



PvdA-GroenLinks

**Voorstel tot het instellen van een
Aankoopregeling
voor het
Maatschappelijk
Makelen & Schakelen**



4 juli 2016



Voorwoord

De Vughtse gemeenschap staat de komende jaren voor de grootste infrastructurele uitdaging ooit. De spoorlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven wordt deels verdiept aangelegd, de N65 krijgt twee ongelijkvloerse kruisingen en de kruising van spoor en N65 wordt omgedraaid. Om dit te realiseren zal Vught enkele jaren een bouwput zijn, met noodspoor, omleidingen, opstoppen etc.

Deze werkzaamheden hebben een grote impact op alle inwoners, ondernemers en organisaties in de gemeente. Maar vooral op degene die direct naast deze sporen en wegen leven, wonen en werken.

Vught heeft niet gevraagd om extra treinbewegingen dwars door het dorp. Vught heeft ook geen belangen bij het faciliteren van doorstroom over de N65 voor niet regionaal verkeer. Vught heeft wel belang bij het verminderen van de doorsnijdingen in de gemeente en het vergroten van de leefbaarheid voor de inwoners. Daar heeft de gemeente dan ook op ingezet in de lobby bij provincie en rijk.

PvdA-GroenLinks vindt dat de verantwoordelijkheid van de gemeente niet stopt nu er concrete plannen liggen om het spoor en de N65 aan te pakken. Individuele inwoners mogen niet de rekening moeten betalen van deze ingrepen. Daarom heeft de fractie reeds in november 2015 geopperd om te komen tot een aankoopregeling voor direct omwonenden van het spoor. Dit zou moeten worden opgenomen in het pakket van maatregelen voor bewoners aan het spoor en de N65 binnen het zogenaamde Maatschappelijk Makelen & Schakelen (MMS).

Onze eerdere suggestie werd ontvangen met enige scepsis. Een aankoopregeling zou veel te duur zijn. Het zou niet nodig zijn om mensen te kunnen helpen, omdat er voldoende andere instrumenten zijn. PvdA-GroenLinks zou hiermee verkeerde verwachtingen scheppen. Oftewel, er was geen behoefte om dit te voorstel op te pakken.

PvdA-GroenLinks heeft daarom zelf deze handschoen opgepakt en het voorstel op hoofdlijnen verder uitgewerkt. Daarbij heeft de fractie informatie ingewonnen bij de Vughtse ambtelijke organisatie, woningcorporatie Woonwijze, leegstandbeheerder Gapph, de provincie en diverse bewoners tijdens bezoeken aan de spoorzone.

Het eindresultaat is een uitwerking op hoofdlijnen. Maar het toont aan dat het instellen van een aankoopregeling een stuk haalbaarder is dan vooraf door menigeen werd gedacht. Het is zeker niet kostenneutraal. Maar het is een kwestie van politieke en bestuurlijke wil om te komen tot een plan waarbij gedupeerden de keuzevrijheid krijgen om zelf een keuze te maken over hun toekomst.

PvdA-GroenLinks dankt de verschillende partijen voor de medewerking en inbreng. Vanzelfsprekend neemt de fractie de volledige verantwoordelijkheid voor dit eindresultaat. Met dit voorstel hoopt de fractie een bijdrage te leveren om te komen tot een passende oplossing voor de Vughtenaren direct aan het spoor en de N65.

Toine van de Ven

Fractievoorzitter
PvdA-GroenLinks Vught & Cromvoirt



1 Inleiding

De gemeente Vught wordt doorsneden door twee spoorlijnen, de A2 en de N65. Het steeds intensievere gebruik van deze infrastructuur heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid in Vught. Reden voor de gemeente om enkele jaren geleden zelf een traject te starten om de N65 te verdiepen en de barrièrewerking te verminderen. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is geen keuze van de gemeente zelf, maar opgelegd door het rijk. In beide gevallen heeft de gemeente een actieve lobby opgezet om de overlast voor Vught te beperken.

Inmiddels is de besluitvorming over de kaders van de investeringen doorlopen. Op 17 december 2015 heeft de Stuurgroep de variant V3 gekozen voor het spoor. Over de N65 heeft de regio op 24 maart 2016 een besluit genomen. De scope van de werkzaamheden en de financiële bijdrages van lokale gemeenten, provincie en rijk zijn vastgelegd. De komende jaren worden deze kaders uitgewerkt tot concrete plannen om te realiseren.

De focus in deze plannen ligt vooral op de voordelen van Vught na de realisatie. Dit voorstel gaat juist over hoe we omgaan met de overlast voor én tijdens de bouwperiode.

Voor veel Vughtenaren beginnen hiermee de zorgen pas echt. Mensen die nabij het spoor en de N65 leven, wonen en werken zitten in twijfel over hun toekomst.

Succesvolle lobby

Voor het spoor en de N65 heeft Vught succesvol grote budgetten bij het rijk en de provincie losgekregen. Voor de N65 was er vanuit het rijk eerst geen prioriteit. Voor het spoor wel, maar met een minimale variant met hoge geluidsschermen en weinig oversteken.

Momenteel zijn de volgende budgetten beschikbaar:

- Spoor € 502 miljoen
- N65 € 107 miljoen

Vught zelf draagt hier zo'n € 35-45 miljoen aan bij. Een fikse bijdrage voor een gemeente met een jaarlijkse begroting van zo'n € 60 miljoen.

2 Overlast voor én tijdens de bouwperiode

De gevolgen van de ingrijpende plannen voor het spoor en de N65 kunnen niet worden gedragen door individuele burgers. De wettelijke regelingen bieden slechts in een beperkt aantal gevallen een oplossing. Het MMS van de gemeente biedt mogelijk aan een grotere groep inwoners kansen, maar het college benadrukt tegelijkertijd dat er geen garanties op succes zijn.

2.1 Knelpunten van bewoners

Het grootste probleem van de bewoners langs het spoor en de N65 is dat ze 'gevangen zitten' in de eigen woning. De langdurige periode van voorbereidingen en werkzaamheden hebben grote impact op de leefbaarheid. Dat maakt dat op de reguliere markt weinig mensen hun woning kunnen verkopen. Daarmee zijn ze beperkt in hun keuzevrijheid om de werkzaamheden te ontlopen en elders een toekomst op te bouwen. Voor huurders geldt dit in mindere mate.

De impact op de leefbaarheid wordt heel divers ervaren. Vooral de tijdelijke constructies zodat treinen en auto's kunnen blijven rijden, zoals het noodspoor en een tijdelijke weg voor de N65, zorgen voor veel overlast en onzekerheid. Mensen hebben onder andere zorgen over schade aan hun woning, geluidshinder, trillingen en de bereikbaarheid van de woning. Maar een aanzienlijk deel van de bewoners verwacht ook in de definitieve situatie na de bouwperiode een verslechtering van de woonsituatie.

Dat zorgt voor vele persoonlijke, schrijnende situaties. Ouders die vrezen dat hun kinderen hun jeugd in een (onveilige) bouwput moeten spelen en opgroeien. Mensen die moeten verhuizen vanwege scheiding, ander werk of ziekte, maar niet kunnen verkopen (tegen een redelijke prijs). Ouderen die snel willen overstappen naar een gelijkvloerse



woning/appartement, maar vastzitten in hun eengezinswoning. Mensen die liever naar buiten de gemeente willen verhuizen. Maar in de kern gaan al deze problemen over het hebben van een keuze tussen blijven wonen of verhuizen.

2.2 Wettelijk aanbod

Bij zulke infrastructurele ingrepen kunnen bewoners aanspraak maken op compensatie. In de gevallen dat stukken grond en/of woningen onteigend moeten worden, is daar een regeling voor. Datzelfde geldt voor schade die voortkomt uit de werkzaamheden. In mindere mate zijn er ook mogelijkheden om aanspraak te maken op compensatie voor overlast tijdens de werkzaamheden. De verwachting is echter dat van dat laatste niet te veel verwacht moet worden, omdat het lastig is daar aanspraak op te maken en de vergoedingen beperkt zijn.

Bewoners aan het spoor en de N65 kunnen op deze wettelijke regelingen aanspraak maken. Slechts een klein deel van deze groep zal er ook daadwerkelijk voor in aanmerking komen. De rest kan niet op wettelijke voorzieningen rekenen.

Bij reguliere werkzaamheden zoals het vervangen van rioleringen of onderhoud aan wegen volstaat dat ook. Maar vooral de ingrepen voor het PHS en het omdraaien van het spoor en de N65 zijn niet vergelijkbaar met reguliere werkzaamheden. Er is bij dit project sprake van langdurige overlast tijdens de plan- en bouwperiode. Daarnaast is de impact van de overlast heel ingrijpend, mede door de aanleg van een noodspoor (en mogelijk een tijdelijke weg) dat op sommige plekken zeer dicht bij de woningen komt te liggen. De verdiepte ligging van het spoor is een toekomstwens ten gunste van het gehele dorp, maar op de korte en middellange termijn betalen vooral de spoorbewoners hiervoor de rekening. Er is dan ook een sterke behoefte om naast de wettelijke regelingen aanvullend bovenwettelijke maatregelen te treffen.

2.3 Maatschappelijk Makelen & Schakelen

De gemeente Vught heeft als bovenwettelijk beleid het zogenaamde Maatschappelijk Makelen & Schakelen (MMS) bedacht. Door samen met andere partijen zoals woningcorporatie, makelaars, banken, ontwikkelaars etc. de handen ineen te slaan, zouden er passende alternatieven moeten ontstaan voor de bewoners die niet onder de wettelijke maatregelen vallen. De gemeente gaat daarbij vooralsnog uit van een kostenneutrale uitvoering.

Nadat een eerdere poging om tot een invulling van het MMS te komen is mislukt, is begin 2016 gestart met drie pilots om mogelijkheden verder uit te werken. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan: tijdelijke huisvesting, collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) en vervangende (huur)woningen. Hoewel dit in diverse gevallen mogelijk kansrijk kan zijn, biedt het niet aan iedereen (direct) een passend alternatief.

De gemeente heeft onderzoeksbureau Forum opdracht gegeven om een onderzoek te doen naar de verwachtingen rondom het MMS. Daaruit blijkt dat van de respondenten 82%

zich in grote mate gedupeerd voelt door de ontwikkelingen rondom het spoor en 27% zich in grote mate gedupeerd voelt door de bouwplannen voor de N65. Uit het onderzoek blijkt verder dat 64% van de respondenten tijdelijk of definitief wil verhuizen. Bij de oplossingen om dat mogelijk te maken noemt 25% specifiek een uitkoopregeling.

MMS = geen oplossing voor iedereen

Twee casussen als voorbeeld.

Casus 1: Ouder echtpaar van 82 en 84

Moeten eigenlijk gelijkvloers gaan wonen, vanwege de gezondheid, maar kunnen hun huis niet verkopen. Alternatief is het huis tegen een lagere waarde te verkopen zoals burens (€100.000,- lager) gedaan hebben.

Casus 2: Jong stel van 29 en 32

Zijn niet afkomstig uit Vught en willen graag verhuizen naar Den Bosch. Alle MMS voorstellen voor alternatieven binnen Vught zijn daardoor niet passend.



3 Voorstel voor een aankoopregeling

PvdA-GroenLinks denkt dat het maatwerk binnen het MMS moet worden aangevuld met een aankoopregeling als generieke maatregel. Dit stelt de bewoners in staat om zelf een keuze te maken over hun toekomst, doordat ze de woning voor een reële prijs kunnen verkopen. PvdA-GroenLinks haalt inspiratie voor de aankoopregeling uit de provinciale opkoopregeling voor woningen tijdens de economische crisis en de 'Moerdijkregeling' in de gemeente Moerdijk. Daaruit blijkt ook dat het hebben van de keuze soms belangrijker is dan er daadwerkelijk gebruik van maken.

3.1 Het concept van een aankoopregeling

De aankoopregeling gaat uit van de veronderstelling dat er sprake is van een tijdelijk probleem om de woningen te bewonen. De woningen zijn tijdelijk minder aantrekkelijk, waardoor de waarde lager is en het lastig is om te verkopen. Maar na de realisatie van de bouwwerkzaamheden, staan deze woningen weer in een prachtige omgeving waar het goed wonen is.

Daarom krijgen de huidige bewoners de kans om hun woning te laten aankopen. Na de aankoop worden de woningen beheerd door een leegstandbeheerder. Deze kan tijdelijk huurders in de woningen plaatsen in het kader van de leegstandswet of de nieuwe wetgeving die tijdelijke verhuur mogelijk maakt. Dit is aantrekkelijker dan antikraak in verband met de maximale huurtarieven die daarbij gelden. Na de bouwperiode worden de woningen opnieuw op de markt gebracht om verkocht te worden. Eventueel met een recht op eerste koop voor de voormalige eigenaar.

De gemeente voert de regie op deze regeling. De uitvoering kan de gemeente zelf uitvoeren of kan worden belegd bij marktpartijen. Belangrijkste reden om de regie te behouden als gemeente is om speculatie door commerciële partijen te voorkomen. Dit garandeert dat de huidige bewoners een reële vergoeding voor de woning krijgen in plaats van een veel lagere waarde vanwege de komende werkzaamheden.

3.2 Voorwaarden voor deelname

PvdA-GroenLinks stelt voor om de aankoopregeling aan te bieden aan alle bewoners in het gebied aan het spoor en de N65 waar sprake is van langdurige werkzaamheden en/of tijdelijke constructies. Concreet gaat dit dan over de oost- en westzijde van het spoor over de lengte van het tijdelijk noodspoor én de locatie waar spoor en N65 elkaar kruisen. Alle eerstelijns bebouwing, oftewel de woningen waarvan de voorzijde of zijkant direct 'raken' aan het spoor en/of N65. Alle woningeigenaren die eigenaar zijn geworden tot het voorkeursbesluit op 17 december 2015 is genomen, komen in aanmerking. Dit is de scope van de regeling.

Uitgesloten van aanspraak op de aankoopregeling zijn:

- Woningen die niet onder de scope vallen
- Woningen die al onder de wettelijke aankoopregeling van ProRail vallen
- Woningen die onder de doelgroep van de woningcorporatie vallen

De waarde van de woning wordt getaxeerd op basis van de marktwarde ware er geen infrastructurele ontwikkeling. Dat garandeert dat de bewoners een redelijke prijs krijgen en verhuizen een reële optie is. De aankoopprijs is dus 100% van de waarde van de woning.

De tegemoetkoming van de aankoopregeling zit volgens PvdA-GroenLinks in het bieden van het alternatief. De partij is niet van mening dat de gemeente elke bewoner binnen de scope geheel schadeloos zou moeten of kunnen stellen. Wie geen gebruik maakt van de regeling, kan mogelijk aanspraak maken op een wettelijke compensatie vanwege overlast. PvdA-GroenLinks is niet voornemens bovenwettelijke compensatie te betalen. Wel kan middels maatwerk gezocht worden naar oplossingen in acute situaties, zoals bijvoorbeeld een onbereikbare woning vanwege een gebroken been.

In deze aankoopregeling zijn niet alle kosten die gepaard gaan met verkoop, verhuizing en nieuwe woning opgenomen. Deels komen deze kosten – evenals bij een reguliere



verhuizing – bij de bewoners zelf te liggen. Onder de regeling vallen wel de taxatie, de overdrachtsbelasting en de notariskosten bij de aankoop van de woning. Voor eigen rekening komen alle kosten die betrekking hebben op de nieuwe woning en de verhuizing.

4 Financiering

PvdA-GroenLinks heeft op basis van deze kaders diverse varianten voor een aankoopregeling doorgerekend. Voor de financiering is het uitgangspunt van het college om MMS budgettair neutraal uit te voeren losgelaten. Desondanks moet de noodzakelijke bijdrage van de gemeente beperkt blijven om realistisch te zijn.

4.1 Scenario's

In de doorrekening zijn drie scenario's geschetst voor 50, 100 en 150 deelnemende woningeigenaren. Voor elk van deze scenario's zijn negen verschillende varianten met wisselende prognoses van waardeontwikkeling en rentepercentages doorgerekend. Bij de waardeontwikkeling van de woningen is gerekend met een gemiddeld waardeverlies van 10%, een gelijke waarde voor aankoop en verkoop en een waardestijging van 10%. Bij de rentepercentages is uitgegaan van rentes van 1% en 2%. Daarnaast is ook gerekend met 1,6%, hetzelfde percentage als het college hanteert in de Kadernota 2017-2020 voor investeringen in de rijksinfrastructuur.

Scenario	Woningen	Waarde	Rente
1A	50	-10%	1,0%
1B	50	-10%	1,6%
1C	50	-10%	2,0%
1D	50	0%	1,0%
1E	50	0%	1,6%
1F	50	0%	2,0%
1G	50	10%	1,0%
1H	50	10%	1,6%
1I	50	10%	2,0%

Scenario	Woningen	Waarde	Rente
2A	100	-10%	1,0%
2B	100	-10%	1,6%
2C	100	-10%	2,0%
2D	100	0%	1,0%
2E	100	0%	1,6%
2F	100	0%	2,0%
2G	100	10%	1,0%
2H	100	10%	1,6%
2I	100	10%	2,0%

Scenario	Woningen	Waarde	Rente
3A	150	-10%	1,0%
3B	150	-10%	1,6%
3C	150	-10%	2,0%
3D	150	0%	1,0%
3E	150	0%	1,6%
3F	150	0%	2,0%
3G	150	10%	1,0%
3H	150	10%	1,6%
3I	150	10%	2,0%

4.2 Opbouw financiering

De financiering voor de aankoopregeling is opgebouwd uit zes posten:

- Aankoopkosten: Incidentele kosten voor de aankoop van de woningen. Dit zijn de taxatiekosten, de notariskosten en de overdrachtsbelasting.
- Onderhoud & beheer: Alle kosten die noodzakelijk zijn om de woningen te onderhouden en te beheren. Dit zijn de vergoeding voor de leegstandbeheerder, de woonlasten (belastingen en dergelijke) en onderhoudskosten. Energie en verzekeringen zijn voor kosten van de huurder.
- Huuropbrengsten: De huur die gevraagd kan worden voor de woningen aan de tijdelijke huurders. Deze huur moet minimaal de structurele kosten voor beheer en onderhoud dekken.
- Verkoopkosten: Incidentele kosten voor de verkoop zoals de verkopend makelaar. De woningen worden kosten koper verkocht, zodat verdere kosten aan de koper zijn.
- Waardeontwikkeling: De ontwikkeling van de waarde van de woningen bij de verkoop ten opzichte van de aankoopwaarde van de woning.
- Rentelasten: De lasten voor de rente over de leningen die moeten worden afgesloten om de aankopen te kunnen financieren.



4.3 Kosten aankoopregeling

PvdA-GroenLinks heeft op basis van gesprekken met deskundigen en vergelijking van diverse offertes inschattingen gemaakt van de cijfers voor de doorrekening. Op basis hiervan kan per woning een voordeel worden behaald door verhuur. Elke woning kost structureel € 4.348,- per jaar aan onderhoud en beheer. Daar tegenover staan gemiddelde huuropbrengsten ter hoogte van € 10.200,-. Met dit voordeel kunnen een deel van de incidentele lasten én de rentelasten worden gedekt. De jaarlijkse kosten kunnen in elke fase van het project (aankoopperiode, bouwperiode en verkoopperiode) gedragen worden uit de opbrengsten. Dit maakt van de aankoopregeling een reële businesscase. Dit resulteert in de volgende uitkomsten per scenario:

Totale kosten scenario's	50	100	150
Positiefste scenario (G)	-€ 2.403.500,00	-€ 4.807.000,00	-€ 7.210.500,00
Negatiefste scenario (C)	€ 2.846.500,00	€ 5.693.000,00	€ 8.539.500,00
Gemiddelde van scenario's (A-I)	€ 279.833,33	€ 559.666,67	€ 839.500,00
Aannemelijke scenario (E)	€ 396.500,00	€ 793.000,00	€ 1.189.500,00

Jaarlijkse kosten (gemiddelde)	50	100	150
Positiefste scenario (G)	-€ 160.233,33	-€ 320.466,67	-€ 480.700,00
Negatiefste scenario (C)	€ 189.766,67	€ 379.533,33	€ 569.300,00
Gemiddelde van scenario's (A-I)	€ 18.655,56	€ 37.311,11	€ 55.966,67
Aannemelijke scenario (E)	€ 26.433,33	€ 52.866,67	€ 79.300,00

PvdA-GroenLinks ziet het scenario E als de meest aannemelijke variant. In dit scenario is rekening gehouden met een gemiddeld gelijke waarde van de woningen bij aankoop en bij verkoop. Dit past bij het uitgangspunt dat (in ieder geval voor nieuwe bewoners) na de bouwperiode de woningen weer uitstekend bewoonbaar zijn. In dit scenario is gerekend met een rentepercentage 1,6%, hetzelfde percentage als waar het college mee rekent. Hierbij gaat ook PvdA-GroenLinks uit van het maken van afspraken met de provincie over de financiering van en/of garantstelling bij de aankoopregeling. Dat past ook in eerdere steun van de provincie bij de 'Moerdijkregeling'.

Voorbeeld: De Moerdijkregeling

In het dorp Moerdijk is met steun van de provincie de zogenaamde 'Moerdijkregeling' van kracht. Deze regeling is opgezet vanwege de economische ambities in de Havenstrategie voor gebruik van de haven en industrieterrein.

Dankzij de regeling kunnen huidige én toekomstige woningeigenaren altijd hun woning verkopen. Als iemand hiervan gebruik wil maken, krijgt de gemeente een half jaar om de woning te verkopen op de particuliere markt. Lukt dit niet, dan koopt de gemeente zelf de woning tegen 95% van de taxatiewaarde (peildatum 1 januari 2013).

Voor de regeling is € 10 miljoen beschikbaar gesteld. De provincie financiert dit voor in de vorm van een rentedragende lening aan de gemeente. Provincie en gemeente staan samen garant voor eventueel extra aan te trekken financieringsmiddelen. Het Havenschap Moerdijk neemt in 2030 de volledige kosten van de regeling voor haar rekening.

Woningbezitters hebben dankzij deze samenwerking de garantie dat ze niet gevangen zitten in hun woning.



4.4 Risicoparagraaf

Vanzelfsprekend zitten er financiële risico's aan deze aankoopregeling. Voor zover mogelijk is daar bij de berekeningen rekening mee gehouden. De gebruikte cijfers zijn gebaseerd op gesprekken met deskundigen. Waar cijfers zijn gebaseerd op schattingen en aannemes is getracht niet te positief te rekenen. Zo is er nog ruimte om tot gunstigere prijsafspraken te komen in verband met 'massa'. Met een taxateur, notaris en makelaar kunnen dan gunstigere tarieven worden afgesproken.

Het grootste risico lijkt de onzekerheid over de waardeontwikkeling van de woningen. De scenario's met een waardeverlies van 10% laten een flink financieel gat zien. De vraag is echter – los van economische ontwikkeling – of het reëel is een negatief effect na de realisatie van de bouw te verwachten. Bij een ongunstige economische ontwikkeling is het mogelijk om de verkoop van de woningen te vertragen. De structurele lasten en rente op de leningen worden immers gedekt door de opbrengsten. Het rekken van de verkooptermijn heeft daarmee geen financiële gevolgen.

Om een buffer op te bouwen, stelt PvdA-GroenLinks voor om rekening te houden met een risicoreserve van 25% van de totale kosten. Dit risico moet worden meegenomen in de bijdrage aan de bestemmingsreserve MMS. Voor de E-varianten van de scenario's betekent dit het volgende:

Scenario	Totale kosten	Risico	Jaarlijkse kosten
1E	€ 396.500	€ 99.125	€ 33.042
2E	€ 793.000	€ 198.250	€ 66.083
3E	€ 1.189.500	€ 297.375	€ 99.125

4.5 Bestemmingsreserve MMS

Door een bestemmingsreserve MMS in te stellen, kunnen de lasten van de aankoopregeling gelijkmatig worden gespreid over de jaren 2017-2031. De bestemmingsreserve kan worden ingezet om de incidentele kosten te dekken en om eventuele tekorten in de jaarlijkse lasten te compenseren. Dit laatste wordt in de doorrekening overigens niet voorzien, omdat de structurele lasten worden gecompenseerd door de opbrengsten vanuit tijdelijke verhuur.

Om de bestemmingsreserve te vullen stelt PvdA-GroenLinks voor om een jaarlijkse dotatie op te nemen in de begroting. Hierbij rekent PvdA-GroenLinks met scenario 3E, waar ruimte is voor 150 woningen. De jaarlijkse bijdrage aan het bestemmingsreserve MMS moet dan € 100.000,- zijn. De bestemmingsreserve kan verder worden aangevuld met incidentele voordelen op de jaarlijkse exploitatie. Hiermee kan eerder een deel van de lening afgelost worden of de noodzakelijke jaarlijkse bijdrage worden verlaagd.

Wanneer tussentijds niet wordt afgelost of incidentele investeringen (de aankoop- en verkoopkosten) worden betaald vanuit de bestemmingsreserve, zijn de totale kosten van het project hoger vanwege de oplopende rente. De doorrekening van de kosten per jaar laat zien dat bij scenario 3E in dat geval een kostenpost van € 1.567.500,- resteert in 2032 en een voordeel op het resultaat van € 87.420,-. De totale kosten vallen daarmee nog steeds binnen de € 1,5 miljoen die in de bestemmingsreserve MMS zit in 2032 op basis van 15 jaarlijkse bijdragen van € 100.000,-.

5 Verdere uitwerking

Deze uitwerking van de ideeën van PvdA-GroenLinks laten een realistisch beeld zien voor het instellen van een aankoopregeling. Vanzelfsprekend vraagt het nog de nodige uitwerking om tot een daadwerkelijke regeling te komen. Daarvoor zijn ook nog verschillende alternatieve invullingen mogelijk.



5.1 Uitvoering

PvdA-GroenLinks ziet de uitvoering van de aankoopregeling bij voorkeur onder regie van de gemeente gestalte krijgen. Sowieso zal de gemeente een noodzakelijke partner zijn wanneer er aanspraak wordt gedaan op provinciale financiering. Probleem wanneer de gemeente zelf de woningen koopt, is wel dat voor het verschil tussen de aankoopwaarde (zonder invloed van de plannen) en de werkelijke dagwaarde (met invloed van de plannen) een voorziening moet worden getroffen. Vanwege gewijzigde wetgeving betreffende het grondbedrijf kan dit niet langer drukken op het project, ondanks dat het heel reëel is dat de waarde van de woningen na de waardedaling voor én tijdens de bouwperiode weer zullen stijgen. Een alternatieve oplossing is om een stichting of andere instelling de opdracht te geven om de uitvoering gestalte te geven.

5.2 Alternatieven

PvdA-GroenLinks heeft dit voorstel doorgerekend op basis van een invulling van de aankoopregeling. Daar zijn diverse alternatieve invullingen voor te bedenken die allemaal hun weerslag hebben op de noodzakelijke financiering. De regeling kan opgeplust of versoberd worden. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Aanpassen gebied in scope (bijvoorbeeld alleen westzijde, gehele spoorzone, inclusief N65 etc.)
- Aanpassen ijkdatum in scope
- Aanpassen bebouwing in scope (bijvoorbeeld ook tweedelijns bebouwing)
- Aankoop tegen lagere waarde dan de taxatiewaarde
- Verplicht eerst zelf bepaalde periode aanbieden op particuliere markt
- Langere periode van aankopen garanderen
- Meer kosten meenemen in regeling (vergoeding voor verhuizing, kosten aankoop nieuwe woning etc.)
- Wel of geen recht op eerste koop voormalige eigenaar

Bijlagen:

- Onderbouwing cijfers berekeningen aankoopregeling MMS
- Doorrekening scenario's aankoopregeling MMS
- Doorrekening kosten per jaar aankoopregeling MMS
- Stappen aankoopregeling MMS