten die nu aan uw raad zijn voorgelegd, sluit de inhoud van deze onderdelen beter aan bij de genoemde succeskansen.

De Woningbouwimpuls biedt een kans op 50% cofinanciering vanuit het Rijk voor het publieke tekort bij een gebiedsontwikkeling met woningbouw in grotere woningbouwprojecten (>200 woningen), waarbij binnen enkele jaren betaalbare woningen gebouwd zullen worden. De cofinanciering moet wel de goedkeuring van het college en de raad dragen. De cofinanciering is bedoeld als extra dekkingsbron voor het publieke tekort bij een gebiedsontwikkeling met woningbouw en kan gebruikt worden voor de gemeentelijke ontwikkelkosten en inrichting van het nieuwe openbaar gebied. Zo ontstaat er ruimte om het gewenste kwaliteitsniveau haalbaar te maken. Hierbij is wel van belang dat voldaan wordt aan een aantal voorwaarden, zoals een passende parkeernorm bij het gebied/de omgeving en voldoende betaalbare woningen.

1.4 Financiële 'knoppen'

Hierbij een korte toelichting op de meest relevante factoren die van invloed zijn op de financiële haalbaarheid, om ook in deze fase zo goed mogelijk inzichtelijk te maken wat de belangrijkste elementen zijn die de kosten en opbrengsten bepalen:

1. Woningbouvvolume
 - Hoger woningaantal = hogere opbrengsten
 - Vrije sector = grote(re) woningen/ penthouses bieden daarnaast mogelijkheid om meer opbrengsten te genereren (mits stedenbouwkundig inpasbaar)
2. Economisch programma (aantal en type)
Hieronder wordt verstaan bedrijfsruimte, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en commerciële voorzieningen in de plint. Het economisch programma is procentueel verdeeld. Kantoren en commerciële voorzieningen kennen een hogere grondprijs dan de andere genoemde type voorzieningen.
3. Parkeernorm (hoog/ laag)/parkeeroplossing
Verdiepte (en ook gebouwde) parkeerplaatsen kennen een hoge investering: omdat parkeerplaatsen voor betaalbare woningen niet in de verkoopprijs inbegrepen kunnen worden, kent de parkeeropgave vaak een hoge onrendabele top.
Dubbel of efficiënt ruimtegebruik/lage parkeernorm is kostendrukkend.
Lage parkeernorm biedt ruimte voor meer programma en dus hogere opbrengsten.
4. Het toekomstig ruimtegebruik van het plangebied is grof ingedeeld en nog niet gemeten: de verschillen in investering in groen versus verharding zijn groot.
5. In de huidige opzet van de businesscase is de ruimteclaim van 80 centrumparkeerplaatsen niet meegenomen. Er loopt nog een parkeeronderzoek op basis van de huidige situatie en de nog uit te voeren plannen op de Driehoek, De Kwinkelier en Julianalaan 1 om te toetsen hoeveel van deze 80 parkeerplaatsen nog steeds nodig zijn.
6. De bouwkosten zijn altijd onderwerp van discussie tussen ontwikkelaar en gemeente. Aangezien in dit stadium nog weinig duidelijk is over de kwaliteiten en gebouwenconstructies is hier een enorme bandbreedte. Meestal zit de gemeente aan de onderkant van de bandbreedte. Ook de vormfactor is van belang voor de efficiënte inrichting van een gebouw. Hoe efficiënter het gebouw, hoe lager de investering en hoe beter het resultaat van de grondwaarde.
7. Duurzaamheidsambities hebben impact op de opslagen in de bouwkosten en de kengetallen voor de aanleg van nieuwe openbare ruimte (halfverharding, wadis etc) om deze hittestressbestendig en klimaat adaptief te maken.
8. Exacte(re) kostencalculaties bovenwijkse voorzieningen: denk aan de aanpak van het busstation en de rotondes. De precieze wijzigingen en nieuwe profielen zijn nog niet ontworpen. Het is bekend dat er discussie kan ontstaan over de wijze waarop dit soort investeringen toegerekend wordt aan een plangebied/programma.
9. Subsidies en cofinancieringen (Rijk en Provincie/Regio): dat zijn kansen die niet direct als opbrengsten kunnen worden geboekt.