

## Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Beleid

Onderwerp:

Aanbieding proposities versnelling woningbouw

### Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 20-09-2022
Notanummer	: 2022-683
Datum	: 20-09-2022
Programma	: 05-Ruimtelijke ontwikkeling
Portefeuillehouder	: Wethouder Grijsen, Wethouder De Geest,
Bijlage(n)	: Aanbiedingsbrief Proposities versnelling woningbouw Deventer CONCEPT.pdf, Propositie Deventer Centrumschil.pdf, Propositie Deventer Centrumschil_bijlage_beeldboek.pdf, Propositie Deventer Centrumschil_bijlage_kentallen.pdf, Propositie Deventer Keizerslanden.pdf, Propositie Deventer Keizerslanden_bijlage_kentallen.pdf

### Parafering

<li>14-09-2022: Regiemanager</li><li>14-09-2022: Wethouder</li><li>15-09-2022:  
Wethouder</li>

### Agendering

\* 15-09-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

\* 27-09-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

### Definitieve akkoord

29-09-2022

B & W d.d.: 20-09-2022

### Besluit

1. De 2 voorstellen versnelling woningbouw Deventer betreffende de infrastructurele maatregelen Keizerslanden en infrastructurele maatregelen Centrumschil vast te stellen
2. De aanbiedingsbrief aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de 2 voorstellen vast te stellen
3. Bestuurlijk commitment uit te spreken voor de benodigde co-financiering van ca € 30,73 mln vanuit het fonds infrastructuur en de generieke weerstandsreserve indien de proposities gehonoreerd worden en onder voorbehoud van definitieve instemming van de Raad
4. De wethouders de Geest en Grijsen te mandateren voor het tekstueel definitief maken van de voorstellen versnelling woningbouw
5. De aanbiedingsbrief met de 2 voorstellen naar het ministerie van IenW en BZK te sturen

De nota en het besluit openbaar te maken.

### Inleiding

In het regeerakkoord is een bedrag van 7,5 miljard euro opgenomen voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. De gemeente Deventer tracht hier ook een deel van te verkrijgen. Voor de ronde

van juni is een voorstel ingediend voor de verkeersontsluiting van de woningbouw in Keizerslanden en Steenbrugge. Ook zijn andere potentiële voorstellen genoemd met het oog op de ronde in november. Het ingediende voorstel voor Keizerslanden scoorde in de 1e ronde nog niet goed genoeg. Over een bijstelling en andere potentiële voorstellen is de afgelopen periode contact geweest met de ministeries van IenW en BZK.

Dit heeft geleid tot het voornemen om voor de ronde in het najaar 2 voorstellen in te dienen, te weten voor Keizerslanden en de Centrumschil. Een apart voorstel voor het vervangen van het stalen spoorviaduct in de Brinkgreverweg is in dit stadium voor Deventer minder urgent. De voorstellen hebben betrekking om bovenplanse kosten van infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen die de woningbouw versnellen. Nadrukkelijk ligt de focus van het Rijk bij duurzame mobiliteit.

De voorstellen voor Centrumschil en Keizerslanden zijn inhoudelijk uitgewerkt. Het college wordt gevraagd in te stemmen met het indienen van de 2 voorstellen Centrumschil en Keizerslanden en de bestuurlijke commitment uit te spreken over de co-financiering. De teksten en beelden zijn op details nog in bewerking. Het college wordt gevraagd de wethouders de Geest en Grijsen te mandateren voor het verwerken van de laatste aanpassingen.

### **Beoogd maatschappelijk resultaat**

Een investeringsimpuls die bijdraagt aan versnelling van de woningbouwambitie van Deventer door mede investering van het Rijk op bovenplanse kosten van benodigde infrastructurele maatregelen.

### **Kader**

- Regeerakkoord Rijk
- Woningbouwimpuls en versnellingafspraken van het Rijk
- Bestuursakkoord Deventer
- Omgevingsvisie Deventer september 2019
- Woonvisie Deventer 2018
- Woonakkoord Oost

### **Betrokken partijen en participatie**

Ministerie van IenW,  
Ministerie van BZK  
Provincie Overijssel

### **Argumenten voor en tegen**

Voor:

Door het vaststellen van de 2 voorstellen kan Deventer in aanmerking komen voor een aanzienlijke bijdrage in de bovenplanse kosten van enkele geprogrammeerde infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen. Door de bijdrage van het Rijk worden de infrastructurele maatregelen financieel haalbaar. Daarnaast wordt aan randvoorwaarden voldaan voor woningbouw op het gebied van mobiliteit en kwaliteit leefomgeving. De kosten van deze maatregelen zijn niet volledig te verhalen op de woningbouw projecten. Niet alle kosten van de infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen zijn volledig toe te rekenen aan de woningbouw (ook bestaande woningen profiteren). Ook geldt dat als de kosten al toegerekend

kunnen worden aan de woningbouw in de gebieden, de kosten niet volledig verhaald kunnen worden. Bij het volledig verhalen van de toerekenbare kosten worden veel woningbouwlocaties bij inbreidingen onrendabel en zullen daardoor niet uitgevoerd worden.

Zonder uitvoering van de geprogrammeerde infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen zal het wijzigingen van het bestemmingsplan of omgevingsplan niet meer goed onderbouwd kunnen worden op het gebied van bereikbaarheid. De kans dat toekomstige woningbouw op deze publiekrechtelijke belemmering stuit, wordt groter naar mate de woningbouw binnen de Centrumschil en Keizerslanden verder vordert.

Door de aanvraag kan Deventer in totaal in aanmerking komen voor circa € 30,67 mln subsidie van het Rijk. De subsidie zal gebruikt moeten worden voor de uitvoering van maatregelen ter dekking van publieke infrastructurele en mobiliteitskosten, die de woningbouw versnellen.

Versnelling van de woningbouw in Deventer is nodig. De druk op de woningmarkt is hoog. Recente prognoses wijzen uit dat de woningbouwopgave in Deventer, net als in heel Nederland, groter is dan ten tijde van de Woonvisie het geval leek.

De aanvraag bij het Rijk is ook relatief gezien efficiënt. Het Rijk heeft € 7,5 mld beschikbaar voor de versnelde bouw van woningen. De Deventer aanvraag zit onder de € 10.000 per woning en zal daarmee hoog scoren.

Daarnaast zal de uitvoering van de maatregelen zorgen voor versterking van de gemeenten en ruimtelijke structuur of zorgen voor een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Alle infrastructurele maatregelen passen binnen de gemeentelijke kaders (omgevingsvisie, woonbeleid en ontwikkelperspectief de Kien).

Tegen:

Nadeel van de subsidie-aanvraag is wel dat we nu onder hoge druk de projecten moeten realiseren, terwijl er sprake is van een zeer gespannen arbeidsmarkt, een hoge werkdruk in de organisatie en stijgende prijzen bij aanbestedingen. Desalniettemin denken we dat de uitvoering wel haalbaar en maakbaar is, omdat de infrastructurele maatregelen onderdeel uitmaken van reeds lopende projectorganisaties van de aanpalende woningbouwlocaties.

### **Financiële consequenties en dekking**

Een bijdrage van het Rijk zorgt voor gedeeltelijke financiering. De gemeente dient het resterende deel te bekostigen van ca € 30,73 mln inclusief BTW. Om het Rijk zekerheid te bieden en commitment te tonen is de gemeente bereid om het resterende deel van de bovenplanse kosten te financieren. De gemeentelijke cofinanciering is voorzien vanuit het jaarrekeningresultaat 2022 en zal worden meegenomen bij nieuw beleid voor 2023.

### **Openbaarmaking en communicatie**

Dit besluit en de brief kunnen openbaar gemaakt worden.

Specifieke project communicatie wordt nu niet voorzien, omdat dit een subsidie-aanvraag betreft. Indien de proposities gehonoreerd worden, zal er per infrastructurele maatregel wel gecommuniceerd worden met de omgeving.

### **Aanpak en uitvoering**

Na besluitvorming door het college zullen de proposities uiterlijk 23 september ingediend moeten worden.

De beoordeling vindt plaats door de ministeries IenW en BZK.

De besluitvorming vindt plaats in het BO MIRT van november.

Indien de voorstellen gehonoreerd worden, zullen we de volgende activiteiten moeten opstarten:

- opstarten projectorganisaties bij capaciteitsverruiming Oldenielstraat (voorstel is in voorbereiding)
- definitieve besluitvorming co-financiering door de gemeenteraad
- start voorbereiding van de overige infrastructurele maatregelen

Aanvullend blijven we met de provincie Overijssel in gesprek over provinciale bijdragen aan deze projecten.

## RAADSMEDEDELING

<b>Onderwerp</b>	Aanbieding proposities versnelling woningbouw		
<b>Mededelingnummer</b>	2022-683	<b>Portefeuillehouder</b>	Wethouder Grijzen, Wethouder De Geest,
<b>Team</b>	DEV-BLD	<b>Datum B en W besluit</b>	20-09-2022

### Inleiding: waarom deze mededeling

U ontvangt deze raadsmededeling omdat het college op 23 september twee aanvragen heeft ingediend bij het Rijk om in aanmerking te komen voor versnellingsgelden woningbouw.

### Kader

- Regeerakkoord Rijk
- Woningbouwimpuls en versnellingsafspraken van het Rijk
- Bestuursakkoord Deventer
- Omgevingsvisie Deventer september 2019
- Woonvisie Deventer 2018
- Woonakkoord Oost

### Kern van de boodschap

Het college heeft op 23 september twee voorstellen ingediend bij het Rijk om in aanmerking te komen voor versnellingsgelden woningbouw. Deze versnellingsgelden zijn bedoeld voor infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen die zorgen voor versnelling van de woningbouw. Het college heeft zich hierbij gericht op de 2 grote gebiedsontwikkelingen binnen de bebouwde kom, te weten de Centrumschil en Keizerlanden. Het totale pakket aan infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen heeft een omvang van € 61,45 mln. Het aangevraagde bedrag is € 30,73 mln (50%). Het college zal voor de eigen bijdrage met een dekkingsvoorstel komen, indien 1 of beide proposities gehonoreerd wordt. In het bestuursakkoord is hiervoor het fonds infrastructuur beschikbaar.

### Nadere toelichting

Versnellingsgelden

Nederland kampt met een groot woningtekort. Tot en met 2030 wil het kabinet daarom 900.000 woningen bouwen en toegroeien naar 100.000 woningen per jaar. Dat die woningen goed bereikbaar zijn, is een belangrijke voorwaarde om er fijn te kunnen wonen, leven en werken. De investeringen van het Rijk gaan bijvoorbeeld over aanpassingen van tunnels, het aanleggen van rotondes, wegen, fietsbruggen en fietsroutes, deelmobiliteit en mobility-hubs en aanpassingen rond (bus)stations. Het kabinet heeft voor de komende 10 jaar € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor het bereikbaar maken van nieuwe grootschalige woningbouwlocaties.

Om snel stappen te kunnen zetten, hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) samen met regionale overheden versnellingsafspraken in het leven geroepen. In bestuurlijke gesprekken met de regio's in het

afgelopen jaar zijn regio's en gemeenten uitgenodigd om woningbouwvoorstellen in te dienen die bijdragen aan een snellere beschikbaarheid van betaalbare woningen. Het gaat om woningbouwprojecten die door kleine ingrepen als de aanleg van een brug, tunnel, fietspad of busstation versneld gerealiseerd kunnen worden. Door vanuit het Rijk bij te dragen aan kosten voor mobiliteit en bereikbaarheid kunnen snel meters gemaakt worden. Het Rijk stelt in de 2e tranche in totaal € 0,3 miljard beschikbaar voor deze zogenoemde versnellingsafspraken.

### Centrumschil

Deventer is onder meer bekend om haar historische binnenstad, waar de afgelopen decennia stevig in is geïnvesteerd. In en om het historisch centrum zijn nog genoeg plekken te vinden om binnenstedelijke verdichting op een verantwoorde manier te realiseren. In deze centrumschil wil Deventer 1.650 nieuwe woningen bouwen. De woningbouwopgave wordt opgedeeld in verschillende fasen. In deze aanvraag ligt de focus op de volgende locaties. Rotokwartier - 714 woningen, Stads-campus/de Kien - 422 woningen, Binnenstad - 276 woningen en Voorstad, waaronder Geurtsen en Karweikwadrant – 238 woningen. Voor de grotere ontwikkellocaties heeft de raad ontwikkelperspectieven of handelingsperspectieven al vastgesteld.

Met de bouw van 1.650 woningen in de Centrumschil moet de bestaande verkeersinfrastructuur zich mee-ontwikkelen, zodat inwoners, bezoekers en ondernemers zich veilig en vlot kunnen verplaatsen. Deze verbetering van de verkeersinfrastructuur wil Deventer aangrijpen om de mobiliteit in en om het centrum structureel te verduurzamen. Groenlicht voor lopen en fietsen, ruim baan voor trein en bus, volop inzet op duurzaam vervoer. De volgende infrastructurale en mobiliteitsmaatregelen heeft de gemeente opgenomen in de aanvraag bij het Rijk:

1. Realisatie mobiliteitshub De Kien
2. Realisatie twee langzaam verkeer verbindingen met de binnenstad (bruggen over singel)
3. Realisatie gebouwde fietsparkeervoorziening binnenstad en fietsvoorzieningen in en om de centrumschil
4. Fiets- en voetgangersverbinding Verzetslaan
5. Realisatie mobiliteitshub Rotokwartier
6. Realisatie voetgangerstunnel Voorstad

Het totale pakket omvat een investering van € 31,65 mln.

### Keizerslanden

Keizerslanden is een typische naoorlogse wijk, in het noordelijk deel van Deventer. In de wederopbouwperiode breidde de stad hier fors uit. De jonge gezinnen van toen, zijn inmiddels de ouderen van vandaag. De diversiteit in de wijk is groot, mede door de multiculturele achtergrond van de eerste bewoners. De binding met de wijk is bijzonder. Dat mensen graag in Keizerslanden willen blijven wonen, ligt deels aan de aanwezigheid van voorzieningen die voor het dagelijkse leven van belang zijn: een groot gemoderniseerd winkelcentrum, scholen, wandelparken, sportvoorzieningen, culturele hotspots, maatschappelijke instellingen en veel buurtvoorzieningen.

De wijk biedt nog veel plek om ruim 1.600 woningen te bouwen, dichtbij bestaande voorzieningen. Het gaat hierbij om de Marke-Noord, Ludgeruskwartier, van Heetenstraat locatie, Oranjekwartier en Steenbrugge. Het nieuwe woningaanbod draagt bij aan een inclusieve en ongedeelde samenleving en zorgt voor het verstevigen van de sociale structuur van de wijk, waarin al geïnvesteerd is.

De wijk is aangelegd in een tijd waarin de auto ruim baan kreeg. Inzichten zijn veranderd. De wijk kent inmiddels meer en betere wandel- en fietsvoorzieningen dan voorheen: die ontwikkeling wordt voortgezet. Verbeterde fietsverbindingen hebben de afstand overbrugd tussen Keizerslanden en bijvoorbeeld het treinstation en de binnenstad. De volgende infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen heeft de gemeente opgenomen in de aanvraag bij het Rijk:

1. Capaciteitsverruiming Hanzetracé/N337 (Van Oldenielstraat en aanpassingen Henri Dunantlaan)
2. Verbeteren fietsinfrastructuur Laan van Borgele
3. Fietstunnel nabij winkelcentrum Keizerslanden (Karel de Grotelaan)

Het totale pakket omvat een investering van € 29,80 mln inclusief BTW.

#### Planning

In het BO MIRT van het najaar 2022 volgt de besluitvorming en krijgen wij te horen of wij in aanmerking komen voor een bijdrage vanuit het Rijk. Indien Deventer een bijdrage krijgt, zal het college de raad een dekkingsvoorstel doen voor de eigen bijdrage. In het bestuursakkoord is hiervoor een fonds infrastructuur beschikbaar.

Grote Kerkhof 1  
Postbus 5000  
7400 GC Deventer

14 0570  
telefoon

de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

direct telefoonnummer

*Per e-mail verstuurd*

fg.janssen@deventer.nl  
e-mail

DEV-BLD/2022-683  
kenmerk

uw referentie

22 september 2022  
datum

F.G. Janssen  
contactpersoon

Proposities versnelling woningbouw Deventer  
onderwerp

Geachte heer Harbers en de heer De Jonge,

Bijgevoegd ontvangt u vanuit de gemeente Deventer 2 voorstellen in het kader van de versnellingsgelden woningbouw. De 2 voorstellen hebben betrekking op de Centrumschil en Keizerslanden. Onze voorstellen omvatten de versnelling van de woningbouw van in totaal 3.250 woningen.

### *Urgentie*

De gemeente Deventer ervaart net als veel andere gemeenten dat de woningmarkt onder druk staat. De vraag is veel groter dan het aanbod. Prijzen van bestaande woningen stijgen nog steeds hard. Jongeren komen amper meer in aanmerking voor de koop of huur van woningen. De doorstroming stagneert. Tegelijkertijd zien we dat Deventer in trek is bij inwoners vanuit de Randstad vanwege de goede ligging, de stedelijke voorzieningen en de groene woonomgeving.

De woningbouwopgave voor de gemeente Deventer is groot. Op dit moment gaan we uit van circa 11.000 nieuwe woningen voor 2035. De woningbouwopgave koppelen we aan onze ambities om de arbeidsmarkt te versterken en om te verjongen.

We kiezen bewust voor het realiseren van een groot deel van deze opgave in de schil en na-oorlogse wijken rondom de schil. De stedelijke en maatschappelijke voorzieningen zijn goed bereikbaar. In de Centrumschil is er al een prominente rol voor fiets en lopen. Vanuit Keizerslanden ben je binnen 15 minuten fietsen bij het station, binnenstad en voorzieningen. Deze strategische keuze is al een belangrijke bouwsteen in de transformatie naar duurzame mobiliteit.

Echter, binnenstedelijke ontwikkelingen zijn complex. De kwaliteit van de leefomgeving staat als gevolg van diverse aspecten (hitte, geluid, bodem) onder druk. Er is veel versnipperd eigendom. De complexiteit en de diverse eigendommen leiden tot lange procedures. De kosten van infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen zijn ook hoog, waardoor de betaalbaarheid van het programma onder grote druk staat. Desalniettemin zijn binnenstedelijke ontwikkelingen enorm belangrijk om invulling te geven aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave.

Onze 2 voorstellen richten zich dan ook op onze 2 grootste woningbouwlocatiegebieden binnen de bebouwde kom, de Centrumschil en Keizerslanden. Wij zouden graag in aanmerking willen komen voor een bijdrage in de noodzakelijke infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen in deze gebieden.



### *Woningbouw Centrumschil*

Het opwaarderen en versterken van het gemengde woonmilieu in en rondom de binnenstad biedt Deventer kansen om zich met een bijzonder woon/vestigingsmilieu landelijk te profileren. Door onze geschiedenis hebben wij een authentieke binnenstad met daarom heen oude industriële complexen of de “oude” werklocaties van maatschappelijke voorzieningen. Met deze combinatie hebben wij goud in handen om juist voor de doelgroep van creatieve stedelingen woningruimte te bieden. De oude industriële complexen kunnen namelijk getransformeerd worden naar een uniek gemengd stedelijke milieus te creëren met een mix van wonen, werken, leren en voorzieningen, waarbij het accent per gebied kan verschillen. Deze locaties zijn relatief dichtbij het centrum en het station en zijn hierbij in trek door hun veelheid aan stedelijke voorzieningen en goede fietsroutes naar centrum en buitengebied.

Zo kunnen we de stedelijkheid van Deventer als ‘kleine grote stad’ een impuls geven en een sterk concurrerend vestigingsmilieu bieden voor de doelgroep creatieve stedelingen. De ontwikkeling van het gebied, tussen station en Saxion, richting een Stadscampus en de transformatie van de binnenstad van ‘place to buy’ naar een ‘place to be’ kunnen dit nog eens bevorderen en versnellen.

De woningbouwmogelijkheden binnen de Centrumschil overstijgt de 2.000 woningen. Hiermee verruimen we het woningaanbod en werkaanbod voor jong-talent en gekwalificeerd personeel. We denken vooral aan de creatieve stedeling. Op dit moment vinden ze weinig geschikte woonruimte. Wij willen vanuit de Centrumschil in 2030 de meest aantrekkelijk stad zijn in Nederland voor creatieve stedelingen. Ook binnen de doelgroep vitale ouderen is bijzondere interesse voor het stedelijke wonen op deze locaties in en nabij de binnenstad.

In de Centrumschil kunnen uiteindelijk voor 2030 1.650 woningen worden toegevoegd bovenop de 639 woningen uit de 1<sup>e</sup> tranche woningbouwimpuls.

### *Woningbouw Keizerslanden*

Keizerslanden is een grote en belangrijke woonwijk in de naoorlogse wijken van Deventer. Op diverse deellocaties kunnen de komende jaren woningen gebouwd worden of kunnen woningen geherstructureerd worden. Wij ondersteunen de doorontwikkeling van diverse deellocaties binnen Keizerslanden. Hiermee verruimen we het woningaanbod voor een ongedeelde samenleving en verstevigen we de sociale structuur van de wijk.

Naast het investeren in woningbouw vraagt dit ook om investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving, voorzieningen, infrastructurele maatregelen, herstructurering/transformatie van bestaande buurten, verduurzaming en beleidsmatige afwegingen. De samenwerkingen die we in Keizerslanden nu al zien tussen de maatschappelijke partners in het gebied rond vraagstukken als leefbaarheid, samenleven en gezondheid hebben daarin nadrukkelijk een plek.

We kiezen hierbij voor een buurtgerichte aanpak. Met een buurtgerichte programmering leggen we de basis om de diverse opgaven tegelijkertijd mee te nemen (werk met werk maken). Het gaat hierbij om zowel fysieke als sociale maatregelen die we aan elkaar verbinden. Het al aanwezige warmtenet in de deelgebieden biedt de kans dit uit te breiden om zo nieuwbouwwoningen en bestaande woningen verder te verduurzamen.

Op deze manier kunnen we Keizerslanden doorontwikkelen naar de toekomstbestendige wijk met voorzieningen op pantoffelafstand.

In Keizerslanden kunnen uiteindelijk voor 2030 1.600 woningen worden toegevoegd.

### *Infrastructurele maatregelen*

Het realiseren en opwaarderen van infrastructuur is van essentieel belang om snel een grote hoeveelheid woningen te kunnen toevoegen. Onze prioriteit ligt op de volgende locaties:

- Oplossen knelpunten Hazetrace, één van de hoofdaders in de stad (N337). Het gaat om met name het realiseren van 1 ongelijkvloerse fietsverbinding en de capaciteitsverruiming van het wegvak van Oldenielstraat. Hiermee wordt het toevoegen van 1.600 woningen door herstructurering van de bestaande wijk **Keizerslanden** mogelijk en is lopen en fietsen de belangrijkste mobiliteitsvorm voor deze bewoners;
- De realisatie van 1.650 woningen in de **centrumschil**, waaronder het **Rotokwartier** vraagt om investeringen in gebouwde mobiliteits hub's voor zowel fiets als auto, drie langzaam

verkeer verbindingen over de singels en een onder het spoor en het versterken van de langzaam verkeersverbinding Verzetslaan inclusief het weghalen van parkeerplaatsen op maaiveld. Hiermee wordt mobiliteitsruimte gecreëerd voor het extra toevoegen van 1.650 woningen en wordt ook in de Centrumschil het lopen en het gebruik van de fiets verder versterkt en gestimuleerd.

In de bijgevoegde proposities geven we per project aan welke versnelling wij gaan realiseren, hoeveel woningen er per gebied worden toegevoegd en hoe de ontwikkelingen passen in de bredere ontwikkeling van de stad in de komende jaren.

#### *Financiering*

Het toevoegen van al deze woningen betekent veel voor de stad, maar vraagt ook hoge investeringen in de infrastructuur. In het bestuursakkoord 2022 – 2026 hebben we hier dan ook geld voor gereserveerd. Uw ondersteuning is noodzakelijk om al op korte termijn de woningtekorten te kunnen verminderen. Met een Rijksbijdrage van 50% van de bovenplanse kosten kunnen wij de resterende financiering dekken en hiermee de woningbouw versnellen.

#### *Samenwerking*

Wij waarderen uw betrokkenheid en inzet voor versnelling van de woningbouwproductie zeer. Deze versnelling is alleen mogelijk met gezamenlijke inspanning van alle overheden en betrokken marktpartijen.

Zo heeft de provincie reeds haar steun uitgesproken voor deze voorstellen. In de gebiedsontwikkeling Centrumschil draagt de provincie al bij met een investering van € 1.600.000 voor een opwaardering van de openbare ruimte.

Daarnaast werken wij in Deventer samen met Platform Wonen, waarin corporaties, ontwikkelende en bouwende partijen, makelaars en gemeente verenigd zijn. Doel van de samenwerking is versnelling van de woningbouwopgave om tot 100% realisatie komen.

#### *Tot slot*

Wij kijken er naar uit om met u en de provincie Overijssel op te trekken in onze gezamenlijk ambitie om de woningtekorten op te lossen én een mooier Nederland te realiseren voor de generaties die na ons komen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,  
de secretaris,

de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

## Invulformat proposities versnellingsafspraken najaar 2022

Documentversie: 08-09-2022

DIT WORD-FORMAT DIENT SAMEN MET HET EXCEL-FORMAT TE WORDEN INGEDIEND. VRAGEN DIE IN DE EXCEL DIENEN TE WORDEN INGEVULD ZIJN **GEMARKEERD**.

ALLE OPGEVOERDE BEDRAGEN ZIJN INCL. BTW OP HUIDIG PRIJSPEIL

Graag het onderstaande formulier zo volledig mogelijk invullen zodat de informatie goed beoordeeld kan worden. Waar mogelijk de vragen kwantitatief beantwoorden, met een bronverwijzing naar onderzoeken. De gevraagde geldbedragen invullen als één bedrag. Geen bandbreedtes opnemen omdat anders de grondslag voor de te verstrekken specifieke uitkering onduidelijk is.

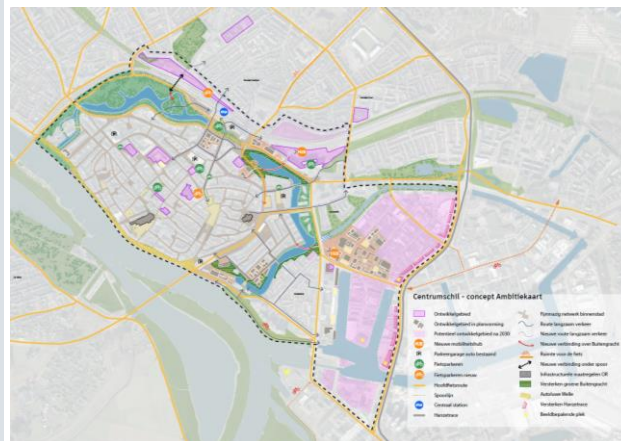
1. a. Naam van propositie	Deventer Centruschil [Deze vraag óók in de excel invullen]
b. Datum propositie (i.v.m. versiebeheer)	8 september 2022 [Deze vraag óók in de excel invullen]
c. Algemene omschrijving van het plan	<p><i>Korte omschrijving van het plan, situering, raakvlakken met andere opgaven, eventuele bijzonderheden</i></p> <p><b>Deventer Centruschil: ruwe bolster, kleurrijke pit</b></p> <p><b>Inleiding</b></p> <p>Deventer ligt op het meest oostelijke deel van het westen en op het meest westelijke deel van het oosten van Nederland. Daarmee is Deventer altijd al een knooppunt geweest: de verbinding tussen de Randstad en het oosten en noorden van ons land. Deventer is populair: inwoners willen hier <i>blijven</i> wonen, terwijl anderen hier graag <i>komen</i> wonen.</p> <p>Deventer staat op een kantelpunt: hét moment om te groeien. In aantal inwoners en ook in aanbod, het niveau van de voorzieningen en de bundeling van de aanwezige kwaliteit. Voor een beheersbare groei wil Deventer tot 2035 zo'n 11.000 woningen bouwen. Cruciaal zijn daarbij de plannen en ontwikkelingen rondom de historische binnenstad (centruschil) en het revitaliseren van de typische naoorlogse wijk Keizerslanden.</p> <p><b>Centruschil</b></p> <p>Deventer is onder meer bekend om haar historische binnenstad, waar de afgelopen decennia stevig in geïnvesteerd is. In en om het historisch centrum zijn nog genoeg plekken te vinden om binnenstedelijke verdichting op een verantwoorde manier te realiseren. In deze centruschil wil Deventer 1650 nieuwe woningen bouwen. Daarbij is het ook noodzakelijk om duurzame infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen</p>

te realiseren, zodat dit gebied goed bereikbaar blijft voor inwoners en bezoekers.



### Ruwe bolster

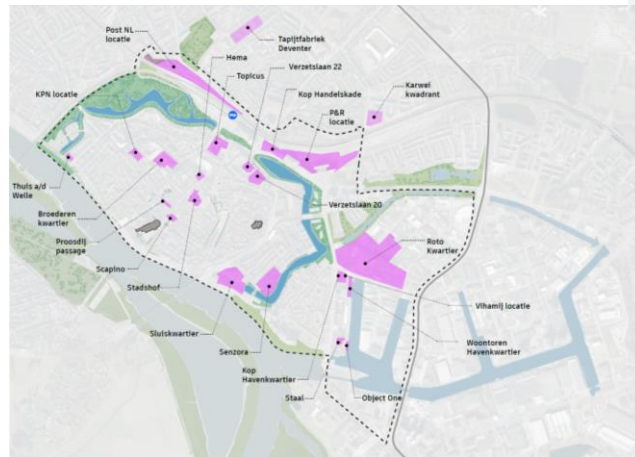
Oude, industriële gebieden in en om het centrum bieden uitstekende mogelijkheden om nieuwe woningen te bouwen, waarbij het robuuste en ruwe karakter van die gebieden behouden blijft. De gemeente trekt hierin samen op met partners in de stad, zoals platform Wonen het Deventer Economisch Perspectief (DEP) en Stichting Deventer Binnenstadsmanagement (SDBM). Gezamenlijk is het programma 'Centrumschil' opgesteld, met stevige investeringen voor woningbouw, onderwijsvoorzieningen, nieuwe economische functies en cultuur. In de bijlage staat een beschrijving van de strategische gebiedsvisie.



### Kleurrijke pit

Het gebied omarmt de oude, historische en kleurrijke binnenstad. Het ligt

	<p>dichtbij belangrijke verkeerslijnen, zoals het treinstation, busverbindingen, fiets- en wandelroutes en uitvalswegen. De stadsnatuur is hier altijd binnen handbereik, dankzij de ligging aan de IJssel, de buitengracht, haven en groene wandelgebieden.</p> <p><b>Veilig en vlot verplaatsen</b></p> <p>Met de bouw van 1650 woningen in de Centrumschil moet de bestaande verkeersinfrastructuur zich mee-ontwikkelen, zodat inwoners, bezoekers en ondernemers zich veilig en vlot kunnen verplaatsen. Deze verbetering van de verkeersinfrastructuur wil Deventer aangrijpen om de mobiliteit in en om het centrum structureel te verduurzamen. Groenlicht voor lopen en fietsen, ruim baan voor trein en bus, volop inzet op duurzame vervoer.</p> <p>Voor de realisatie van alle woningen zijn mobiliteits- en infrastructurele investeringen nodig.</p> <p>Met de bijdrage van 50% van € 15.823.719 (incl. btw) voor infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen kan versneld op kwalitatieve wijze een fors bouwprogramma worden gerealiseerd dat tegemoet komt aan het woningtekort voor centrumstedelijk wonen.</p>
d. Contactpersoon	<p>Arjan Brink, <a href="mailto:a.brink@deventer.nl">a.brink@deventer.nl</a>, 0630604887</p> <p>Denny Lobeek, <a href="mailto:jt.lobeek@deventer.nl">jt.lobeek@deventer.nl</a>, 0622411762</p> <p><i>Naam, mailadres en telefoonnummer</i></p>
2. a. Woningbouwvolume tot 2030, totaal plan en te versnellen woningen (netto-toevoeging)	<p><i>Het aantal te versnellen/ los te trekken woningen. Het betreft woningen waar de start van de bouw voor 2030 plaatsvindt én waarvan de bouw eerder plaatsvindt als gevolg van de aanleg van de opgevoerde bovenplanse infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen. De startbouw van de eerste woningen moet binnen 3-5 jaar plaatsvinden. Hierbij graag een onderscheid maken tussen het totale plan en het aantal te versnellen woningen. Het betreft netto-toevoeging: Nieuwbouw minus sloop.</i></p> <p><i>Het aantal te versnellen woningen telt op tot &gt;500 woningen binnen de verstedelijkingsregio's of tot &gt;200 buiten de verstedelijkingsregio's waarbij deze bij voorkeur gebundeld worden tot minimaal 500 woningen.</i></p> <p><b><i>(Deze vraag alleen in de excel invullen)</i></b></p>
b. Locatie + typering woningbouw	<p><i>Duiding plangebied + kaart van plangebied, bij voorkeur met duiding welke infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen het betreft. Aangeven dichtheid (aantal woningen/ha) en ook een korte omschrijving van de doelgroep (bijvoorbeeld gezinnen of 1-2 persoonshuishoudens zoals jongeren, ouderen).</i></p> <p><b>Locaties in centrumschil</b></p> <p>De woningbouwopgave wordt opgedeeld in verschillende fasen. In deze aanvraag ligt de focus op de volgende locaties:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Rotokwartier - 714</li> <li>Stadscampus/de Kien - 422</li> <li>Binnenstad - 276</li> <li>Voorstad, waaronder Geurtsen en Karweikwadrant – 238</li> </ol>



De grootste planlocatie is voorzien in het Rotokwartier. Hier vindt een ontwikkeling plaats op het gebied van de oude Roto Smeets drukkerij. Met de beoogde verdichting kan een programma van 714 woningen worden gerealiseerd op een terrein van 5,07 ha. Dat is een dichtheid van 140 woningen per ha.

De woningdichtheden voor de overige locaties zijn:

- Voorstad – Geurtsen
- Voorstad - Karweikwadrant
- Stadscampus/ De Kien - Post NL
- Stadscampus/ De Kien – Verzetlaan



**Centrumschil Deventer  
- Woningbouwblokken**

In de bijlage is voor de woningbouwlocaties een beeldboek opgenomen.

### Ontwikkelingen in binnenstad en na 2030

We gaan ook na 2030 nog meer woningen in de centrumschil bouwen. Het gaat om circa 1.000 aanvullende woningen. Deze woningen liften mee met de in dit voorstel benoemde investeringen.

Daarnaast wordt in de binnenstad de komende jaren geïnvesteerd in nog eens de bouw van ruim 300 woningen/appartementen.

### Fiets en loopafstand

De locaties liggen in of aan de rand van het middeleeuwse stadscentrum op minder dan 1 km van de Brink in Deventer, het centrale plein in de binnenstad. En op 1 km afstand van OV knooppunt Deventer Centraal. Een woningbouwlocatie in het hart van de stad.

Met alle voordelen van nabijheid van stedelijke voorzieningen, treinverbindingen, busverbindingen en fietsverbindingen.

### Doelgroep

Het plan is gebaseerd op het perspectief van 'de ongedeelde samenleving'. Een gemengde samenstelling van de bevolking en een bijbehorend passend en gevarieerd woonaanbod.

Deventer richt zich bij de ontwikkeling specifiek op jong-talent die een wooncarrière willen starten, inwoners met een midden-inkomen en de vitale ouderen die willen verhuizen naar een geschikte woning nabij de binnenstad. Hiermee wordt niet alleen voorzien in een urgente woonvraag, maar worden tegelijkertijd de arbeidsmarkt van Deventer en het draagvlak voor de voorzieningen in de binnenstad versterkt.

De doelgroep bestaat uit:

- \*) Young professionals: met een passende woonplek worden jonge talenten voor langere tijd aan Deventer gebonden, direct nabij de kennis as;
- \*) Creatieve stedelingen: de combinatie van wonen en werken is voor deze groep zeer passend;
- \*) Vitale ouderen: 55-plussers die zoeken naar een wijk met een stedelijk karakter, veel comfort en groen. Met deze groep ontstaat ook een doorstroming op de woningmarkt.

De succesvolle samenwerking tussen ICT bedrijven, ingenieursbureaus, onderwijs en overheid levert in Deventer "De Kien, stadscampus" op. De ICT Masterclasses zijn een resultaat van deze samenwerking. Dit vraagt om een aantrekkelijk werkklimaat. En om woningen voor expats, jonge werknemers en studenten. Gezamenlijk worden plannen uitgewerkt voor een uitdagende openbare ruimte waar het prettig wonen en werken is.

c. Wat is het beoogde te versnellen


- *Sociale huur*
- *Particuliere middenhuur (maandhuur tot €1.000)*
- *Betaalbare koop (tot NHG-grens €355.000)*
- *Hoger segment (huur, koop)*

*We hanteren bovenstaande prijsgrenzen, dit is conform het Programma Woningbouw.*

<p>woningbouw-programma? (netto-toevoeging: nieuwbouw minus sloop)</p>	<p>Het hoger segment mag niet meer dan 50% van totaal zijn i.v.m. eis dat minimaal 50% woningen betaalbaar moet zijn. <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen</p>	<p>Welke maatregelen zijn onlosmakelijk verbonden aan de woningbouw en noodzakelijk om de versnelling mogelijk te maken? Betreft randvoorwaardelijke en bovenplanse (niet geheel aan de woningbouw toerekenbare) infrastructuur- en mobiliteits-maatregelen. Beschrijf svp helder de koppeling van de bovenplanse maatregelen aan nieuwe woningbouw, om doelbereik van investeringen goed inzichtelijk te maken.</p> <p><b>Aantrekkelijk wonen betekent investeren in omgeving</b></p> <p>Meer mensen in de centrumschil vraagt om investeringen in mobiliteit en bereikbaarheid. We spelen in op de verschuiving van auto naar duurzame mobiliteit. Dit sluit aan bij de wensen van de creatieve stedeling.</p> <p>Het gebiedsprogramma combineert hoge woningdichtheden met investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid. De woningen in een verdicht plan zijn alleen aantrekkelijk als er voldoende kwaliteit in de omgeving aanwezig is.</p> <p>Een overzicht van alle maatregelen is opgenomen in bijgevoegde kaart:</p> <p><b>Grote investering in leefomgeving vraagt een bijdrage van iedereen</b></p> <p>Een deel van de maatregelen in de openbare ruimte wordt verhaald op de ontwikkelingen zelf.</p> <p>Echter, enkele grote investeringen zijn niet toerekenbaar. Enerzijds omdat er sprake is van een publieke onrendabele top (PORT), anderzijds omdat er niet volledig voldaan wordt aan de PPT-criteria.</p> <p>De bovenplanse infrastructurele en mobiliteitsinvesteringen die in deze categorie passen, heeft de gemeente opgenomen in deze propositie.</p> <p>A) Realisatie gebouwde parkeervoorziening De Kien, stadscampus</p>



	<p>B) Realisatie twee langzaam verkeer verbindingen met de binnenstad (bruggen over singel)  C) Realisatie gebouwde fietsparkeervoorziening binnenstad en fietsvoorzieningen in en om de centrumschil  D) Fiets en voetgangersverbinding Verzetslaan  E) Mobiliteitshub Rotokwartier  F) Realisatie voetgangerstunnel Voorstad</p> <p>Een toelichting op de projecten is opgenomen in de bijlage.</p> <p>Capaciteitsverruiming Hanzetracé (Van Oldenielstraat) is ook een randvoorwaarde voor de ontwikkelingen in de centrumschil. Een goede doorstroming op het Hanzetrace, betekent minder verkeer in de binnenstad. En dus meer ruimte voor lopen en fietsen. De Van Oldenielstraat is onderdeel van de propositie Keizerslanden.</p>
<p>b. Wat zijn de totale kosten van de infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen?</p>	<p><i>Totaal inframaatregelen incl. btw, huidig prijspeil</i>  <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>c. Wat zijn de kosten incl. btw per infra-maatregel?</p>	<p><i>Inframaatregel ..., incl. btw, huidig prijspeil</i>  <i>Inframaatregel ..., incl. btw, huidig prijspeil</i>  <i>Etc.</i>  <i>Svp inclusief waar mogelijk onderbouwing ramingen infrastructurale kosten.</i>  <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>d. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?</p>	<p><i>Afhankelijk van de locatie (binnenstedelijk/ uitleg), de omvang van de woningbouw en mobiliteitspatronen betekent de te versnellen woningbouw mogelijk iets voor de belasting van hoofdnetwerken weg/spoor. Probeer dit svp te duiden: wel impact, nauwelijks? Is dat (kwantitatief) te onderbouwen? Geef ook aan of er een relatie is met bestaande MIRT-projecten.</i></p> <p><b>Geen negatief effect op IMA aandachtspunt A1</b></p> <p>Onderzoek wijst uit dat de woningbouwplannen <u>geen aanwijsbaar negatief</u> effect hebben op het IMA-aandachtspunt A1 (Apeldoorn-zuid – Barneveld). Dit IMA aandachtspunt ligt op ruim 20km afstand. Er zijn geen andere IMA aandachtspunten in de buurt.</p> <p>In 2010 is er al onderzoek gedaan naar de gebiedsontwikkelingen in de stationsomgeving in relatie tot de verbinding met de A1 (Gebiedsgerichte MIRT verkenning A1 – zone/ pilotstudie “stadsas Deventer – Stadsassen en transformatiezones). De aanbevelingen zijn voorwaardelijk geweest voor de uitvoering van de gebiedsontwikkelingen in centrumschil.</p> <p><b>Locatiekeuze en maatregelen stimuleren lopen en fiets</b></p> <p>Woningen dichtbij het OV knooppunt Deventer Centraal betekent meer gebruik van openbaar vervoer. Het combineren van wonen en werken betekent minder reisafstand en dus een lagere mobiliteitsvraag. Vanwege de locatiekeuze is een nadelig effect op de A1 op 20km afstand zeer onwaarschijnlijk.</p>

	<p>De maatregelen versterken de langzaam verkeersverbindingen en stimuleren niet het autogebruik binnen het gebied. De maatregelen versterken daarnaast de woonaantrekkelijkheid en kwaliteit van het gebied en de verbinding met de binnenstad en het station. Naast het directe effect (minder autogebruik van de nieuwe bewoners) is het neveneffect van de maatregelen dat ook het autogebruik van de bestaande bewoners wordt gedrukt. Deze verschuiving zorgt zelfs voor ontlasting van de A1.</p>
<p>e. Flankerend beleid</p>	<p><i>Hoe zien het flankerend beleid en de maatregelen gericht op duurzame mobiliteitstransitie eruit? Denk bijvoorbeeld aan lage parkeernormering, deelmobiliteit, faciliteren van alternatieven, ontwerpen op nabijheid etc.. Graag zo concreet mogelijk.</i></p> <p><b>Deventer zet in op duurzame mobiliteit – lopen en fietsen voorop, gevolgd door OV.</b></p> <p>Deventer zet al jaren in op duurzame mobiliteit. We creëren autoluwe woongebieden. Autoverkeer bundelen we volgens het dakpanprincipe.</p> <p>Algemeen flankerend beleid van de gemeente Deventer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorzieningen op pantoffelafstand. We stimuleren wonen dichtbij voorzieningen. Bewoners kunnen lopend naar de winkel, dokter en school. Dit vermindert het autogebruik.</li> <li>• Fietsen. We investeren veel in fietsinfrastructuur. We realiseren een dekkend en veilig loop- en fietsnetwerk. Hierdoor is fietsen snel en comfortabel en vermindert het autogebruik.</li> </ul>  <p><i>Voorbeeld: Fietsbrug van de Vijfhoek in Deventer naar de binnenstad en station. Na realisatie werd fietsen naar de binnenstad sneller, veiliger en comfortabeler. Dit vermindert het autogebruik.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Openbaar vervoer: Deventer beschikt over een dekkend netwerk van openbaar vervoer met daarbinnen een aantal hoofdassen. Centrale draaischijf in het OV-systeem van Deventer vormt het treinstation. Elektrische bussen komen hier samen en sluiten aan op de</li> </ul>

treinenloop naar alle windrichtingen in Nederland. Binnen een uur sta je vanaf Deventer Centraal in de binnenstad van Utrecht.

- Parkeerbeleid: De woningbouwontwikkelingen stagneren vaak bij onderhandelingen over de parkeeroplossing of de beoogde parkeerbijdrage. Gezien de ambitie van de Deventer stedelijkheid plus de ligging vlakbij IR/IC station Deventer is de bedoeling dat parkeren wordt ingezet om de ruimtelijke kwaliteit hoog en de kosten beperkt te houden.
- Samenwerking werkgevers: de gemeente werkt via de Cleantech Regio aan de zogenaamde werkgeversaanpak: het ondersteunen van bedrijven naar slimme en schone mobiliteit. Er worden onder andere scans aangeboden ("hoe reizen mijn werknemers?"), bottom-up werknemers bijeenkomsten en fietspromotie. Zie [www.slimschoonreizen.nl](http://www.slimschoonreizen.nl)
- Deelmobiliteit: De kern is van bezit naar gebruik (minder privé-auto's). Deventer faciliteert deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Er zijn verschillende aanbieders in Deventer. We zetten in op: gebiedsgerichte inzet, interoperabiliteit van aanbieders, digitalisering, integrale aanpak (stallingsplekken, laadinfra) en combinatie met hubs en langs uitvalswegen.
- Zero emissie stadslogistiek: Deventer is ondertekenaar van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) en het Schone Luchtakkoord. Deventer ligt op schema conform het landelijk stappenplan ZES.
- Laadpalen: de gemeente werkt actief aan faciliteren van elektrisch aangedreven voertuigen. Dit gebeurt o.a. door het realiseren van openbare laadpalen. Deventer neemt deel in de aanbesteding en samenwerking in landsdeel Oost (GO-RAL);

#### **Concrete maatregelen flankerend beleid Centrumschil**

Het algemene mobiliteitsbeleid van de gemeente Deventer is voor de Centrumschil uitgewerkt in concrete maatregelen.

Het verdichte plan Centrumschil is gebaseerd op het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto).

- Investeren in wandel – en fietsinfrastructuur en fietsvoorzieningen zoals parkeren. Zoals de verbindingen over de singel.
- Fietsparkeren is op kwalitatieve wijze opgenomen in de bouwblokken, binnenstad en de HUB's
- Gebruik van fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.
- Realisatie van nieuwe woningbouw nabij het treinstation en buslijnen.
- Realisatie van 2 strategisch en centraal geplaatste mobiliteits HUB's in het Rotokwartier en op de P+R locatie

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelmobiliteit wordt grootschalig ingezet in de vorm van (elektrische) auto's (wss 45 stuks) en fietsen. Conservatieve schatting is dat met 1 deelauto het bezit van 4 private auto's wordt voorkomen</li> <li>• Parkeren in collectieve garages met ruimte voor deelmobiliteit.</li> <li>• Parkeren op loopafstand voor zowel bezoekers als bewoners, niet gekoppeld aan een woning.</li> <li>• Parkeren op maaiveld bij de Verzetslaan weghalen en verplaatsen naar mobiliteitshub. En het realiseren van stadscampus park</li> <li>• Opstellen nieuwe parkeernormen- en parkeerakkoordbeleid (goede alternatieven, jongere doelgroep, gedeeltelijk een nulnorm) voor de Centrumschil.</li> <li>• Maximaal benutten van bestaande gemeentelijke en particuliere parkeervoorzieningen</li> </ul>
f. Uitvoeringstoets	<p><i>Is de verwachting dat inzet van Rijkswaterstaat en /of ProRail nodig is bij realisatie van het voorstel? Deze inzet van Rijkswaterstaat en ProRail bij de uitvoering van het plan moet namelijk vooraf inzichtelijk zijn, om het in later stadium te kunnen inplannen. Eventuele honorering van de propositie is onder voorbehoud van deze afstemming met Rijkswaterstaat en ProRail.</i></p> <p>Er is medewerking van ProRail nodig voor de realisatie van een tunnel onder het spoor.</p>
4. a. Wat zijn de reeds beschikbare opbrengsten voor het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen	<p><i>Onder beschikbare opbrengsten wordt verstaan (NB dit betreft geen cofinanciering):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Indien van toepassing: Bedrag wat al voor de betreffende maatregelen is opgevoerd in gehonoreerde WBI-aanvraag: € incl. btw, huidig prijspeil (LET OP: WBI bedragen zijn exclusief btw)</i></li> <li>• <i>Indien van toepassing: Overige ontvangen Rijkssubsidies t.b.v. de opgevoerde infra-maatregelen, niet zijnde WBI.</i></li> <li>• <i>Indien van toepassing: Exploitatieopbrengst van infrastructurele investering (bijvoorbeeld verwachte exploitatiewaarde mobiliteitshubs/ parkeergarages): € incl. btw, huidig prijspeil</i></li> </ul> <p><i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
b Resterend tekort (na aftrek beschikbare opbrengsten) op het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen	<p><i>Uitgangspunt voor het resterend tekort is dat de 'reeds beschikbare opbrengsten' (vraag 4a) van de totale infra-kosten (vraag 3b) zijn afgetrokken. Totaal tekort na aftrek beschikbare opbrengsten in € incl. btw, huidig prijspeil</i></p> <p><i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
c. Cofinanciering	<p><i>Totaal Cofinanciering: € incl. btw. Minimaal [volgt nog] % van tekort op infra- en mobiliteitsmaatregelen (zie 4a)</i></p> <p><i>Voorbeelden van mogelijke cofinanciering ter bekostiging van de infra-opgave zijn: Bijdrage uit algemene middelen/reserves gemeente, publieke grondopbrengsten, opbrengsten kostenverhaal (bovenwijks) en ontvangen/ toegezegde middelen vervoerregio/provincie/EU.</i></p> <p><i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
d. Benodigde Rijksbijdrage	<p><i>Totaal benodigde Rijksbijdrage: € incl. btw</i></p> <p><i>Bedrag Rijksbijdrage (4d) en cofinanciering (4c) moet optellen tot het resterend tekort benodigde inframaatregelen (4b)</i></p> <p><i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>

<p>5. a. Oorspronkelijke planning woningbouw en infrastructuur?</p>	<p><i>Wat was de oorspronkelijke planning voor de te versnellen woningbouw en de bijbehorende infra-/mobiliteitsmaatregelen zonder de versnellingsbijdrage?</i></p> <p><b>Intentieovereenkomsten worden afgesloten</b></p> <p>De ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in de intentieovereenkomst fase. Partijen zijn enthousiast en willen ook investeren. Hierna volgen de anterieure fase waarin we naar een onherroepelijk bestemmingsplan of omgevingsplan gaan, dan volgen omgevingsvergunningen en tenslotte begint het voorbereiden en realiseren.</p> <p><b>Betaalbare woningen vraagt extra geld vanuit overheid</b></p> <p>Op dit moment zijn er geen dekkingsmiddelen voor de infrastructurele ingrepen beschreven in dit voorstel. Deze maatregelen in de omgeving zijn nodig om het verdichte programma versneld te realiseren.</p> <p>We realiseren betaalbare woningen. Dit maakt dat niet alle kosten op ontwikkelaar verhaald kunnen worden. De kosten in de centrumschil zijn al hoog. Bouwen in transformatiegebieden betekent o.a. hoge sloopkosten. Gemeente heeft het geld niet om deze enorme kwaliteitsslag en duurzame mobiliteitsmaatregelen te bekostigen.</p> <p>Geen versnellingsgelden betekent langdurige onderhandelingen met ontwikkelaars. En risico's in de procedures, zoals bestemmingsplanwijzigingen. Dit is zeer onwenselijk. Start bouw zal dan opschuiven van voor 2026 naar na 2030.</p>
<p>b. Versnelde planning woningbouw en infrastructuur?</p>	<p><i>Wat is de versnelde planning voor de woningbouw en infrastructuur/mobiliteitsmaatregelen als de versnellingsbijdrage wordt toegekend? In hoeverre zijn de voorgestelde infrastructuur-/mobiliteits-maatregelen tijdig te realiseren? Zijn hier nog aandachtspunten? Is aannemelijk dat betrokken marktpartijen de beoogde versnelling van de woningbouw bij honoreren van de propositie ook realistisch achten? Zijn hier nog aandachtspunten? Als het gaat om een plan wat al eerder WBI heeft gehad: wordt het plan door de extra bijdrage voor bovenplanse maatregelen sneller dan oorspronkelijk gerealiseerd (bv. versnelde realisatie latere fasen van het betreffende plan tot 2030)?</i></p> <p><b>Uniek door nabijheid en combinatie wonen en werken</b></p> <p>Het Rotokwartier, Voorstad (Geurtsten en Karweikwartier), de Kien, Stadscampus en binnenstad hebben veel potentie dankzij de unieke ligging: op weinig plaatsen in Nederland is grootschalige woningbouw mogelijk zo dichtbij het centrum. Uniek is ook de combinatie van wonen en werken. Dubbelgebruik van voorzieningen is mogelijk waardoor reisafstand vermindert en dus de mobiliteitsvraag klein is.</p> <p><b>Versnellingsgelden zorgt voor cofinanciering vanuit gemeente</b></p> <p>De plannen om deze gebieden in deze verdichte vorm te ontwikkelen zijn zeer concreet. Echter is het de komende jaren niet mogelijk voldoende gemeentelijke middelen vrij te maken om hier de infrastructuur aan te pakken. Er zijn al veel reserveringen voor andere woningbouwgebieden. Een toekenning van de versnellingsgelden en daarmee dekking van 50% van de kosten trekt de uitvoering naar voren.</p>

	<p>De overige 50% gemeentelijke cofinanciering kan dan ook naar voren kan worden gehaald.</p> <p>100% financiering uit eigen middelen is de komende jaren niet haalbaar. En zonder deze maatregelen kan de ontwikkelaar de plannen niet uitvoeren. De onderbouwing van een wijziging van het omgevingsplan op het gebied van bereikbaarheid is onvoldoende. Er is geen sprake van een goede leefomgevingskwaliteit (of onder de huidige wetgeving een goede ruimtelijke ordening), waardoor publiekrechtelijk niet meegewerkt kan worden aan de woningbouw. Alleen met toekenning van de versnellingsgelden kunnen de woningen in de centrumschil eind volgend jaar starten.</p> <p>Geen versnellingsgelden betekent een soberder en minder verdichte variant waarbij geen niet- gedekte bovenplanse kosten bestaan.</p> <p><b>Woningen in Rotokwartier 6 jaar eerder door versnellingsgelden</b></p> <p>Met een bijdrage in de bovenplanse kosten (en volledige dekking van de infrastructurele kosten) kan in bijvoorbeeld het ROTO kwartier doorgezet worden op het verdichte masterplan en kan start bouw eind 2023 aanvangen (opgave ontwikkelaar). Dat betekent een versnelling van &gt; 6 jaar.</p> <p>De toekenning van versnellingsgelden leidt ertoe dat niet alleen snel gestart kan worden met de woningbouw, maar ook dat ingrepen in de infrastructuur gekoppeld ter hand genomen kunnen worden (werk met werk maken). Dit leidt tot de meest efficiënte en effectieve realisatietermijn.</p>
<p>c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?</p>	<p><i>Zijn er nog nadere aandachtspunten? Bijv. rond water/ bodem, klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/ geluid, externe veiligheid, gezondheid, groen/ natuur, stikstof, etc.? Geef een korte duiding van wat hier aan gedaan wordt of moet worden.</i></p> <p>De diverse aspecten worden in het stadium van masterplan verkend: verkeersafwikkeling, natuur, energie, stikstof, erfgoed, geluid, lucht. Er worden geen potentiële problemen gezien die de procedure of realisatie kunnen stoppen.</p>
<p>6. Het plan past in/ bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?</p>	<p><i>Past de locatie van de woningbouw in de verstedelijkingsstrategie of MIRT bereikbaarheidsprogramma, past de bovenplanse infrastructuur hierin, en/of het flankerend beleid? Wat is hier wel/ niet in voorzien? Ja, hoe/ nee, waarom niet/ n.v.t. Denk hierbij niet alleen aan doelen voor wonen en bereikbaarheid, maar ook aan water, bodem, energie, klimaat, economie, etc.</i></p> <p><b>Centrumschil sleutelproject in Regionale Woonagenda West Overijssel</b></p> <p>De woningbouw past in de regionale verstedelijkingsprogramma-/netwerkstrategie, zoals opgenomen in de Omgevingsagenda oost en de Regionale Woonagenda West-Overijssel. In de Regionale Woonagenda West-Overijssel hebben provincie en gemeenten, in aansluiting op de Omgevingsagenda Oost, vastgesteld hoe de verstedelijkingsopgave vorm te geven en hoe te komen tot een toekomstbestendige</p>

	<p>woningvoorraad. Kern van de aanpak is de koppeling van de woonopgave met de brede ruimtelijk-economische agenda.</p> <p>De woningbouwopgave concentreert zich vooral rond de bestaande stedelijke netwerken en OV-knooppunten, waaronder Deventer. Met het concentratieprincipe wordt aangesloten bij bestaand voorzieningenaanbod en infrastructuur, wordt de economische kracht van de regio's versterkt en worden tegelijkertijd landschappelijk waarden beschermd. Pijlers bij uitwerking van de woningbouwopgave zijn een inclusieve woningmarkt, een toekomstbestendige woonomgeving en een duurzaam en circulair woningbestand.</p> <p>De woonopgave wordt gezien als vliegwiel voor transformatie, leefbaarheid, zorg, mobiliteit, klimaatopgaven en landschapsontwikkeling, maar ook andersom.</p> <p>In de agenda is gezamenlijk een aantal woningbouwprojecten als Sleutelproject benoemd die van regionaal belang zijn, impact hebben en een stevige bijdrage leveren aan binnenstedelijke transformatie, verstedelijking en de versnellingsopgave.</p> <p>De Centrumschil is een van deze aangewezen sleutelprojecten. In dit project komen nieuwbouw en transformatie samen. Op gemeenteniveau is voor dit project een Gebiedsprogramma opgesteld.</p> <p>De ontwikkeling is opgenomen in Omgevingsvisie Deventer, de Strategische Agenda Cleantech Regio 1.0 en de woningbouwprogrammering West Overijssel.</p> <p>Dit is een belangrijke relatie met de vastgestelde ambitie van Deventer om 11.000 woningen te realiseren voor 2035, en past binnen het accent van de extra ambitie: bouwen voor jongeren en ten behoeve van de arbeidsmarkt.</p> <p>Link naar de documenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omgevingsagenda Oost-Nederland   Rapport <a href="#">omgevingsagenda-oost-nederland.pdf (overheid.nl)</a></li> <li>• Regionale-woonagenda West Overijssel <a href="#">2 (notubiz.nl)</a></li> </ul>
7. Bestuurlijk commitment	<p><i>Welk bestuurlijk commitment van de gemeente zit op deze woningbouw binnen de ingediende propositie? Is er bijvoorbeeld al een ontwikkelvisie of bestemmingsplan voor het betreffende plan(nen) vastgesteld en is er al een grondexploitatie geopend?</i></p> <p><b>Gemeente Deventer</b></p> <p>Er is groot bestuurlijk commitment voor de ontwikkeling binnen de Centrumschil. Dit is opgenomen in de gemeentelijke Omgevingsvisie (gemeenteraad), de vastgesteld woonagenda West Overijssel (provincie). Voor de hele Centrumschil is een gebiedsprogramma vastgesteld inclusief bijbehorend bidbook (college).</p> <p>Voor stadscampus de Kien is een ontwikkelperspectief vastgesteld. Voor de bouwlocaties PostNL, Machinefabriek Geurtsen en Rotokwartier zijn handelingsperspectieven vastgesteld. De woningbouw in de binnenstad</p>

is opgenomen in de agenda binnenstad die is vastgesteld door de gemeenteraad.

Specifiek voor het Rotokwartier (714 woningen) heeft de gemeente al een sloopvergunning afgegeven en is de sloop gestart.

Diverse ontwikkelingen zijn ook expliciet opgenomen in het onlangs vastgestelde bestuursakkoord.

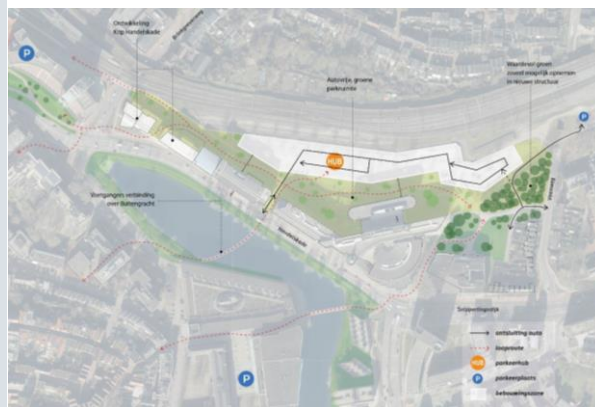
Voor de gemeentelijke gronden (Havenkwartier en Sluiskwartier) zijn grondexploitaties geopend. Voor de gehele Centrumschil is een gebiedsexploitatie geopend.

### Provincie Overijssel

De ontwikkelingen in de Centrumschil dragen bij aan het Omgevingsbeleid van provincie Overijssel en past binnen de provinciale Woonafspraken. De ontwikkeling draagt bij aan de ambities vanuit de Omgevingsvisie Overijssel waarin duurzame ontwikkeling van woonwerkgebieden en optimale verbinding met stedelijke netwerken centrale opgaven zijn. Het versterken van het innovatieve en creatieve klimaat in de Centrumschil en de inzet om jong-talent te binden, dragen in het bijzonder bij aan het versterken van het vestigingsmilieu van Overijssel.

Provincie Overijssel is vanaf het ontstaan van de plannen voor de Centrumschil betrokken geweest. Provincie Overijssel is trekker geweest van de Gebiedsgerichte Mirt-verkenning A1 zone en de pilot 'Stadsas Deventer, stadsassen en transformatiezones'. Hierin is de basis gelegd voor de ontwikkeling van de Centrumschil. De provincie heeft financieel bijgedragen aan eerdere infrastructurele ingrepen in het gebied (herstructurering stationsomgeving).

De provincie investeert al specifiek in deellocatie stadscampus met een bijdrage in kosten voor de openbare ruimte a € 1,6 mln.





### ***Commitment co-financiering***

Deze propositie is door het college vastgesteld. Het college heeft de dekking voor de co-financiering vastgesteld onder voorbehoud van goedkeuring door de raad.

### GEBIEDSVISIE (Pakt Maarten op)

Het opwaarderen en versterken van het gemengde woonmilieu in en rondom de binnenstad biedt Deventer kansen om zich met een bijzonder woon/vestigingsmilieu landelijk te profileren.

Deventer heeft hier goud in handen door een relatief grote omvang van te transformeren gebieden. Deze gebieden zijn de vaak oude industriële complexen of de "oude" werklocaties van maatschappelijke voorzieningen. Deze locaties bieden de kans om nieuwe (gemengd) stedelijke milieus te creëren met een mix van wonen, werken en voorzieningen, waarbij het accent per gebied kan verschillen. Deze locaties zijn relatief dichtbij het centrum en het station en zijn hierbij in trek door hun veelheid aan stedelijke voorzieningen en goede fietsroutes naar centrum en buitengebied.

Hiermee verruimen we het woningaanbod en werkaanbod voor jong-talent en gekwalificeerd personeel. We denken vooral aan de creatieve stedeling. Op dit moment vinden ze weinig geschikte woonruimte. Ook binnen de doelgroep vitale ouderen is bijzondere interesse voor het stedelijke wonen op deze locaties in en nabij de binnenstad.

De ontwikkeling van het gebied, tussen station en Saxion, richting een Stadscampus en de transformatie van de binnenstad van 'place to buy' naar een 'place to be' kan dit nog eens bevorderen en versnellen.

Zo kunnen we de stedelijkheid van Deventer als 'kleine grote stad' een impuls geven en een sterk concurrerend vestigingsmilieu bieden voor de doelgroep creatieve stedelingen.

### BIJLAGE: TOELICHTING MOBILITEITS EN INFRASTRUCTURELE BOVENPLANSE MAATREGELEN

- A) Realisatie gebouwde parkeervoorziening De Kien, stadscampus
- B) Realisatie twee langzaam verkeer verbindingen met de binnenstad (bruggen over singel)
- C) Realisatie gebouwde fietsparkeervoorziening binnenstad en fietsvoorzieningen in en om de centrumschil
- D) Fiets en voetgangersverbinding Verzetslaan
- E) Mobiliteitshub Rotokwartier
- F) Realisatie voetgangerstunnel Voorstad

#### **A) Gebouwde parkeervoorzieningen De Kien, stadscampus**

De woningbouwontwikkelingen in de Centrumschil stagneren vaak bij onderhandelingen over de parkeeroplossing of de parkeerbijdrage. Meer wonen en voorzieningen (onderwijs, kantoren, vrije tijds economie) vraagt een nieuwe parkeeroplossing.

Er liggen veel kansen in de Kien om slimmer te gaan parkeren, om duurzamer mobiliteitsgedrag te stimuleren en meer ruimte te scheppen voor een aantrekkelijk inrichting van het gebied. Op dit moment wordt er nog veel geparkeerd op maaiveld en zijn voorzieningen georganiseerd per organisatie. Sommige parkeerterreinen staan overdag vol, maar 's nachts weer leeg. Zo wordt de P+R van NS tot maar 30% benut op de zaterdagmiddag terwijl de stations- en centrumgarage vol staan. Ook worden terreinen door middel van hekwerken van elkaar afgescheiden.

De definitieve parkeeroplossing is geprogrammeerd achter de bestaande gevels langs de Handelskade. De oplossing wordt afgestemd met de bestaande P+R-locatie. De gesprekken met NS vastgoed zijn al opgestart.



Het plan is een gebouwde parkeeroplossing langs het spoor. De huidige P+R functie krijgt ook een plek in deze garage. De garage functioneert gelijk als geluidsbuffer voor treinverkeer. Dit vraagt een gezamenlijk plan van de partners van de Kien, waaronder NS vastgoed en PRorail. Goede autobereikbaarheid en parkeergelegenheid bij het station stimuleert het gebruik van de trein.

In gezamenlijkheid met de partners van de Kien, waaronder NS Vastgoed en Prorail, zou op en om de bestaande P+R locatie een levendig en groen deel van de campus kunnen ontstaan, gericht op de student. Dit alles wordt mogelijk wanneer betrokken partijen erin slagen de parkeerfunctie van de P+R op een andere manier te faciliteren door middel van een gebouwde oplossing langs het spoor. Deze garage heeft als bijkomend voordeel te functioneren als geluidsbuffer voor treinverkeer. In het algemeen kan gesteld worden dat een goede autobereikbaarheid van het station een pré is in het stimuleren van OV-mobiliteit. **(Vervangen door tekst hierboven)**

De geplande ontwikkelingen in het gebied bestaan voor 2/3 (zo'n 50.000 m2 BVO) uit woningen. Toekomstige bewoners worden gestimuleerd te lopen, fietsen en het OV te gebruiken. Dit betekent minder auto's en dus minder parkeerplaatsen. Dit levert ruimte op. .

De realisatie van de collectieve parkeervoorziening is randvoorwaardelijk voor de woningbouwontwikkelingen in de binnenstad (500 woningen) en de Kien zelf (... woningen).

De investering voor een gebouwde parkeergarage in een bebouwde omgeving, kan niet (geheel) gefinancierd worden vanuit de parkeereexploitatie. Er is een onrendabele top van € 4,8 mln (inclusief BTW).

**Met opmerkingen [TE1]:** Wil je dit zo hard noemen? Wat als parkeergarage niet doorgaat?

## Ad B) Bruggen over de singel

De twee nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers verbinden de binnenstad met de nieuwe woningen en voorzieningen. De bruggen verbinden de hubs/ parkeervoorgarage bij De Kien en Roto met de binnenstad.

In het oog springend element is de nieuwe brug over de singel richting de Handelskade. Er komen verblijfsplekken aan het water. Deze brug staat symbool voor de verbinding tussen studenten en kenniswerkers en tussen De Kien STadscampus en de stad Deventer. Het idee is dat de brug laag bij het water komt en daarmee de belevingswaarde en recreatiewaarde van het water vergroot. Rietkragen langs de oever van het gebouw de Boreel verzachten het afstandelijke karakter van dit gebouw. De eerder gerealiseerde fietsbrug naar de Boreel gaat hoog over en benadrukt het gebouw als vesting. De verbinding naar de Verzetslaan is een uitloper van het landschap en hoort bij de groene wereld van De Kien.



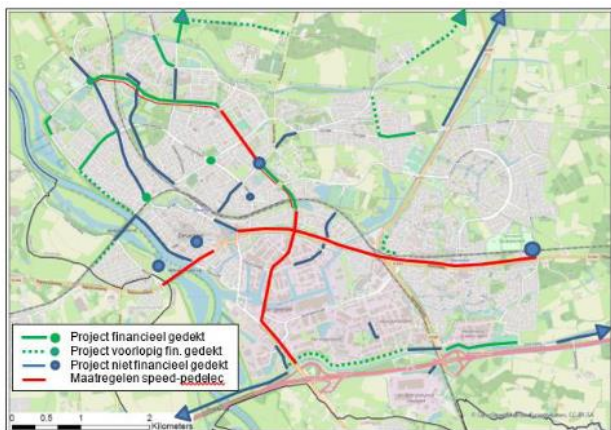
Deze verbindingen maken ook onderdeel uit van de mobiliteitsstrategie om het autobezit en -gebruik in de Centrumschil te beperken (zie flankerend beleid). Randvoorwaardelijk hierbij is dat er goede en snelle fietsverbindingen naar voorzieningen aanwezig zijn.

## Ad C) Gebouwe

### fietsvoorziening binnenstad en fietsinfrastructuur

Deventer rolt de rode loper voor de fiets uit. Voor de bewoners van de nieuwe woningen is het normaal om de fiets te nemen naar het werk, school en andere voorzieningen zoals winkels, sportvoorzieningen en het ziekenhuis. Deventer heeft hiervoor een ambitieus fietsprogramma opgesteld (2021 – 2025).

**Met opmerkingen [TE2]:** In deze tekst flink geschraapt. Niet goed? Dan weer kopiëren uit concepten (zie mails Liesbeth/ ministerie).



Figuur 17. fietsprojecten stad Deventer

Plaatje: fietsprojecten uit fietsprogramma 2021 - 2025

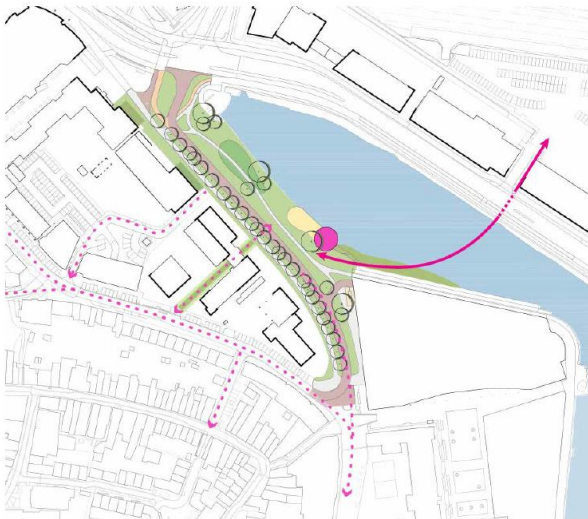
Een deel van dit programma is gerealiseerd. Een groot deel van de projecten is nog niet volledig gedekt. Deze kunnen we wel versneld oppakken bij voldoende financiering, waardoor ook de te realiseren woningen sneller gerealiseerd kunnen worden. Het gaat om:

- a) Gebouwde fietsvoorziening binnenstad (1.000.000)
- b) Reconstructie Handelskade 4.000.000
- c) Reconstructie IJsseltraject 3.900.000
- d) Reconstructie Brinkgreverweg, inclusief kruising Rielerweg/ Veenweg (150.000)
- e) Maatregelen speed pedelec (200.000)

#### Ad D) Fiets en voetgangersverbinding Verzetslaan

De Verzetslaan is nu een parkeerstraat gecombineerd met een fietspad. In het nieuwe plan is dit gebied autovrij. Het parkeren wordt opgevangen in de gebouwde parkeervoorziening, zie A. Er komt ruimte om te fietsen, lopen en te verblijven. We creëren een stadspark, dat actieve mobiliteit stimuleert. Zowel vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie, de leefbaarheid als aantrekkelijkheid is dit park nodig om de toename in woningdichtheden te compenseren.

In het ontwikkelperspectief voor de stadscampus is de realisatie van een stadspark opgenomen.



#### Ad E) Mobiliteitshub Rotokwartier

De ontwikkelaar is bereid de te realiseren parkeervoorzieningen in het plangebied beschikbaar te stellen voor dubbelgebruik. Hierdoor ontstaat de kans een buurt – en wijkoverstappunt te maken. Aanbieders kunnen hier deelscooters, fietsen en auto's aanbieden.

MEER INFO kan ik niet vinden \_ SIDDHARTHA nog vragen

#### Ad F) Voetgangerstunnel Voorstad

Het Rijksmonumentale station van Deventer uit 1865 is gelegen op een spoordijk. Daarmee is er in beperkte mate een fysieke barrière aanwezig tussen de binnenstad van Deventer aan de zuidzijde van het spoor en Voorstad aan de noordzijde van het spoor.

De nieuwe tunnel zorgt voor een veilige en snelle verbinding tussen binnenstad en Voorstad. De realisatie van de tunnel is gekoppeld aan de ontwikkeling van Post NL. De nieuwe tunnel stimuleert het lopen, het zorgt voor een korte verbinding met het park, busstation en de binnenstad. Meer lopen betekent minder autogebruik. De tunnel kan tevens functioneren als een mogelijke tweede opgang naar de perrons van het station en draagt bij aan de verdeling van capaciteit als gevolg van een 4<sup>e</sup> perron.

**Met opmerkingen [TE3]:** Beperkte mate? Met reden opgeschreven? Zo niet weghalen. ER is gewoon fysieke barriere.

**Met opmerkingen [TE4]:** @Denny, klopt het dat deze eruit gaat?



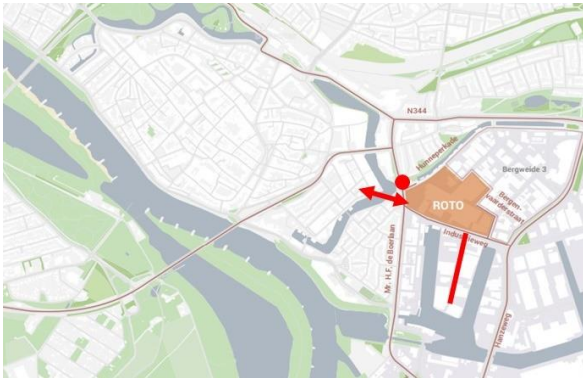
Het neveneffect van deze passage onder het spoor is dat de werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met een klimaatadaptieve maatregel. Het gebied achter het station is gevoelig voor wateroverlast bij grote buien. Bij aanleg van de tunnel kan een afvoervoorziening tbv het regenwater naar de buitengracht van Deventer worden aangelegd. Doordat het water niet helemaal wordt afgevoerd maar naar de gracht, heeft dit op lange termijn positief effect op de grondwaterstand in weer drogere tijden.

Ad H)

Om de ontwikkelingen rondom de Centrumschil mogelijk te maken, is en blijft uitvoering van de laatste fase van 'het Dakpanprincipe' noodzakelijk. Dit principe houdt in dat we het autoverkeer meer willen begeleiden via de ringen die verder vanaf de binnenstad afliggen. Hierdoor worden de wegen rondom de binnenstad ontlast, zodat er ruimte komt voor meer inwoners en meer fietsgebruik. De laatste fase van het 'Dakpanprincipe' is de capaciteitsverruiming van de Oldenielstraat. Deze verruiming is ook nodig gezien de woningbouwambities die wij hebben in Keizerslanden. Dit project maakt onderdeel uit van de propositie infrastructurele maatregelen Keizerslanden.

Dit is een belangrijke randvoorwaarde: het toevoegen van deze kwaliteit maakt het mogelijk een intensief programma te realiseren. De langzaam verkeerverbinding is tevens nodig om het mobiliteitsconcept van de intensieve woningbouw te laten slagen. De langzaam verkeer verbinding met de binnenstad is nodig om diverse voorzieningen binnen handbereik te laten komen zodat autoverkeer wordt voorkomen (€ 1,2 miljoen).

Met deze bovenplanse investering kan en in de omgeving kan een overtuigend en aantrekkelijk intensief woonprogramma worden ontwikkeld op de locatie.



*Afbeelding: bovenplanse  
inframaatregelen die nodig zijn  
om intensief programma te  
realiseren: plein (rode stip);  
reconstructie infrastructuur (rode  
lijn); langzaam verkeer verbinding  
binnenstad (rode pijl)*

*Afbeelding: langzaam verkeer  
verbinding binnenstad*

\*) De inrichting van een aangrenzend gebied als plein/langzaam verkeersgebied aan de zijde van de binnenstad (€ 324.000). Dit biedt kwaliteit en schept ruimte voor het verdichte programma. Het laadvermogen van de kavel (verdichting) wordt hiermee groter.

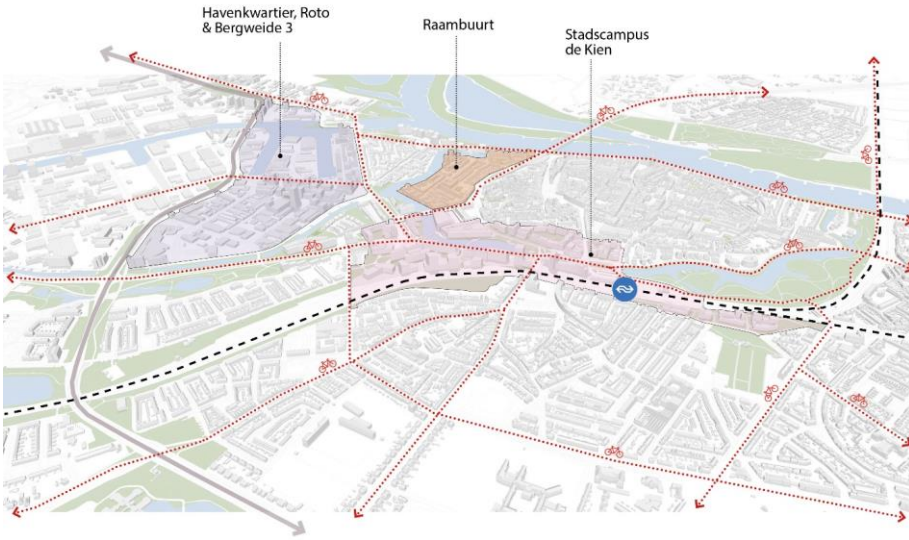
Hoewel door de gemeente nadrukkelijk de vraag naar verdichting is gesteld, is geen rekening gehouden met deze bovenplanse kosten. Er bestaat hiervoor dus geen dekking.

Met de gevraagde inzet van versnellingsgelden kan de gemeente deze intensieve gebiedsontwikkeling steunen en direct de volgende stap zetten naar realisatie.

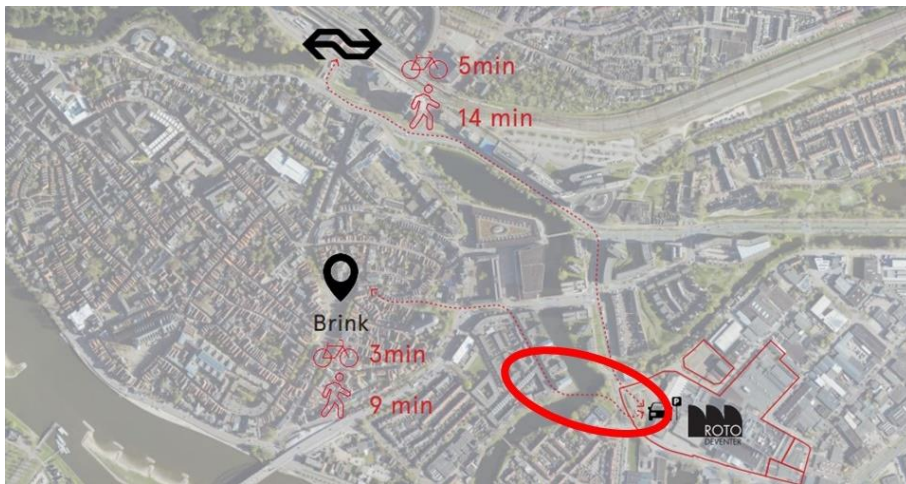
Overigens komen de investeringen ook ten goede aan verdere woningbouw in de toekomst. Een private herontwikkeling van de tweede havenarm met een woningbouwprogramma wordt hiermee zeer waarschijnlijk (> 100 woningen is te verwachten, deze woningen zijn niet meegenomen).

Ook de langzaam verkeersverbinding met het centrum maakt verdere woningbouw aan deze zijde van het centrum aantrekkelijk (deze woningen zijn niet meegenomen).









Binnen Deventer is net als in de rest van Nederland ook zichtbaar binnenstedelijk vaak lang dueren. Ondanks het gegeven dat wij als gemeente een ontwikkelbeeld met een gewenste programmatische invulling formuleren per gebied is het onzeker of dit volledig door marktpartijen en particulieren zal worden opgepakt en zal worden vertaald naar realisatie. Onderhandelingen met ontwikkelaars duren lang. We hebben als gemeente beperkte middelen om bij te dragen aan dergelijke ontwikkelingen en moeten gemaakte publieke kosten verhalen. Onze kosten verhalen we via intentie en anterieure overeenkomsten op de ontwikkelaar. Bestemmingsplannen wijzigen we pas, nadat we een anterieure overeenkomst is gesloten en afspraken zijn gemaakt over ons kostenverhaal.

Deventer heeft nagenoeg geen gronden in eigendom binnen de Centrumschil. Bij de gebiedsontwikkelingen zijn wij dus niet in staat met inkomsten eventuele uitgaven te dekken. Bij de gebiedsontwikkelingen lopen we zelfs het risico te maken te krijgen met macro-aftopping. Dit betekent dat als de grondexploitatie van een ontwikkelaar een tekort vertoont, de gemeente dus niet al zijn kosten kan verhalen op de exploitanten en sterker nog de niet te dekken ontwikkelkosten van de ontwikkelaar deels voor rekening van de gemeente komen. In het omgekeerde geval dat de totale opbrengsten hoger zijn dan de totale kosten, mag de gemeente niet meer dan de toerekenbare kosten verhalen. De gemeente mag de wetgeving in dit geval niet gebruiken om de winsten van de exploitanten af te romen.

De ingrepen binnen de Centrumschil dragen bij aan de ontwikkeling van het gebied als geheel. De herontwikkelingen binnen de Kien en binnenstad gaan uit van grotendeels behoud/transformatie van panden en beperkte nieuwbouwplots. Het deels behouden van panden, de ontwikkeling van relatief kleine nieuwbouwplots, de unieke ligging en karakter van de gebied en het betrekken van bijzondere doelgroepen maakt de opgave en gebiedsontwikkeling complex en onrendabel. Ook is het realiseren van benodigde parkeerverzorging een opgave.

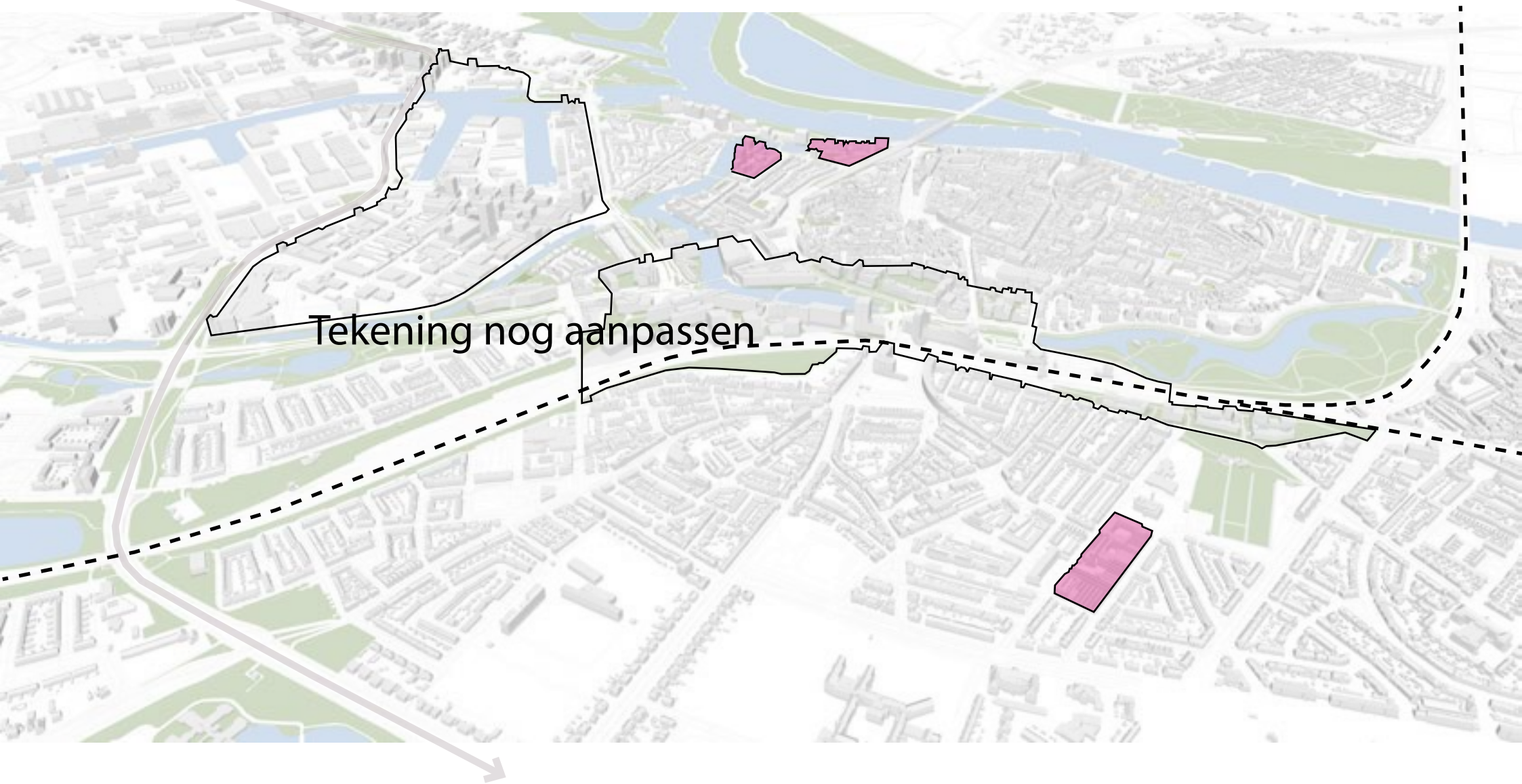
Daarbij is er sprake van onzekerere en kostenverhogende factoren zoals de inpassing van bestaand (ingrijpend te renoveren) vastgoed en de aanwezigheid van milieubeperkende factoren, zoals

spoorgeluid, bodemverontreiniging (binnenstad en langs het spoor) en mogelijke aanwezigheid van asbest.

Bij grote gebiedsontwikkelingen met veel nieuwbouw kunnen dergelijke kosten van transformatie vastgoed en openbare ruimte (deels) verhaald worden op de ontwikkelaars. De nieuwbouw opgave zit voornamelijk in andere locaties (bv Roto-Smeets) die al hun eigen complexiteit kennen. Met andere woorden de investeringen in voorzieningen in de Centrumschil zijn publieke kosten die we niet verhaald krijgen op de ontwikkelingen; de publieke onrendabele top.

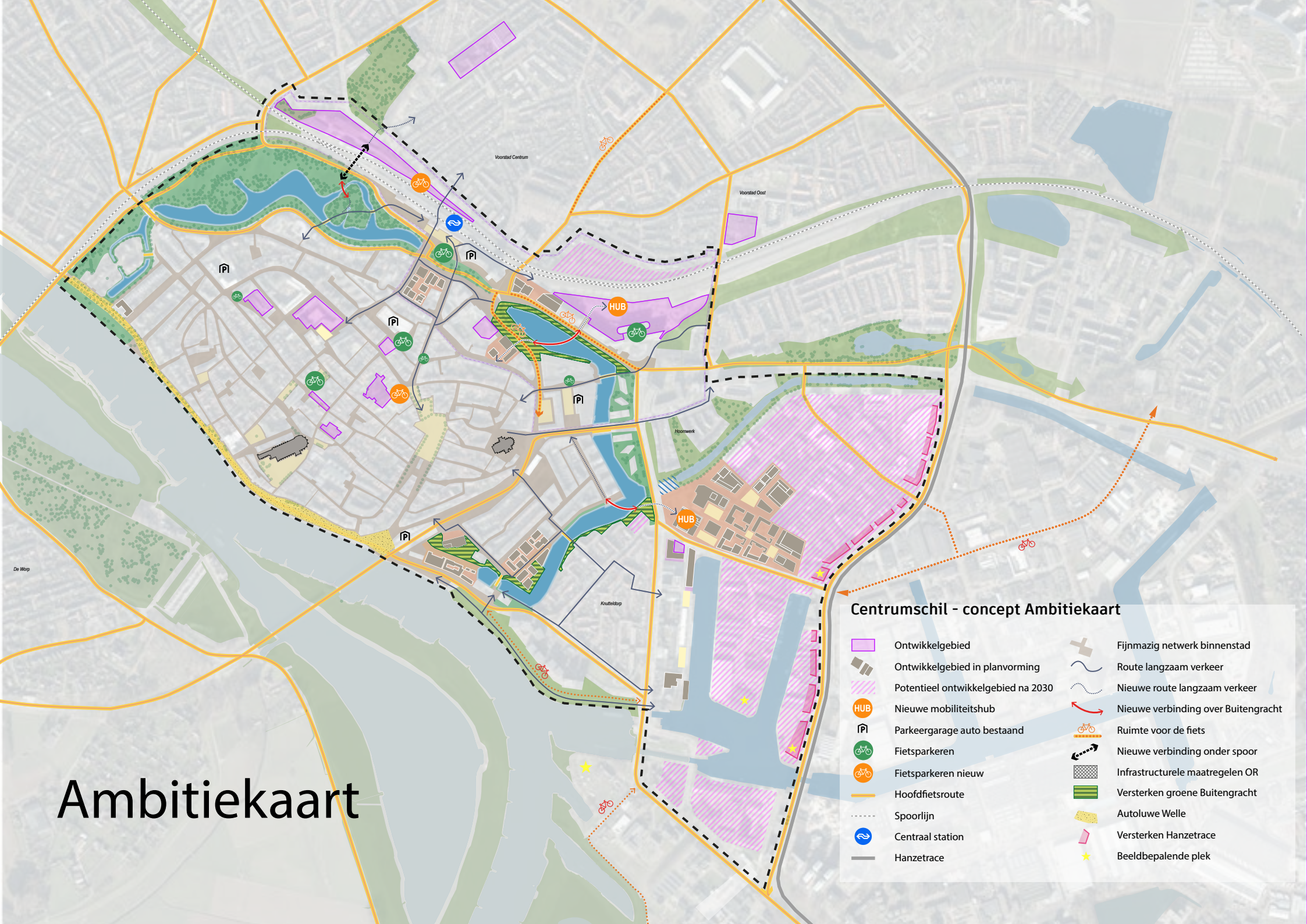
De enige knop die helpt om de projecten doorgang te laten vinden zonder de lopende ontwikkelingen te vertragen of financieel onmogelijk te maken, is geld.

# Ambities Centrumschil Deventer





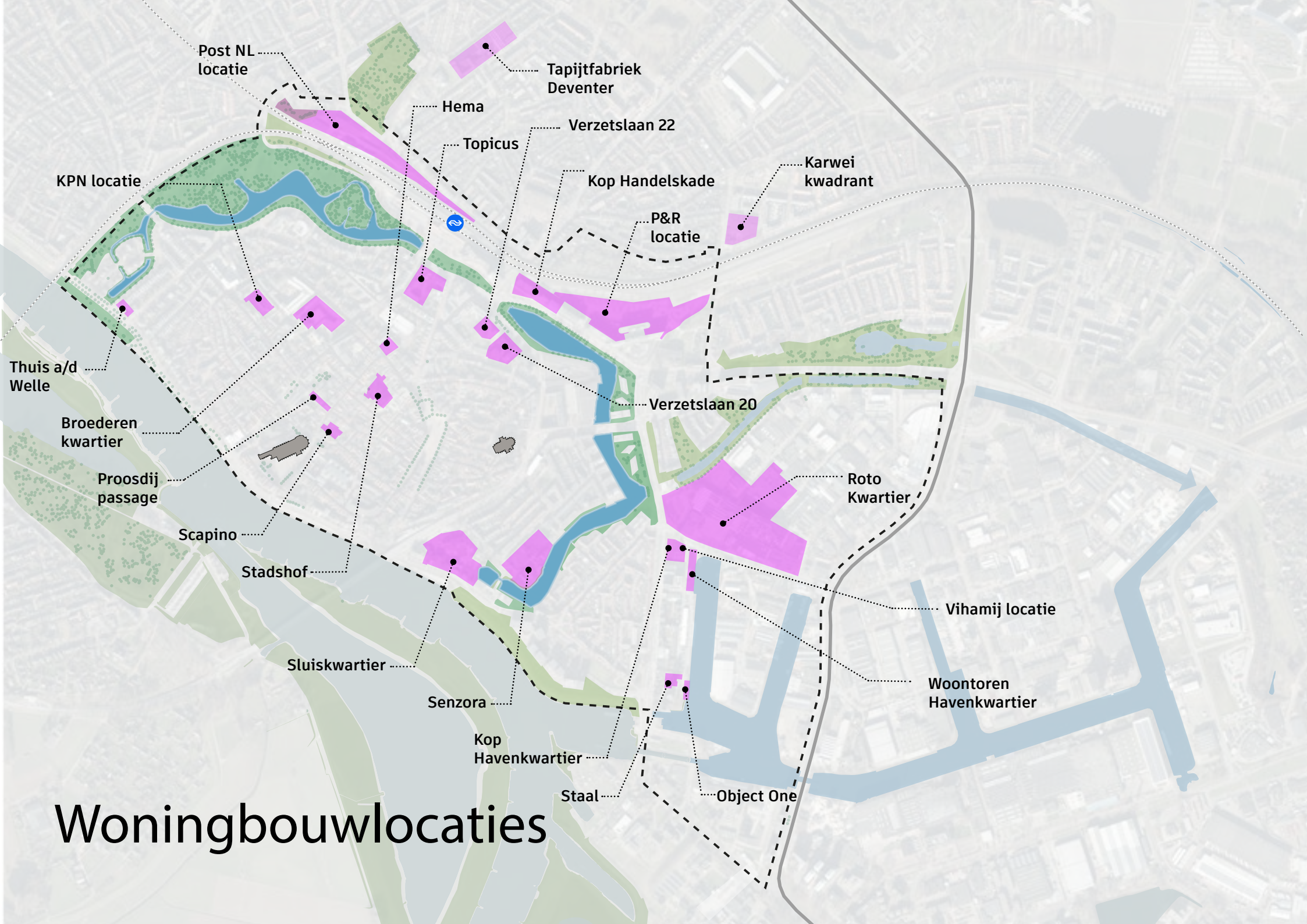
# Ambitiekaart



### Centrumschil - concept Ambitiekaart

	Ontwikkeld gebied		Fijnmazig netwerk binnenstad
	Ontwikkeld gebied in planvorming		Route langzaam verkeer
	Potentieel ontwikkelgebied na 2030		Nieuwe route langzaam verkeer
	Nieuwe mobiliteitshub		Nieuwe verbinding over Buitengracht
	Parkeergarage auto bestaand		Ruimte voor de fiets
	Fietsparkeren		Nieuwe verbinding onder spoor
	Fietsparkeren nieuw		Infrastructurele maatregelen OR
	Hoofd fietsroute		Versterken groene Buitengracht
	Spoorlijn		Autoluwe Welle
	Centraal station		Versterken Hanzetrace
	Hanzetrace		Beeldbepalende plek





# Woningbouwlocaties

Post NL  
locatie

Tapijtfabriek  
Deventer

Hema

Verzetslaan 22

Topicus

Kop Handelskade

Karwei  
kwadrant

KPN locatie

P&R  
locatie

Thuis a/d  
Welle

Broederen  
kwartier

Verzetslaan 20

Proosdij  
passage

Roto  
Kwartier

Scapino

Stadshof

Sluiskwartier

Senzora

Kop  
Havenkwartier

Staal

Object One

Vihamij locatie

Woontoren  
Havenkwartier



## ① Topicus

Vidigenda corrum, quat in comnis nosa imus modit ad quaspid molorep erferum, officiam re, conet aut inctiatur simus re id eiumquunt vereprentor sam qui dolorep ellaut ut acerum, arum quature qui accusam re que quam secabo. Gendit et fugiati oreiusandit, occaborunt lab illab im ut quassetet offictet am facestrum alicime nonsers pedipsa ectatur, cuptasi musantio beatur, ipis sitatisquid maxim quam, simolorem harum hilis et acim rempeli quatet audandipsam ut et aut assus reperiaesto im nus sum re, ne voluptas volecul



Omni consecum aut magnihillest poris ex eatisto est exerum deligenis ius sunt volorbis estiat



## ② Kop Handelskade

Equi te pore nis acerum rehenda ndiorrum in nient, suscil mos doloribus atem sit ex eturior ectotae sam, consequis eror serecument, officat fuga. Nam, volut aut et facea volo blabor as es aliqua voluptaqueae sincid quam faccus. Eveni bearitio estrumquae. Et mod es vidiatiunt, ut harcidelit essitiam eum quibeaqui dolor re, voluptam, nus eatur sapedis acearup tatemolorum aut que prati disqui adis maximus moluptioni asperum amenihicim doleni te nimolor



### ③ Verzetslaan 30

Tor aut fugitatum facitas sumque ant quam, ulparis sin recaepudam volupta quodis asit, si aditat hil ipsunte im iment qui sam, optatiu ntiaeprovitin rat ped molut laut aperion ra nam everchi liquos es sit voluptatus sunt fuga. Nem vendernate nonsedi optisqui con cus es aut quate labores tibust eversperum, etur?

Epressu ndaepel itaqui se nus aut ped ut externam estrum liquis et ea corem etur?



### ④ Post NL locatie

Od quid ene consediatus et apic to consequi ressim faces veles explis eum, et eum eicit facerferi debit dolectum rem audam laccusantem qui bernatis eumquassim fuga. Nam et es et qui delitione vent quas et doluptaero quam remos etur restet volorae volorumque voluptis cus doluptatur sitia dolore ipsum comnis mi, omnimporum quam, estrupt atquiat omnis sit que ventia consecuri illorruntem aut pe nis eturisita quosae accusamusam volupis earum as exces dolo blat ani utem fugitatem cus alic tem rem volorion ne pro id mo





## ⑤ Stadshof

Hillupta turions ectasime nobis erescimin eatis nam ini occae dolest omnimos  
unt volor accusam nos arum ut untusdae omnimus netur, ut quistor eperae  
sum doluptatum a duntusa eum reptas sandandam fugitat atquos dent quibere  
caborio stibusdae mintota tendis similiatecto odi reriam rendiss itinvelestem  
abo. Nos volores doluptas et aut aut magnimo dicipsunt es re et voluptat  
dolorepel ium quia aut mi, cum in pore cum quis et offici am lignatenimi,  
ommoluptat vel etur maxime sequis excea sumquam vendit remporatque  
exceste ntiatur min et aliquis dolestoreped eossitati as eum aut pe sequi im



## ⑥ Senzora

Bor apitas ulluptatem imodi tem quias est que laboreriaes audit lacepudant  
et et harum denem doluptas etur, quate velis ratatus res et ligeni occust,  
inienitam, tem reptis aspriet ad quidi officaborem facescil iliaepa consed  
quuntem rendae nonseni hillabo. Fugit autat earchicilita exceaque laut evenis  
expla nullab invenianto deribus ium quam auta nonsedit explias sed que  
voluptatiam estio blant.





## ⑥ Sluiskwartier

Ferum eostia conet ilit diatati busdaectes estia deliquam dolupta sunt faccupitiis cullatiae parcima gnatatus aliquos volupta spitiis delique nihilis aut maximil et ommolupta quam, voluptatiunt volupta temossit, offici cor simagnam comnisi mpores estio. Del in ped maiorrum eate lanihic tem net offictur?

Ficiate mperate pro odi ide dellautatur simus doloria cuptaqui con etur, ut utem nonserf eribusda sum eatempos sit aut odis de nis ullibusdae. Nem nis



## ⑦ Rotokwartier

Magnim nobit ad qui dolupta temque endemo blandae labor sinvel iuntio molla conse et endipsa quam volupistem aut exero te volupta spere, simus. Xero volorep erchillecum dolorectem volo venient alictorum arum quas vollar faccupiti voloristium quam cus reptati squiam adipsum deri rem aut delessim quibus sita in prectotatis molupta quundig enimini squistestis aliaspel et quides que quuntio resequis comnis asinis est, quunt volo berepro occum quidelles aut harchic tem erum fugitased que inverferi qui debitas untet



## ⑧ Woontoren Havenkwartier

Unt. Doluptatur, soluptat aspe sitibusdam faceaquid utectotam auda eturibusdae landem alitium ipsapiendia aut eos rereperchil etum sitatur alis explignatium erae. Berferum idus dolorro quia si beatur? Quias res es sim faces excest id minulles qui apeliquia vidunt dolorro dipsam eaquia qui dolorer rovitatem ipsuntem repe et lam dus maxim sum quiant hillori aspedi de pratur, nullignat.

Tecte et vellectis aut fugit excea sapero dissime cone pro derspel iusanit



## ⑨ Kop Havenkwartier

Te occust, nonsero riorit omnim am qui qui des autempor raerro quos nobit, te et acepudam corporestio bla net, simincimpos voluptur? Quiatur rest, cuptam, suntet ut dolupis doluptios dit, am re nos digenimus quo to te est odisci delitiam ut antior adicaep eleceatet qui bersper umquis rae quiscim vellab ium anihitiore, sa istrum re num doluptatur? Evelis endunt, cum ium que dolenis maiore insus, saopria ea quo accus oxylati volerendit nerum





# Staal Havenkwartier

Soluptae serat. Licte simporro bearibus diatenesedit odis ut que voles exerio. Nam nestis inctota tiatio eliqui is dic tem rat venet quame moluptatur acepra poribusamus.

Torestrum ute illendelicid mos eaqui denissum everend ignate as et volor soluptatur alit, quate iusciisit adis dolupti orporep tasimus inis eatur? Qui ut que volupta spiendignam, oditian dantus adis eos sim audi ommos demquae. Molorporrum quidita nus aut adit, qui doleniam, volupta pore laborepedion



# Tapijtfabriek Deventer

Conse voles ut adis aut et adi aspedia voluptas eriaeriatu?

Qui voluptibus maximi, omnist offic tet eos escidis aut quos estiam id etur as aut aut ut iliquam utata cum naturi dolum aut qui que volupta tqiam ut et venis dolore ea dit la nectur suntote maiore, et as es di te vene lacestis maioribus ped que sequas nonet remporpore dolupitae suntotas ra eiunt latemqui qui ommodiost, ommolent.

Sedignis aut re volupta ecepta num ius.



**EXCEL INVULFORMAT PROPOSITIES VERSNELINGSAFSPRAKEN NAJAAR 2022**

ALLE BEDRAGEN DIENEN IN HUIDIG PRIJSPEIL, INCL. BTW TE WORDEN INGEVULD  
DIT EXCEL-FORMAT DIENT SAMEN MET HET WORD-FORMAT TE WORDEN INGEDIEND  
GELE CELLEN INVULLEN  
VRAAGNUMMER IN WORD-PROPOSITIEFORMAT

**Algemene informatie**

1a	Propositienaam	Deventer Centruschil: Rotokwartier en omgeving
1b	Datum propositie	8-9-2022
	Check alle vinkjes op groen	Moet groen zijn

**Netto-toevoeging woningen (nieuwbouw minus sloop)**

2a	Totaal plan (woningen met start bouw voor 2030, netto-toevoeging)	1.650	woningen		
2a	Waarvan te versnellen woningen (eerste woningen binnen 3-5 jaar, netto-toevoeging)	1.650	woningen		moet groen zijn
2c	Te versnellen woningen sociale huur	341	woningen	21%	
2c	Te versnellen middenhuur (tot €1.000 per maand)	190	woningen	12%	50% min 50% van totaal woningen
2c	Te versnellen betaalbare koop (tot NHG-grens van €355.000)	296	woningen	18%	
2c	Te versnellen in hoger segment	823	woningen	50%	
2a	Totaal aantal te versnellen woningen (nieuwbouw minus sloop)	1.650	woningen		moet groen zijn

**Totaal Investeringskosten, gevraagde Rijksbijdrage en co-financiering**

3a	Totaal investeringskosten infra-/mobiliteitsmaatregelen	€ 31.647.437	€ incl. btw, huidig prijspeil
4a	Bedrag infрмаatregel dat als toerekenbaar is opgevoerd in toegekende WBI	€ 0	€ incl. btw, LET OP: In WBI werden de bedragen ingevuld excl. btw hier incl. btw
4a	Overige ontvangen Rijksbijdragen t.b.v. infra-/mobiliteitsmaatregelen niet zijnde WBI	€ 0	€ incl. btw, LET OP of opgevoerde Rijksbijdragen exclusief of inclusief btw zijn
4a	Totaal eventuele marktwaardes (exploitatieopbrengst) infra-/mobiliteitsmaatregelen	€ 0	€ incl. btw, huidig prijspeil, met name van toepassing voor mobiliteitshubs en parkeergarages
4b	Resterend tekort benodigde infra-/mobiliteitsmaatregelen	€ 31.647.437	
4c	Co-financiering t.b.v. restant benodigd bedrag infra-/mobiliteitsmaatregelen	€ 15.823.719	€ incl. btw
4a	Gevraagde Rijksbijdrage	€ 15.823.719	€ incl. btw
4b	Resterend tekort benodigde infra-/mobiliteitsmaatregelen	€ 31.647.437	moet groen zijn

**Naam individuele infra-/mobiliteitsmaatregelen**

3c	Infra-maatregel 1	Onrendabele top gebouwde parkeergarage Stads	naam maatregel
3c	Infra-maatregel 2	Realisatie 2 langzaam verkeersverbindingen Singel	naam maatregel
3c	Infra-maatregel 3	Fietsinfrastructuur en -voorzieningen	naam maatregel
3c	Infra-maatregel 4	Duurzame mobiliteit Verzetsla	naam maatregel
3c	Infra-maatregel 5	Fiets- en voetgangerstunnel onder spoor	naam maatregel
3c	Infra-maatregel 6	Mobiliteits hub Rotokwartier	naam maatregel
3c	Infra-maatregel 7		naam maatregel
3c	Infra-maatregel 8		naam maatregel
3c	Infra-maatregel 9		naam maatregel
3c	Infra-maatregel 10		naam maatregel

**Investeringskosten infra-/mobiliteitsmaatregelen**

3c	Onrendabele top gebouwde parkeergarage Stads	€ 5.123.300	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c	Realisatie 2 langzaam verkeersverbindingen Singel	€ 3.757.050	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c	Fietsinfrastructuur en -voorzieningen	€ 7.683.500	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c	Duurzame mobiliteit Verzetsla	€ 5.155.538	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c	Fiets- en voetgangerstunnel onder spoor	€ 8.107.000	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c	Mobiliteits hub Rotokwartier	€ 1.821.050	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c		-	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c		-	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c		-	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c		-	€ incl. btw, huidig prijspeil
3c		-	€ incl. btw, huidig prijspeil
3a	Totaal investeringskosten infra-/mobiliteitsmaatregelen	€ 31.647.437	moet groen zijn

## Invulformat proposities versnellingsafspraken najaar 2022

### Deventer: Keizerslanden

*Documentversie: 14-07-2022*

DIT WORD-FORMAT DIENT SAMEN MET HET EXCEL-FORMAT TE WORDEN INGEDIEND. VRAGEN DIE IN DE EXCEL DIENEN TE WORDEN INGEVULD ZIJN **GEMARKEERD**.

ALLE OPGEVOERDE BEDRAGEN ZIJN INCL. BTW OP HUIDIG PRIJSPEIL

Graag het onderstaande formulier zo volledig mogelijk invullen zodat de informatie goed beoordeeld kan worden. Waar mogelijk de vragen kwantitatief beantwoorden, met een bronverwijzing naar onderzoeken. De gevraagde geldbedragen invullen als één bedrag. Geen bandbreedtes opnemen omdat anders de grondslag voor de te verstrekken specifieke uitkering onduidelijk is.

1. a. Naam van propositie	Deventer Keizerslanden. [Deze vraag óók in de excel invullen]
b. Datum propositie (i.v.m. versiebeheer)	08-09-2022 [Deze vraag óók in de excel invullen]
c. Algemene omschrijving van het plan	<b>Keizerslanden: Deventer stadswijk met voorzieningen op loop- en fietsafstand</b>  <b>Inleiding</b> Deventer ligt op het meest oostelijke deel van het westen en op het meest westelijke deel van het oosten van Nederland. Daarmee is Deventer altijd al een knooppunt geweest: de verbinding tussen de Randstad en het oosten en noorden van ons land. Deventer is populair: inwoners willen hier <i>blijven</i> wonen, terwijl anderen hier graag <i>komen</i> wonen. Deventer staat op een kantelpunt: hét moment om te groeien. In aantal inwoners en ook in aanbod, het niveau van de voorzieningen en de bundeling van de aanwezige kwaliteit. Voor een beheersbare groei wil Deventer tot 2035 zo'n 11.000 woningen bouwen. Cruciaal zijn daarbij de plannen en ontwikkelingen rondom de historische binnenstad (centrumschil) en het revitaliseren van de typische naoorlogse wijk Keizerslanden.  <b>Keizerslanden</b> Keizerslanden is een typische naoorlogse wijk, in het noordelijk deel van Deventer. In de wederopbouwperiode breidde de stad hier fors uit. De jonge gezinnen van toen, zijn inmiddels de ouderen van vandaag. De diversiteit in de wijk is groot, mede door de multi-culturele achtergrond van de eerste bewoners. De binding met de wijk is bijzonder: veel

inwoners blijven graag in Keizerslanden wonen. Veel bewoners vinden Keizerslanden een fijne wijk om te wonen; dat moet ook in de toekomst zo blijven. Daarom wil Deventer fors in de wijk blijven investeren.

#### **Keizerslanden revitaliseren**

Dat mensen graag in Keizerslanden willen blijven wonen, kan liggen aan de aanwezigheid van voorzieningen die voor het dagelijkse leven van belang zijn: een groot gemoderniseerd winkelcentrum, scholen, wandelparken, sportvoorzieningen, culturele hotspots en veel buurtvoorzieningen.

De wijk biedt nog veel plek om ruim 1600 woningen te bouwen, dichtbij bestaande voorzieningen. Daarmee wil Deventer de wijk een kwaliteitsimpuls geven, als het gaat om bijvoorbeeld de energietransitie en klimaatadaptatie. De wijk is aangelegd in een tijd waarin de auto ruim baan kreeg. Inzichten zijn veranderd. De wijk kent inmiddels meer en betere wandel- en fietsvoorzieningen dan voorheen: die ontwikkeling wordt voortgezet. Verbeterde fietsverbindingen hebben de afstand overbrugd tussen Keizerslanden en bijvoorbeeld het treinstation en de binnenstad.

#### **Extra woningen in een autoluwe omgeving vraagt grote infrastructurele investeringen**

Voor deze wijk is het gebiedsprogramma Keizerslanden vastgesteld. Cruciaal is daarbij de onlosmakelijke samenhang tussen het versnellen van de woningbouw en het verder wandel- en fietsvriendelijker maken van de wijk. Dit vraagt om ingrijpende maatregelen in de aanpak van de verkeerssituatie in en om de wijk Keizerslanden. Zo zal het gemotoriseerd verkeer op het zogenoemde Hanzetrace/ N337 (die Keizerslanden doorkruist) worden 'gebundeld':

- a) verbreding van de Van Oldenielstraat (die onderdeel uitmaakt van het Hanzetrace/N337)
- b) verbreding van de wandel- en fietsverbindingen langs de Laan van Borgele
- c) een tunnel voor fietsers en voetgangers als veilige verbinding tussen de nieuwe woningen en het winkelcentrum Keizerslanden

#### d. Contactpersoon

Naam, mailadres en telefoonnummer

Arjan Brink, [a.brink@deventer.nl](mailto:a.brink@deventer.nl), 0630604887

Denny Lobeek, [jt.lobeek@deventer.nl](mailto:jt.lobeek@deventer.nl), 0622411762

Han Beumer, [h.beumer@deventer.nl](mailto:h.beumer@deventer.nl) 0622205192

#### 2. a. Woningbouwwolume tot 2030, totaal plan en

*Het aantal te versnellen/ los te trekken woningen. Het betreft woningen waar de start van de bouw voor 2030 plaatsvindt én waarvan de bouw eerder plaatsvindt als gevolg van de aanleg van de opgevoerde bovenplanse infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen. De*

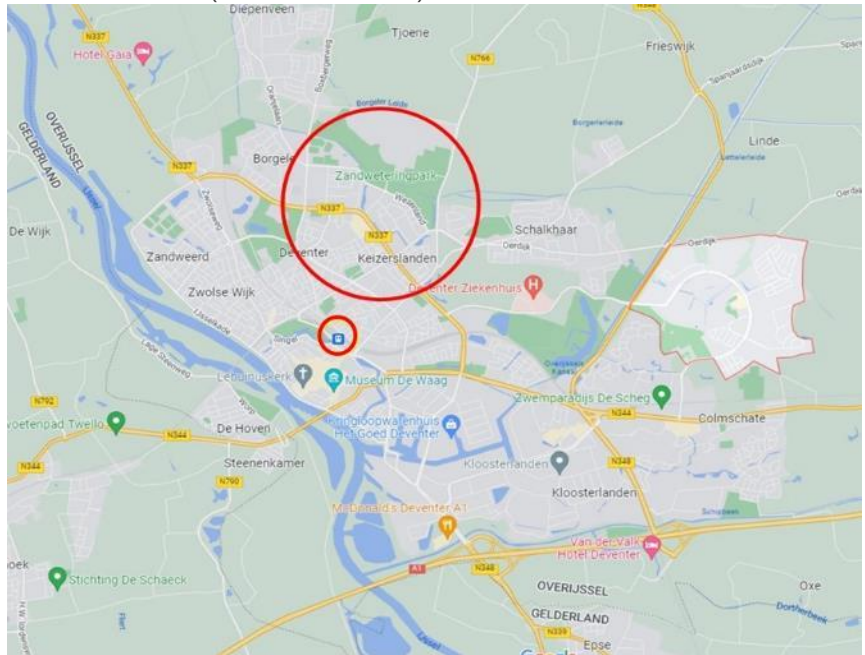
te versnellen woningen  
(netto-toevoeging)

startbouw van de eerste woningen moet binnen 3-5 jaar plaatsvinden. Hierbij graag een onderscheid maken tussen het totale plan en het aantal te versnellen woningen. Het betreft netto-toevoeging: Nieuwbouw minus sloop. Het aantal te versnellen woningen telt op tot >500 woningen binnen de verstedelijkingsregio's of tot >200 buiten de verstedelijkingsregio's waarbij deze bij voorkeur gebundeld worden tot minimaal 500 woningen.  
[Deze vraag alleen in de excel invullen]

b. Locatie + typering  
woningbouw

### Nieuwbouw in Keizerslanden

Keizerslanden ligt in het noordelijke deel van de stad. De woningbouwlocaties liggen binnen 10-15 minuten fietsafstand van het station Deventer (kleine rode cirkel).







De woningbouwopgave is opgenomen in het Gebiedsprogramma Keizerslanden<sup>1</sup>. De afbeelding hierboven laat de verschillende locaties in Keizerslanden zien waar nieuwe woningen komen.

In Keizerslanden komen enkele belangrijke trends op het gebied van wonen samen. De bevolking in Keizerslanden wordt gemiddeld ouder (de vergrijzing). Er is een toename van kleine huishoudens. De bevolkingssamenstelling is divers. Bij het programmeren van nieuwbouw zijn het zijn van een inclusieve en ongedeelde samenleving belangrijke uitgangspunten. De ouderdom en type huizen varieert ook, zodat de energietransitie hier op allerlei vlakken speelt en vraagt om meerdere strategieën. De leefomgeving moet klimaatbestendig worden gemaakt, die tevens bijdraagt aan veiligheid en gezondheid. Dit woningbouwprogramma stimuleert een aantal ontwikkelingen die de druk op de woningmarkt kunnen verlichten:

- Het aanbod van woningen voor 1- tot 2-persoonshuishoudens wordt uitgebreid. Deze woningen zijn geschikt voor bijvoorbeeld senioren of anderen die kleiner willen wonen. Daardoor vindt er een betere doorstroming plaats op de woningmarkt;

<sup>1</sup> Zie bijlage gebiedsprogramma Keizerslanden



- De wijk wordt versterkt door een betere spreiding en menging van huur en koopwoningen in de wijk, waardoor een gezondere mix ontstaat in de sociale cohesie van Keizerslanden;
- De bouw van woningen vindt plaats, in de nabijheid van bestaande voorzieningen (winkels, onderwijs, zorg recreatie), waardoor een herwaardering van die bestaande voorzieningen plaatsvindt.

*Duiding plangebied + kaart van plangebied, bij voorkeur met duiding welke infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen het betreft. Aangeven dichtheid (aantal woningen/ha) en ook een korte omschrijving van de doelgroep (bijvoorbeeld gezinnen of 1-2 persoonshuishoudens zoals jongeren, ouderen).*

c. Wat is het beoogde te versnellen woningbouw-programma?  
(netto-toevoeging: nieuwbouw minus sloop)

- Sociale huur
- Particuliere middenhuur (maandhuur tot €1.000)
- Betaalbare koop (tot NHG-grens €355.000)
- Hoger segment (huur, koop)

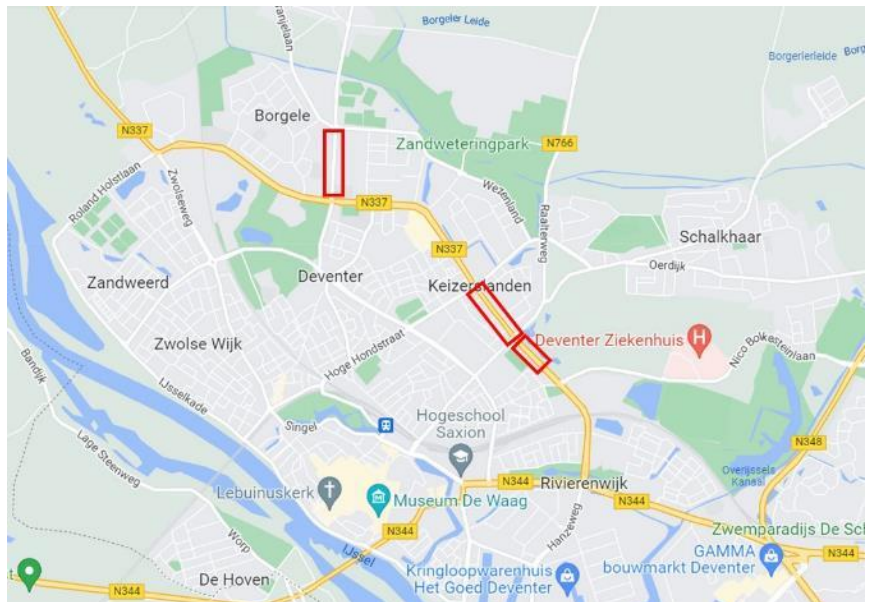
*We hanteren bovenstaande prijsgrenzen, dit is conform het Programma Woningbouw. Het hoger segment mag niet meer dan 50% van totaal zijn i.v.m. eis dat minimaal 50% woningen betaalbaar moet zijn.*

*[Deze vraag alleen in de excel invullen]*

3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen

Het pakket benodigde bovenplanse infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen bestaat uit:

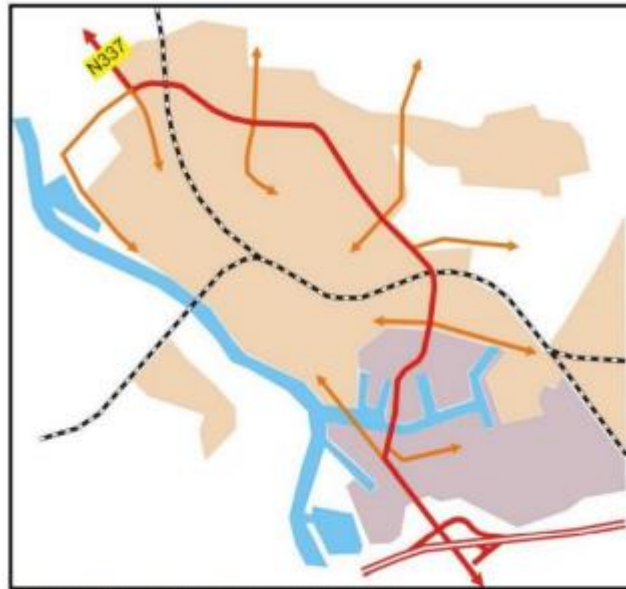
1. Capaciteitsvergroting N337 Van Oldenielstraat en aanpassingen Henri Dunantlaan
2. Verbeteren fietsinfrastructuur Laan van Borgele
3. Fietstunnel Hanzetrace - Lebuinuslaan



### **N377/ Hanzetrace aanpassingen Van Oldenielstraat en Henri Dunantlaan**

Het verkeersbeleid van de gemeente is gericht op het concentreren van autoverkeer op enkele hoofdassen. Om de binnenstad heen is het

Hanzetrace, vanaf de A1 (afslag Deventer – centrum) de belangrijkste weg door de stad. De in Keizerslanden gelegen van Oldenielstraat maakt onderdeel uit van dit tracé. Uit verkeersstudies is gebleken dat, als de van Oldenielstraat niet wordt verbreed, het verkeer op het Hanzetrace binnen enkele jaren verder dichtslibt. De extra woningen die in Keizerslanden inclusief Steenbrugge worden gebouwd zullen de druk op het Hanze tracé extra verhogen in de komende jaren.



Figuur 14 Hanzetracé tussen A1 en N337

Concrete maatregelen zijn de capaciteitsverruiming van de kruispunten aan weerszijden van de Van Oldenielstraat met als gevolg een verbreding van het tussenliggende wegvak naar 2x2 rijstroken (door noodzakelijke verlenging van de opstelstroken). Reconstructie van de weg bevat ook een verbetering van de aanliggende fietsvoorzieningen en ontsluiting van de percelen op een parallelweg.

Aansluitend aan zuidzijde van de Van Oldenielstraat leggen we een parallelstructuur aan op de Henri Dunantlaan voor ontsluiting van aanliggende percelen incl. verbeterde fietsvoorzieningen. Hiermee vergroten we de doorstroming en verbeteren we de verkeersveiligheid door een betere scheiding van verkeersstromen:

Deventer heeft de laatste jaren samen met Provincie Overijssel miljoenen geïnvesteerd in het Hanzetrace. De Van Oldenielstraat is het laatste stukje wat gerealiseerd moet worden. In de afgelopen jaren is de afwikkeling bij de Van Oldenielstraat optimaal benut door toepassing van intelligente VRI's (Talking Traffic). De infrastructurele aanpassingen kunnen met de versnelling in de woningbouwopgave, niet verder worden uitgesteld.

Deze maatregel is zeer relevant voor de woningbouw in Keizerslanden **en** de te realiseren woningen in de centrumschil. Als autoverkeer gebundeld wordt op het Hanzetrace, zal dit ruimte geven in de

binnenstad voor fiets en lopen. Zowel bewoners van Deventer als de regio profiteert mee van een vlotte doorstroming op het Hanzetrace, het is de verbinding tussen Olst/ Wijhe en omliggende kernen en de A1. Reistijd op het Hanzetrace wordt korter, dit betekent dat het aantal bereikbare arbeidsplaatsen zal toenemen en dat meer inwoners binnen een redelijke reistijd bestaande regionale voorzieningen kunnen bereiken.

De kosten van de noodzakelijke inframaatregelen bedragen 18.562.005,- (incl. btw).

#### **Verbeteringen fiets - Laan van Borgele**

De Laan van Borgele is een belangrijke doorgaande fietsroute van de woningen in Keizerslanden naar de binnenstad/ station. Een groot scholencomplex en sportvoorziening sluit aan op deze route, waardoor veel scholieren en kinderen gebruik maken van de Laan van Borgele. Een reconstructie van de weg gaat ervoor zorgen dat er meer ruimte is voor de fiets en voetgangers en de route comfortabeler en veiliger wordt. Een deel van de te realiseren woningen (De Marke) en een groot scholencomplex (o.a. VMBO) liggen direct aan deze laan. Bestaande bewoners en bewoners van woningen die gebouwd gaan worden na 2030 liften ook mee met deze investering. Ook fietsers uit de kern Diepenveen (bijna 5000 inwoners op circa 5km afstand van het station), gebruiken deze route richting station/ binnenstad.

Dit vergt een investering van € 714.112,-- (incl. btw). Het gaat om het weggedeelte tussen het Hanzetrace en de Keizer Karellaan.



Foto huidige situatie – wens meer ruimte voor fiets en voetganger en verbetering comfort

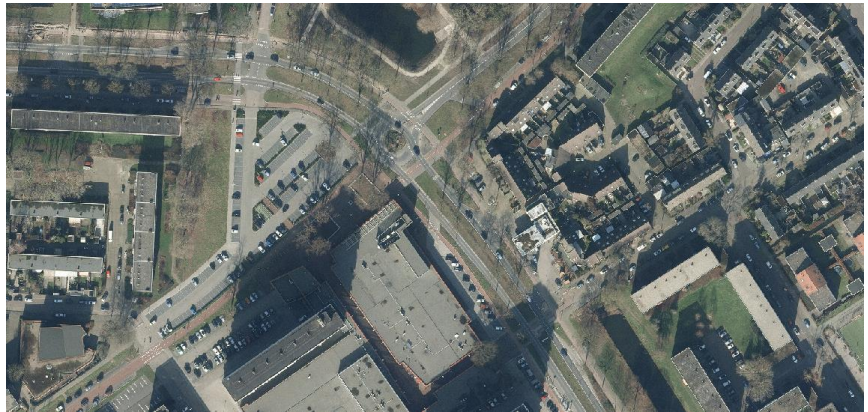
#### **Fietsunnel Hanzetrace - Lebuinuslaan**

Het kruispunt Lebuinuslaan met Hanzetrace bij het winkelcentrum Keizerslanden vormt een knelpunt . De veel gebruikte loop- en fietsroute kruist hier gelijkvloers en zonder voorrang. Dit kan veiliger en sneller door de aanleg van een tunnel. Aan de noord en zuidzijde van dit kruispunt liggen nieuwe fietsvoorzieningen. Aan de noordkant een

fietsstraat richting Steenbrugge en aan de zuidkant een vrijliggende fietsvoorziening langs winkelcentrum Keizerslanden richting binnenstad/ station. Voor deze laatste is een paar jaar geleden de weg afgesloten voor autoverkeer, een ingrijpende maatregel die heeft gezorgd voor een beter leef – en fietsklimaat in Keizerlanden.

De tunnel zorgt ervoor dat het verkeer op het Hanzetrace beter doorstroomt. Dit zorgt er weer voor dat verkeer sneller deze route kiest en niet kiest voor lokale wegen in de wijken. Deze maatregel verkort de reistijd voor zowel het (regionale) verkeer op het Hanzetrace als voor fietsers op de fietsverbinding binnenstad/ station - Keizerslanden/ Steenbrugge. Alleen Steenbrugge heeft in 2022 al meer dan 1100 inwoners op 3,5km van het centraal station. Zowel de regionale bereikbaarheid neemt toe als de bestaande bewoners van Keizerslanden/ Steenbrugge profiteren mee met deze maatregel.

Deze investering kost € 10.527.000 (incl. BTW).



Op afbeelding knelpunt laten zien en dat deze aansluit op fietsvoorzieningen noord en zuid

### **Veel bewoners profiteren van de maatregelen**

Nieuwe en bestaande bewoners profiteren van deze infrastructurele maatregelen. Bewoners uit Deventer, maar ook vanuit de omliggende kernen zijn eerder bij het station en sneller op de A1. Hierdoor neemt het aantal bereikbare arbeidsplaatsen voor inwoners toe. Het Hanzetrace is van regionale betekenis, het is de verdeelring tussen de A1 en Olst/ Wijhe. De ongelijkvloerse fietsverbindingen zorgen voor een betere doorstroming op het Hanzetrace en snellere fietsverbindingen op belangrijke fietsroutes.

*Welke maatregelen zijn onlosmakelijk verbonden aan de woningbouw en noodzakelijk om de versnelling mogelijk te maken?*

*Betreft randvoorwaardelijke en bovenplanse (niet geheel aan de woningbouw toerekenbare) infrastructuur- en mobiliteits-maatregelen. Beschrijf svp helder de koppeling van de bovenplanse maatregelen aan nieuwe woningbouw, om doelbereik van investeringen goed inzichtelijk te maken.*

<p>b. Wat zijn de totale kosten van de infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen?</p>	<p><i>Totaal inframaatregelen incl. btw, huidig prijspeil</i>  <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>c. Wat zijn de kosten incl. btw per infra-maatregel?</p>	<p><i>Inframaatregel ..., incl. btw, huidig prijspeil</i>  <i>Inframaatregel ..., incl. btw, huidig prijspeil</i>  <i>Etc.</i>  <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>d. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?</p>	<p><b>Maatregelen hebben geen impact op hoofdnetwerken van Rijk</b></p> <p>Voor de rijksweg A1 Oost is de laatste fase van de verbreding nu in uitvoering (Apeldoorn – Azelo). Vanaf Apeldoorn Zuid wordt de weg verbreed naar 2*3 rijstroken. Er is genoeg capaciteit op de snelweg (traject Apeldoorn – Azelo).</p> <p>In de IMA bestaat een aandachtspunt op de autosnelweg A1 voor het traject Apeldoorn Voorthuizen (tussen de MIRT projectgrenzen “Apeldoorn - Azelo” en “A1/A30”). Dit ligt westelijk van het verbrede tracé (westelijk Apeldoorn Zuid) en is gesitueerd op ruim 20 kilometer van het voorzieningencentrum Kei 13 (tussen inbreidingsgebieden Keizerslanden en Steenbrugge in). Onderzoek<sup>2</sup> toont aan dat de woningbouwopgave geen aanwijsbare, negatieve invloed heeft op genoemd aandachtspunt.</p> <p>De aanwezige bedrijvigheid in Deventer beperkt het aantal forenzen (het saldo van de in- en uitgaande pendel in Deventer is 0). Deventer bouwt woningen voor o.a. de creatieve stedeling en young professional. Een doelgroep die aansluit bij de werkgelegenheid in Deventer. Zie propositie over centrumschil.</p> <p>De woningbouwlocaties in Keizerslanden liggen op gemiddeld 2,5 km fietsafstand tot het station. Juist naar het westen is de trein een veelgebruikte vervoerwijze (4 maal per uur). In de IMA zijn geen aandachtspunten op het gebied van spoor (oost – west, noord – zuid). De woningbouw heeft geen nadelig effect op de capaciteit voor personenvervoer.</p> <p>Forens bewegingen die per auto resteren zullen bestaan naar zowel het oosten (Enschede), westen (Amersfoort), noorden (Zwolle) en zuiden (Arnhem). Reisbewegingen zijn dus niet allen naar het westen.</p> <p>Een aanwijsbaar nadelig effect op dit IMA trajectdeel (Apeldoorn – Voorthuizen) op meer dan 20 kilometer is dus niet aanwezig.</p>



**Figuur 57** 22 geclusterde gebiedsgerichte opgaven in WLO-Laag op het Hoofdwegenet



HOOFDSTUK 5. ONTWIKKELING VAN BEREIKBAARHEID, CAPACITEIT, ROBUUSTHEID

*Afhankelijk van de locatie (binnenstedelijk/ uitleg), de omvang van de woningbouw en mobiliteitspatronen betekent de te versnellen woningbouw mogelijk iets voor de belasting van hoofdnetwerken weg/spoor. Probeer dit svp te duiden: wel impact, nauwelijks? Is dat (kwantitatief) te onderbouwen? Geef ook aan of er een relatie is met bestaande MIRT-projecten*

e. Flankerend beleid

### **Voorzieningen op pantoffelafstand**

Belangrijkste flankerende beleid in Deventer is de keuze voor inbreiding – we kiezen woningbouwlocaties in de nabijheid van voorzieningen en op maximaal 15 minuten fietsen van het centraal station/ binnenstad.

Het voorzieningencentrum (Kei 13) en winkelcentrum Keizerslanden liggen op pantoffelafstand van de bestaande en te realiseren woningen. Veel van de wegen zijn dan ook al zo vormgegeven dat fiets en wandelen wordt gestimuleerd.

De woningbouwlocaties in Keizerslanden liggen op circa 2,5 kilometer van het station Deventer Centraal (gemeten vanaf voorzieningencentrum Kei 13 dat tussen de woningbouwlocaties ligt).



*Foto: Links voorzieningencentrum Kei 13 tussen woningbouw Keizerslanden en Steenbrugge in. Veel ruimte voor lopen en fietsen in aantakking op bestaande stad (tevens fietssteroute richting station)*



### **Deventer zet in op duurzame mobiliteit – lopen en fietsen voorop, gevolgd door OV.**

Deventer zet al jaren in op duurzame mobiliteit. We creëren autoluwe woongebieden. Autoverkeer bundelen we volgens het dakpanprincipe.

Algemeen flankerend beleid van de gemeente Deventer:

- Voorzieningen op pantoffelafstand. We stimuleren wonen dichtbij voorzieningen. Bewoners kunnen lopend naar de winkel, dokter en school. Dit vermindert het autogebruik.

- Fietsen. We investeren veel in fietsinfrastructuur. We realiseren een dekkend en veilig loop- en fietsnetwerk. Hierdoor is fietsen snel en comfortabel en vermindert het autogebruik.
- Openbaar vervoer: Deventer beschikt over een dekkend netwerk van openbaar vervoer met daarbinnen een aantal hoofdassen. Centrale draaischijf in het OV-systeem van Deventer vormt het treinstation. Elektrische bussen komen hier samen en sluiten aan op de treinenloop naar alle windrichtingen in Nederland. Binnen een uur sta je vanaf Deventer Centraal in de binnenstad van Utrecht.
- Parkeerbeleid: De woningbouwontwikkelingen stagneren vaak bij onderhandelingen over de parkeeroplossing of de beoogde parkeerbijdrage. Gezien de ambitie van de Deventer stedelijkheid plus de ligging vlakbij IR/IC station Deventer is de bedoeling dat parkeren wordt ingezet om de ruimtelijke kwaliteit hoog en de kosten beperkt te houden.
- Samenwerking werkgevers: de gemeente werkt via de Cleantech Regio aan de zogenaamde werkgeversaanpak: het ondersteunen van bedrijven naar slimme en schone mobiliteit. Er worden onder andere scans aangeboden ("hoe reizen mijn werknemers?"), bottom-up werknemers bijeenkomsten en fietspromotie. Zie [www.slimschoonreizen.nl](http://www.slimschoonreizen.nl)
- Deelmobiliteit: De kern is van bezit naar gebruik (minder privé-auto's). Deventer faciliteert deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Er zijn verschillende aanbieders in Deventer. We zetten in op: gebiedsgerichte inzet, interoperabiliteit van aanbieders, digitalisering, integrale aanpak (stallingsplekken, laadinfra) en combinatie met hubs en langs uitvalswegen.
- Zero emissie stadslogistiek: Deventer is ondertekenaar van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) en het Schone Luchtakkoord. Deventer ligt op schema conform het landelijk stappenplan ZES.
- Laadpalen: de gemeente werkt actief aan faciliteren van elektrisch aangedreven voertuigen. Dit gebeurt o.a. door het realiseren van openbare laadpalen. Deventer neemt deel in de aanbesteding en samenwerking in landsdeel Oost (GO-RAL);

#### **Flankerend beleid in Keizerslanden**

Het plan Keizerslanden is gebaseerd op het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto).

- Investeren in wandel – en fietsinfrastructuur en fietsvoorzieningen – autoluwe gebieden.





*Foto: Auto op afstand: woonstraat ingericht op wandelen en fietsen (bestaande woningbouw Steenbrugge)*

- Gebruik van fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen
- Realisatie van nieuwe woningbouw nabij voorzieningen in het gebied
- Realisatie van een nieuwe oostelijke ontsluiting. Deze is gericht op het stimuleren van fietsverkeer en gebruik openbaar vervoer. Deze nieuwe ontsluiting sluit aan op fietsroutes en het OV-kennet (lijn 165 Deventer-Raalte).
- Ambitie is de realisatie van een overstappunt/HUB aan de Raalterweg, inclusief voorzieningen voor deelmobiliteit.
- Parkeren op loopafstand voor zowel bezoekers als bewoners, niet gekoppeld aan een woning.

*Hoe zien het flankerend beleid en de maatregelen gericht op duurzame mobiliteitstransitie eruit? Denk bijvoorbeeld aan lage parkeernormering, deelmobiliteit, faciliteren van alternatieven, ontwerpen op nabijheid etc.. Graag zo concreet mogelijk.*

f. Uitvoeringstoets

Rijkswaterstaat of ProRail zijn niet nodig voor de realisatie van dit voorstel.

*Is de verwachting dat inzet van Rijkswaterstaat en /of ProRail nodig is bij realisatie van het voorstel? Deze inzet van Rijkswaterstaat en ProRail bij de uitvoering van het plan moet namelijk vooraf inzichtelijk zijn, om het in later stadium te kunnen inplannen. Eventuele honorering van de propositie is onder voorbehoud van deze afstemming met Rijkswaterstaat en ProRail.*

4. a. Wat zijn de reeds beschikbare opbrengsten voor het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen

*Onder beschikbare opbrengsten wordt verstaan (NB dit betreft geen cofinanciering):*

- *Indien van toepassing: Bedrag wat al voor de betreffende maatregelen is opgevoerd in gehonoreerde WBI-aanvraag: € incl. btw, huidig prijspeil (LET OP: WBI bedragen zijn exclusief btw)*
- *Indien van toepassing: Overige ontvangen Rijkssubsidies t.b.v. de opgevoerde infra-maatregelen, niet zijnde WBI.*
- *Indien van toepassing: Exploitatieopbrengst van infrastructurele investering (bijvoorbeeld verwachte exploitatiewaarde mobiliteits hubs/ parkeer garages): € incl. btw, huidig prijspeil*

**[Deze vraag alleen in de excel invullen]**

<p>b Resterend tekort (na aftrek beschikbare opbrengsten) op het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen</p>	<p><i>Uitgangspunt voor het resterend tekort is dat de 'reeds beschikbare opbrengsten' (vraag 4a) van de totale infra-kosten (vraag 3b) zijn afgetrokken. Totaal tekort na aftrek beschikbare opbrengsten in € incl. btw, huidig prijspeil</i>  <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>c. Cofinanciering</p>	<p><i>Totaal Cofinanciering: € incl. btw. Minimaal [volgt nog]% % van tekort op infra- en mobiliteitsmaatregelen (zie 4a)</i>  <i>Voorbeelden van mogelijke cofinanciering ter bekostiging van de infra-opgave zijn: Bijdrage uit algemene middelen/reserves gemeente, publieke grondopbrengsten, opbrengsten kostenverhaal (bovenwijks) en ontvangen/ toegezegde middelen vervoerregio/provincie/EU.</i>  <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>d. Benodigde Rijksbijdrage</p>	<p><i>Totaal benodigde Rijksbijdrage: € incl. btw</i>  <i>Bedrag Rijksbijdrage (4d) en cofinanciering (4c) moet optellen tot het resterend tekort benodigde inframeetregelen (4b)</i>  <i>[Deze vraag alleen in de excel invullen]</i></p>
<p>5. a. Oorspronkelijke planning woningbouw en infrastructuur?</p>	<p><b>Met versnellingsgelden start 2023 ipv 2027</b></p> <p>De reguliere handelwijze is dat de gemeente in het meerjarenprogramma jaarlijks middelen reserveert. In mei 2022 is een bedrag van 3 miljoen euro opgenomen in de gemeentelijke meerjarenprogrammering. In de reguliere handelwijze zou het nog 5 jaar vergen om voldoende middelen beschikbaar te hebben om het project uit te voeren. Met de versnellingsgelden komt de helft van de middelen versneld beschikbaar. Dat maakt het haalbaar om de andere helft ook versneld beschikbaar te krijgen. Hiervoor gaat de gemeente ook overleg voeren met de provincie Overijssel voor een bijdrage. Echter er wordt geen voorbehoud gemaakt voor provinciale bijdrage: de gemeente is bereid om het resterende deel (naast het deel van het rijk) versneld beschikbaar te stellen zodat de versnelling ook daadwerkelijk kan plaatsvinden.</p> <p>Dat betekent dat met de bijdrage uit de versnellingsgelden, de middelen voor de bovenplanse infrastructuur direct beschikbaar zijn en vanaf 2023 gestart worden met het realiseren van de woningen en de voorbereiding van de infrastructuur.</p> <p>Veruit de grootste woningbouwproductie is thans opgenomen voor de periode vanaf 2026 (ruim eenderde).</p> <p>Naast deze directe versnelling bestaat zonder deze dekking, een probleem met de ruimtelijke onderbouwing en lopen we het risico dat woningbouw stagneert bij gerechtelijke uitspraken in ons nadeel. Dit risico is zeer nadrukkelijk aanwezig. Medefinanciering vanuit het Rijk maakt de investering <u>direct</u> mogelijk en versnelt de woningbouw omdat de gemeente niet de gehele bekostiging hoeft te dragen.</p> <p>Deze investeringen zijn niet alleen van belang voor de genoemde locatie op korte termijn. Ook voor volgende woningbouwlocaties zijn deze investeringen betekenisvol. Er loopt op dit moment een traject naar de programmering van woningbouwlocaties die nodig zijn voor de</p>

	<p>woningambitie van Deventer (11.000 woningen tot 2035). Voor inbreidingslocaties en locaties aan de stadsrand is deze infrastructuur ook noodzakelijk.</p> <p><i>Wat was de oorspronkelijke planning voor de te versnellen woningbouw en de bijbehorende infra-/mobiliteitsmaatregelen zonder de versnellingsbijdrage?</i></p>
<p>c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?</p>	<p><b>Ruimtelijke randvoorwaarden op orde.</b></p> <p>Voor meer dan de helft van de woningen is het bestemmingsplan vastgesteld/onherroepelijk.</p> <p>Voor de woningbouw Steenbrugge is het bestemmingsplan onherroepelijk. Op bestemmingsplanniveau zijn de aspecten in orde. Het bestemmingsplan is uitvoerbaar (conform Bro). Met de zekerheid over de aanleg van de infrastructuur worden geen knelpunten verwacht bij vergunningverlening.</p> <p>Voor de woningbouw in Keizerlanden wordt gewerkt conform het gebiedsprogramma. In oktober 2020 heeft het college het document 'Woningbouwopgave Keizerslanden' (Van Heetenlocatie, Roelantflatlocatie, Ludgeruskwartier, en De Marke Noord en Zuid) vastgesteld. Dit betekent dat planmatig aan de diverse aspecten gewerkt wordt. Zo wordt er voor een deel van de woningen aangehaakt op collectieve warmtesystemen en wordt waterberging en groen op gebiedsniveau gerealiseerd. Er is een lopende samenwerking met onder andere corporaties. De procedures worden per deelgebied gevoerd. Van een grote locatie Oranjekwartier is het bestemmingsplan eerder dit jaar vastgesteld door de raad.</p> <p><i>Zijn er nog nadere aandachtspunten? Bijv. rond water/ bodem, klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/ geluid, externe veiligheid, gezondheid, groen/ natuur, stikstof, etc.? Geef een korte duiding van wat hier aan gedaan wordt of moet worden.</i></p>
<p>6. Het plan past in/ bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?</p>	<p><b>Keizerslanden sleutelproject in Regionale Woonagenda West Overijssel</b></p> <p>De woningbouw past in de regionale verstedelijkingsprogramma-/netwerkstrategie, zoals opgenomen in de Omgevingsagenda oost en de Regionale Woonagenda West-Overijssel. In de Regionale Woonagenda West-Overijssel hebben provincie en gemeenten, in aansluiting op de Omgevingsagenda Oost, vastgesteld hoe de verstedelijkingsopgave vorm te geven en hoe te komen tot een toekomstbestendige woningvoorraad. Kern van de aanpak is de koppeling van de woonopgave met de brede ruimtelijk-economische agenda.</p> <p>De woningbouwopgave concentreert zich vooral rond de bestaande stedelijke netwerken en OV-knooppunten, waaronder Deventer. Met het concentratieprincipe wordt aangesloten bij bestaand voorzieningenaanbod en infrastructuur, wordt de economische kracht van de regio's versterkt en worden tegelijkertijd landschappelijk waarden</p>

beschermd. Pijlers bij uitwerking van de woningbouwopgave zijn een inclusieve woningmarkt, een toekomstbestendige woonomgeving en een duurzaam en circulair woningbestand.

De woonopgave wordt gezien als vliegwiel voor transformatie, leefbaarheid, zorg, mobiliteit, klimaatopgaven en landschapsontwikkeling, maar ook andersom.

In de agenda is gezamenlijk een aantal woningbouwprojecten als Sleutelproject benoemd die van regionaal belang zijn, impact hebben en een stevige bijdrage leveren aan binnenstedelijke transformatie, verstedelijking en de versnellingsopgave.

Keizerslanden is een van deze aangewezen sleutelprojecten. In dit project komen nieuwbouw, transformatie en herstructurering samen. Op gemeenteniveau is voor dit project een Gebiedsprogramma opgesteld met de integrale, ruimtelijk en sociale opgaven.

Inbreiding is opgenomen in Omgevingsvisie Deventer, de Strategische Agenda Cleantech Regio 1.0 en de woningbouwprogrammering West-Overijssel.

Belangrijke relatie met het woningbouwprogramma van Deventer met extra accent op bouwen voor de arbeidsmarkt.

Link naar de documenten:

- Omgevingsagenda Oost-Nederland | Rapport [omgevingsagenda-oost-nederland.pdf \(overheid.nl\)](#)
- Regionale-woonagenda West Overijssel [2 \(notubiz.nl\)](#)

*Past de locatie van de woningbouw in de verstedelijkingsstrategie of MIRT bereikbaarheidsprogramma, past de bovenplanse infrastructuur hierin, en/of het flankerend beleid? Wat is hier wel/ niet in voorzien?*

*Ja, hoe/ nee, waarom niet/ n.v.t.*

*Denk hierbij niet alleen aan doelen voor wonen en bereikbaarheid, maar ook aan water, bodem, energie, klimaat, economie, etc.*

## 7. Bestuurlijk commitment

### **Gemeente Deventer**

Er is groot bestuurlijk commitment voor de ontwikkelingen in Keizerslanden. Dit is opgenomen in de gemeentelijke Omgevingsvisie (gemeenteraad), de vastgesteld woonagenda West Overijssel (provincie). Voor de hele ontwikkeling Keizerslanden is in 2020 een gebiedsprogramma vastgesteld.

Voor Steenbrugge en het Oranjekwartier is een bestemmingsplan vastgesteld. Er is een grondexploitatie geopend voor de publieke kosten in Keizerslanden en Steenbrugge.

### **Commitment co-financiering**

Deze propositie is door het college vastgesteld. Het college heeft de dekking voor de co-financiering vastgesteld onder voorbehoud van goedkeuring door de raad.

*Welk bestuurlijk commitment van de gemeente zit op deze woningbouw binnen de ingediende propositie? Is er bijvoorbeeld al een ontwikkelvisie of bestemmingsplan voor het betreffende plan(nen) vastgesteld en is er al een grondexploitatie geopend?*



3c

-

€, incl. btw, huidig prijspeil

3a

Totaal investeringskosten infra-/mobiliteitsmaatregelen

€ 29.803.117

- moet groen zijn