

## Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Haarlem houdende regels omtrent bovenwijkse netwerkvoorzieningen

### Samenvatting

De gemeente Haarlem groeit! De gemeente staat de komende jaren voor een belangrijke opgave om nieuwe woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen (i.c. groei arbeidsplaatsen) te realiseren. Tot en met 2030 wordt voorzien in de ontwikkeling van circa 11.250 woningen en circa 2.850 m<sup>2</sup> voorzieningen voor arbeidsplaatsen<sup>1</sup>. Om de groei van de stad te faciliteren heeft de gemeente 8 ontwikkelzones aangewezen waar een groot deel van de ontwikkelopgave gerealiseerd gaat worden. Het betreft Planetenlaan-Orionweg, Spaarndamseweg, Spaarnesprong, Zijlweg, Oostpoort, Spoorzone-Zuidwest, Europaweg en Schipholweg.

Ook buiten de ontwikkelzones wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van nieuwe woningen en (commerciële en maatschappelijke) voorzieningen. Het hogere doel is om de woningbouwopgave versneld aan te pakken, waarbij de focus ligt op verdichting van bestaand stedelijk gebied. Dit vraagt om een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte en een hoogwaardig voorzieningenniveau. In het coalitieakkoord is uitgesproken dat de groeiende stad een leefbare en gezonde stad is, die sociaal evenwichtig en bereikbaar is én dient te blijven, met oog voor kwaliteit.

De stad groeit en ontwikkelt zich als geheel. Naast het beoogde bouwprogramma dient ook te worden geïnvesteerd in de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Onderdeel hiervan is het stedelijk netwerk van infrastructuur. Dit dient te worden aangepast zodat Haarlem met de beoogde groei van de stad bereikbaar blijft en een gezond woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Het gaat dan om het infrastructurele netwerk van fiets, auto en openbaar vervoer.

De groei van Haarlem is een kans om de stad te verbeteren en verduurzamen. Voor de realisatie van voorzieningen in de openbare ruimte heeft de gemeente in 2007 de Structuurvisie Openbare Ruimte (vanaf nu: SOR) vastgesteld. Uit deze structuurvisie komt naar voren dat met name de infrastructurele voorzieningen op het schaalniveau van de gemeente aanpassing vergen. Het betreft bijvoorbeeld investeringen in het realiseren van nieuwe fietsparkeerplaatsen, het verbreden van belangrijke toegangswegen, het herinrichten van belangrijke kruispunten en het realiseren van een HUB voor hoogwaardig openbaar vervoer. Deze investeringen zien erop toe dat Haarlem in de toekomst zo wordt ingericht dat het meer vanzelfsprekend is om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te reizen. Deze vormen van mobiliteit nemen relatief de minste ruimte in en beperken de uitstoot van schadelijke stoffen.

Het betreft hier voorzieningen in het gemeentelijk verkeers- en openbaarvervoersnetwerk. Er is sprake van een grote gemeentelijke investeringsopgave. Het gaat hiermee om voorzieningen met een bovenwijkse karakter, wat betekent dat het nut en het profijt niet is beperkt tot een specifieke ontwikkellocatie, maar ook doorwerking heeft naar mogelijke andere ontwikkellocaties en naar (delen van) de bestaande stad. Deze bovenwijkse netwerkvoorzieningen dragen bij aan de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in voorziene nieuwe ontwikkelopgaven in de stad. Ze zorgen voor een verbeterde bereikbaarheid en voor een prettiger woon- en werkklimaat.

Het is daarmee gerechtvaardigd dat een evenredig deel van de kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen wordt toegerekend aan de nieuwe ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven in de stad. De gemeente wenst op korte termijn te beschikken over een beleidskader voor verhaal van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen in nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven.

### Doel van de nota

De verwezenlijking van het vastgoedprogramma kan niet zonder de realisatie van infrastructurele voorzieningen. Deze nota heeft de volgende doelen:

- Inzichtelijk maken welke bovenwijkse netwerkvoorzieningen noodzakelijk zijn.
- De investeringsopgave van deze netwerkvoorzieningen ramen.

1) Dit is gebaseerd op de plancapaciteit in de periode tot 2030, ontleend aan het verkeersmodel gemeente Haarlem 2019 dat wordt gehanteerd voor de toerekening van bovenwijkse netwerkvoorzieningen (zie hoofdstuk 9). De bron van deze cijfers zijn jaarlijkse gemeentelijke inzichten in plancapaciteit, welke eveneens beschikbaar worden gesteld op [www.plancapaciteit.nl](http://www.plancapaciteit.nl).

- Een systematiek vastleggen waarbij nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven naar evenredigheid bijdragen aan de realisatie van bovenwijkse netwerkvoorzieningen.
- De bijdrage onderbouwen die bij nieuwe ontwikkellocaties wordt gevraagd voor de realisatie van bovenwijkse netwerkvoorzieningen, dit zowel in de toepassing van een gemeentelijke als een particuliere grondexploitatie.

#### **Achtergrond van het kostenverhaal**

Op gemeenten rust de wettelijke plicht om kosten van de grondexploitatie te verhalen op particuliere exploitanten van aangewezen bouwplanontwikkelingen (bijvoorbeeld het bouwen van een woning) die worden opgenomen in aangewezen planologische besluiten (bijvoorbeeld een bestemmingsplan).

Het wettelijke instrumentarium is opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van dit instrumentarium dient in beginsel bij de vaststelling van een dergelijk planologisch besluit een zogenaamd exploitatieplan te worden vastgesteld. Dit vormt de basis voor publiekrechtelijk kostenverhaal. Ook is er de mogelijkheid om voorafgaand aan de vaststelling van het planologisch besluit afspraken te maken over het kostenverhaal, vastgelegd in een zogenaamde anterieure overeenkomst. Indien voor alle gronden in een planologisch besluit (waarin aangewezen bouwplanontwikkelingen zijn opgenomen) een anterieure overeenkomst is gesloten, kan worden besloten geen exploitatieplan vast te stellen.

Voor de vaststelling van het publiekrechtelijke kostenverhaal geldt de eis dat het moet gaan om de kosten van de grondexploitatie, die zijn opgenomen in een wettelijke kostenverhaalslijst. De aanleg van infrastructuur voor fietsverkeer, openbaar vervoer en autoverkeer behoren tot de wettelijk verhaalbare kosten. Een verdere eis bij het publiekrechtelijk kostenverhaal is dat het alleen mag gaan om investeringen die direct gerelateerd zijn aan een individuele nieuwe ontwikkellocatie/ontwikkelopgave. Dit komt tot uitdrukking in de werking van de wettelijke criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit. In het privaatrechtelijke spoor van een anterieure overeenkomst is er ruimte voor maatwerkafspraken en zijn de genoemde criteria niet dwingend van toepassing.

De werking van de wettelijke criteria leidt tot een knelpunt in de publiekrechtelijke verhaalsmogelijkheden van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen. In het kader van de totstandkoming van de nieuwe Omgevingswet is dit knelpunt door de wetgever onderkend. In de Omgevingswet wordt voorzien in een nieuw instrumentarium waarbij publiek- en privaatrechtelijk verhaal van onder meer de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor netwerkinfrastructuur mogelijk wordt.

Het gemeentelijk belang om snel en voortvarend aan de slag te gaan met de groeiopgave, maakt het essentieel dat er op korte termijn een beleidskader voor verhaal van bovenwijkse netwerkvoorzieningen in nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven beschikbaar is. Daarbij wordt, tot aan de invoering van de Omgevingswet, voor de toepassing van privaatrechtelijk kostenverhaal van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen uitgegaan van een aantal bouwstenen zoals die zijn opgenomen in de voorstellen voor wetgeving van dit nieuwe instrumentarium. Hiermee is de Nota in beginsel ook bruikbaar als basis voor de privaatrechtelijke en publiekrechtelijke toepassing van kostenverhaal onder de nieuwe Omgevingswet, zodra deze in werking treedt. De toepassing van de Nota is daarnaast ook van toepassing in ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven die op basis van een (nieuw vast te stellen) gemeentelijke grondexploitatie worden ontwikkeld.

De gehanteerde methodiek maakt dat van de totaal verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen, in beginsel 13% aan het totaal van de nieuwe ontwikkelopgaven kan worden toegerekend. Het resterende gedeelte van 87% wordt toegerekend aan de bestaande stad.

In de Nota worden de beleidskaders voor de toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen vastgelegd. Deze Nota heeft niet tot doel de (vervolg)vraag te beantwoorden wat de opbrengst is uit de gemeentelijke grondexploitaties en uit het privaatrechtelijk kostenverhaal bij particuliere exploitatie. De beantwoording van deze laatste vraag is afhankelijk van de vraag of binnen de ontwikkellocatie sprake is van voldoende waardestijging van de te ontwikkelen gronden. Dit komt als volgt tot uitdrukking:

- Bij gemeentelijke grondexploitaties: of de kosten in voldoende mate uit de gemeentelijke gronduitgifte kunnen worden terugverdiend.
- Bij particuliere grondexploitatie: het resultaat van gevoerde onderhandelingen.

#### **De bovenwijkse netwerkvoorzieningen**

Op basis van de SOR en gemeentelijke besluitvorming zijn de bovenwijkse netwerkvoorzieningen in beeld gebracht. Het betreft voorzieningen die naar verwachting gerealiseerd worden in de periode tot en met 2030 en nauw samenhangen met de ontwikkelopgave die de gemeente kent. Er zijn enkel voorzieningen opgenomen die al concreet in beeld zijn. Zo zijn voor enkele voorzieningen reeds besluiten genomen om tot realisatie over te gaan. Voorzieningen die naar verwachting in de periode 2025-2030 gerealiseerd zullen worden, zijn grotendeels ontleend aan het Uitvoeringsprogramma van de SOR.

Voor deze voorzieningen is de samenhang met de ontwikkelopgave van Haarlem reeds onderbouwd in de SOR en bestaat bovendien een beeld bij het type voorziening dat benodigd is.

In totaal zijn 35 netwerkvoorzieningen gedefinieerd die een bovenwijkse karakter kennen. Dit wil zeggen dat deze voorzieningen niet specifiek profijt opleveren voor een specifieke ontwikkellocatie, maar gerealiseerd worden vanwege de ontwikkelopgave als geheel. De bovenwijkse netwerkvoorzieningen zijn gericht op fietsinfrastructuur, auto-infrastructuur en openbaarvervoersinfrastructuur.

De investeringsopgave voor de realisatie van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen bedraagt in totaal circa € 150,5 miljoen exclusief btw (op netto contante waarde 1-1-2020). Met het vaststellen van deze nota wordt nadrukkelijk nog geen uitspraak gedaan over de realisatie van individuele voorzieningen. Dit zal in een later stadium per voorzieningen middels een separaat voorstel aan de raad worden voorgelegd (inclusief bijbehorende kredieten). Daarnaast zijn momenteel alle reeds verstrekte subsidies in mindering gebracht op de realisatiekosten, aangezien het kostenverhaal voor deze bedragen al 'anderszins verzekerd' is. Dit neemt niet weg dat voor de toekomstig te realiseren voorzieningen de gemeente zich zal blijven inspannen om subsidiemogelijkheden te benutten en grootschalige opgaven in samenwerking met publieke partners te realiseren.

### De ontwikkelopgave

De bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden toegerekend aan de voorziene ontwikkelopgaven in de stad. Deze ontwikkelopgaven zijn ontleend aan het verkeersmodel dat gebruikt wordt voor de toerekening van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen (Verkeersmodel Haarlem 2019). Het betreft inzicht in gemeentelijke plancapaciteit welke jaarlijks wordt gemonitord.

In de ontwikkelopgave is het volgende opgenomen:

- De toevoeging van 11.264 woningen.
- De toevoeging van 345 arbeidsplaatsen detailhandel<sup>2</sup>.
- De toevoeging van 103 arbeidsplaatsen industrie.
- De toevoeging van 2.406 arbeidsplaatsen overige programma's<sup>3</sup>.

Deze programma's zijn vertaald naar vierkante meters om onderling vergelijkbaar mogelijk te maken. Vervolgens is een weging gehanteerd tussen de verschillende programma's. Dit heeft als grondslag dat het toevoegen van vierkante meters woningbouw een ander effect heeft op verkeersintensiteiten dan vierkante meters detailhandel, industrie of overig programma. De weging is gebaseerd op normen vanuit verkeersonderzoek en wordt uitgedrukt in het aantal ritten per vierkante meter nieuwe functie. Dit levert de volgende weging op per functie:

	woningen	detail	industrie	overig
ritten / woning of abp	4,75	3,5	2	2,25
m <sup>2</sup> / woning of abp	133	67	33	25
ritten / m <sup>2</sup>	0,0357	0,0560	0,0710	0,0920
<b>Weging</b>	<b>1,00</b>	<b>1,56</b>	<b>1,98</b>	<b>2,57</b>

Tabel 1 – weging verschillende functies o.b.v. verkeersgeneratie (abp = arbeidsplaatsen)

### De toerekening

De voorzieningen zijn vervolgens toegerekend aan de ontwikkelopgave per wijk. Hiervoor zijn twee verschillende verdeelsleutels gehanteerd.

Voor de fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur zijn de voorzieningen toegerekend aan de ontwikkelopgave per wijk, op basis van een gelijke omslag naar aantallen gewogen meters bvo in de stad. Dit betekent dat het voorziene percentage groei in een specifieke wijk wordt gedeeld door het totaal aanwezig vastgoed in Haarlem in 2030 (nieuw + bestaande voorraad). Dit levert voor de fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur op totaalniveau een toerekeningspercentage op van 10,28%. Dit betekent dat van de totale kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur 10,28% toerekenbaar is aan de totale ontwikkelopgave (en het restant dus aan de bestaande voorraad van Haarlem).

Voor de auto-infrastructuur is gebruik gemaakt van een analyse van verkeersintensiteiten. Per voorziene maatregel is daarin een vergelijking gemaakt tussen het verkeer van en naar een bepaalde wijk in de

2 ) Detailhandel bevat de categorieën: horeca, recreatie, food, non-food en benzinstations.

3 ) Overig programma bevat de categorieën: groothandel, diensten, kantoren en onderwijs.

autonome situatie (zonder toevoeging van de ontwikkelopgave) en de plansituatie (met toevoeging van de ontwikkelopgave). De procentuele toename van verkeer bepaalt per ingreep de toerekenbaarheid aan een specifieke wijk. Dit levert voor de auto-infrastructuur op totaalniveau een toerekeningspercentage op van 16,05%. Dit betekent dat van de totale kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor auto-infrastructuur, 16,05% toerekenbaar is aan de totale ontwikkelopgave (en het restant dus aan de bestaande voorraad van Haarlem).

In totaal bedraagt de toerekening op basis van deze verdeelsleutels 13%. Van de totale investeringsopgave wordt namelijk circa € 19,6 miljoen toegerekend aan de ontwikkelopgave.

#### Het tarief voor de toe te rekenen kosten

Het resultaat van de toerekening is vertaald naar een tarief per Haarlemse wijk, uitgedrukt in één vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) ontwikkelleenheid. Het tarief is opgebouwd uit een vast bedrag voor fietsinfrastructuur (€ 2,18) en openbaarvervoersinfrastructuur (€ 1,86) en een fluctuerend tarief per wijk voor auto-infrastructuur (het resultaat van de intensiteitanalyse). Het totale tarief per ontwikkelleenheid per wijk is als volgt.

Wijk	Totaaltarief per m <sup>2</sup> ontwikkelleenheid
Amsterdamsewijk	€ 11,70
Boerhaavewijk	€ 14,51
Delftwijk	€ 10,36
Duinwijk	€ 11,15
Europawijk	€ 10,87
Haarlemmerhoutkwartier	€ 5,58
Houtvaartkwartier	€ 12,68
Indischewijk	€ 9,17
Meerwijk	€ 9,75
Molenwijk	€ 11,82
Oude Stad	€ 5,99
Parkwijk	€ 9,18
Slachthuiswijk	€ 10,10
Te Zaanenkwartier	€ 10,53
Ter Kleefkwartier	€ 10,69
Transvaalwijk	€ 11,59
Vogelenwijk	€ 18,88
Vondelkwartier	€ 9,63
Waarder- en Veerpolder	€ 8,10
Zijlwegkwartier	€ 7,26
Spaarndam	€ 6,22

Tabel 2 – tarief per m<sup>2</sup> ontwikkelleenheid per wijk

Het bovenstaande tarief bedraagt het tarief voor één ontwikkelleenheid. Om de toe te rekenen kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor een ontwikkeling te berekenen, dient het aantal eenheden van een programma te worden berekend. Dit wordt bepaald door de eerder genoemde weging per categorie. Hierbij is aan programma woningbouw een weging van 1 toegekend, aan detailhandel 1,56, aan industrie 1,98 en aan overig programma 2,57. Op basis van onderstaande tabel kan vervolgens het bedrag van de aan een ontwikkelopgave toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden bepaald. Tevens is een rekenvoorbeeld opgenomen van een fictief bouwprogramma.

	woningen	detail	industrie	overig	Totaal
A) m <sup>2</sup> bvo programma	...	...	...	...	
B) weging eenheden	1,00	1,56	1,98	2,57	
resultaat (A x B)	...(1)	...(2)	...(3)	...(4)	1+2+3+4 (C)
<b>Totaal eenheden</b>					<b>... m<sup>2</sup> bvo (C)</b>
<b>Tarief betreffende wijk</b>					<b>€ ... (D)</b>

<b>Toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen</b>	<b>€ ... (C x D)</b>
---	----------------------

Tabel 3 – rekentabel bepalen exploitatiebijdrage

#### Voorbeeldberekening toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Een initiatiefnemer wenst een ontwikkellocatie te realiseren in de Amsterdamsewijk. Zijn plan voorziet in de realisatie van 200 woningen van gemiddeld 80 m<sup>2</sup> bvo, 1.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren en een kleinschalige buurtwinkel van 250 m<sup>2</sup> bvo. Het totale bouwoppervlak bedraagt 17.250 m<sup>2</sup>.

Op basis van de weging in de tabel levert dit 16.000 eenheden op voor de woningbouw, 2.570 eenheden voor kantoor (overig programma) en 390 eenheden voor de winkel (detailhandel). In totaal betreft dit 18.960 eenheden. Het tarief in de Amsterdamsewijk bedraagt € 11,70 per eenheid. De totale toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen bedragen daarmee € 221.832 exclusief btw (op prijspeil 1-1-2020, rente dragend tegen 2,8% per jaar).

De toegerekende kosten aan een betreffende ontwikkellocatie zegt nog niks over de daadwerkelijke verhaalbaarheid. De vraag of een specifieke ontwikkellocatie in staat is om een bijdrage aan bovenwijkse netwerkvoorzieningen te doen, hangt af van de aanwezigheid van voldoende waardeverstijging van de te ontwikkelen gronden. Gezien de reikwijdte van toepassing van de Nota hangt dit mede af van de anterieure afspraken die de gemeente en een initiatiefnemer overeenkomen. Op basis van deze Nota zal de gemeente altijd inzetten op het verhalen van een bijdrage voor bovenwijkse netwerkvoorzieningen. Het uitgangspunt voor de gemeente is dat enkel van een afdracht kan worden afgeweken, indien een ontwikkellocatie een aantoonbaar onvoldoende waardeverstijging kent.

#### De spelregels

Voor de toepassing van de Nota bovenwijkse netwerkvoorzieningen geldt een aantal spelregels. De belangrijkste spelregels zijn:

- Er wordt een bestemmingsreserve bovenwijkse netwerkvoorzieningen ingesteld die geormerkt is aan de in de Nota opgenomen voorzieningen.
- De gemeente past de afdracht aan de bestemmingsreserve bovenwijkse netwerkvoorzieningen toe op zowel private grondexploitaties als op nieuw vast te stellen gemeentelijke grondexploitaties.
- De uitwerking van het beleidskader (opgenomen in onderdeel B van de Nota) zal periodiek worden geactualiseerd, waarbij onder andere de ontwikkelopgave, de lijst met bovenwijkse netwerkvoorzieningen en de toerekening worden aangepast.
- De gemeenteraad zal nog over de realisatie (en de benodigde kredieten) van de verschillende bovenwijkse netwerkvoorzieningen besluiten. Wordt een krediet gevoteerd, dan wordt voor de dekking het aandeel van de kosten dat ingevolge deze Nota wordt toegerekend aan nieuwe ontwikkelopgaven, ten laste van deze reserve gebracht.
- De gemeente verantwoordt jaarlijks dotaties, onttrekkingen en de stand van de bestemmingsreserve in haar MPG.
- Zodra de nieuwe Omgevingswet in werking treedt, wordt de Nota geactualiseerd en waar nodig aangepast op basis van de definitieve wettelijke regeling voor toepassing in privaatrechtelijk en publiekrechtelijk kostenverhaal.

#### Leeswijzer

De Nota bestaat uit 2 delen:

- Deel A Beleidskader
- Deel B Uitwerking beleidskader.

##### Deel A Beleidskader

Na hoofdstuk 1 (Inleiding) wordt in hoofdstuk 2 het doel, de reikwijdte en de status van de Nota beschreven. In hoofdstuk 3 is vervolgens een beschrijving gegeven van het wettelijke kader voor het kostenverhaal. Hoofdstuk 4 betreft de beschrijving van de systematiek van bepaling van de omvang van de verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen alsmede van de systematiek van de toedeling daarvan aan de bestaande stad en aan toekomstige ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven. Onderdeel van die beschrijving vormt de vastlegging van de daaraan ten grondslag liggende gehanteerde kaders en uitgangspunten. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de implementatie van de Nota.

##### Deel B Uitwerking beleidskader

In dit deel van de Nota is de uitwerking van het beleidskader opgenomen.

In hoofdstuk 6 is het overzicht van de bij het kostenverhaal betrokken bovenwijkse netwerkvoorzieningen opgenomen. In hoofdstuk 7 is de omschrijving van de verschillende ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven, verdeeld over de 21 wijken van de stad.

Vervolgens is in hoofdstuk 8 een kostenoverzicht van de bij het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen opgenomen. En in hoofdstuk 9 is de methodiek van de verdeling van de verhaalbare kosten van de netwerkvoorzieningen over de ontwikkelopgaven en de bestaande stad uitgewerkt. Na hoofdstuk 9 zijn de bijlagen opgenomen.

## Deel A: Beleidskader



### 1. Inleiding

De gemeente Haarlem groeit! De gemeente staat in de komende jaren voor een belangrijke opgave om nieuwe woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen (i.c. groei arbeidsplaatsen) te realiseren. Tot en met 2030 wordt voorzien in de ontwikkeling van circa 11.250 woningen en circa 2.850 arbeidsplaatsen<sup>4</sup>. Om de groei van de stad te faciliteren heeft de gemeente acht ontwikkelzones aangewezen waar een groot deel van de ontwikkelopgave gerealiseerd gaat worden. Die ontwikkelzones zijn aangegeven in de onderstaande figuur.

4) Dit is gebaseerd op de plancapaciteit in de periode tot 2030, ontleend aan het verkeersmodel gemeente Haarlem 2019. De bron van deze cijfers zijn jaarlijkse gemeentelijke inzichten in plancapaciteit, welke eveneens beschikbaar wordt gesteld op [www.plan-capaciteit.nl](http://www.plan-capaciteit.nl).



Afbeelding 1 – ontwikkelzones in Haarlem

De ontwikkelingen zijn niet beperkt tot de genoemde ontwikkelzones, ook buiten die zones wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van nieuwe woningen en (commerciële en maatschappelijke) voorzieningen. Het hogere doel is om de woningbouwopgave versneld aan te pakken, waarbij de focus ligt op verdichting van bestaand stedelijk gebied. Dit vraagt om een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte en een hoogwaardig voorzieningenniveau. In het coalitieakkoord is uitgesproken dat de groeiende stad een leefbare en gezonde stad is, die sociaal evenwichtig en bereikbaar is én dient te blijven, met oog voor kwaliteit.

Naast vastgoedprogramma's moeten nieuwe openbare voorzieningen worden aangelegd en bestaande openbare voorzieningen worden aangepast om niet alleen kwantitatief, maar vooral ook kwalitatief te groeien. De gemeente streeft naar een evenwichtige groei met behoud van de stedelijke kwaliteit en de juiste balans tussen wonen, werken, voorzieningen, groen en mobiliteit. Zie de onderstaande passage uit het Programma Groei van Haarlem<sup>5</sup> :

*“Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven. Dat zorgt voor grote druk op de woningmarkt. Daarom hebben we de ambitie om tot en met 2025 10.000 woningen toe te voegen. Deze zijn nodig om wachttijden voor sociale woningen te verkorten, doorstromen te vergemakkelijken en iedereen meer kans te geven een woning te vinden. We zorgen ervoor dat voorzieningen, zoals winkels, scholen en groen meegroeien met het aantal inwoners en dat we scherp toezien op de bereikbaarheid van de stad. Ook willen we meer werkgelegenheid in Haarlem mogelijk maken. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken.*

5 ) Het Programma Groei van Haarlem, vastgesteld bij collegebesluit van 27 maart 2018 (2018/126222), voortkomend uit de oproep van de raad bij de Kadernota 2017 om na te denken over de effecten van de groei van de stad.

*De lasten proberen we zo eerlijk mogelijk te verdelen over de stad. En hoe de stad eruit gaat zien bepalen we samen met de Haarlemmers, want samen maken we de stad!"*

Voor de realisatie van openbare voorzieningen heeft de gemeenteraad in 2017 de Structuurvisie Openbare Ruimte: *Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar* (hierna: SOR) vastgesteld. In de SOR worden de keuzes beschreven die Haarlem maakt om de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte te verbeteren. Dit is nodig, mede vanwege de in die periode te verwachten groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen. Haarlem heeft hier verder uitwerking aan gegeven in het *Rapport groeipotentie (Studie naar wonen, voorzieningen, werken en mobiliteit)* van 9 april 2019. In deze studie worden de effecten van het voorgenomen bouwprogramma op de mobiliteit inzichtelijk gemaakt.

Uit de SOR en het Rapport Groeipotentie volgt dat de noodzaak tot aanleg en aanpassing van bestaande openbare voorzieningen bovenal betrekking heeft op het schaalniveau van infrastructuur voor verkeers- en openbaarvervoersnetwerken. Het gaat hier om netwerkvoorzieningen met gemeentelijk en soms regionaal belang. Het betreft hiermee voorzieningen met een bovenwijks karakter, wat betekent dat het nut en het profijt niet beperkt is tot één specifieke nieuwe ontwikkellocatie, maar ook doorwerking heeft naar mogelijke andere ontwikkellocaties en/of (delen van) de bestaande stad. De in de SOR en het Rapport Groeipotentie opgenomen infrastructurele netwerkvoorzieningen kunnen worden onderverdeeld naar autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer.

Het uitgangspunt in de SOR is duurzame mobiliteit, omdat de stad niet is ingericht op een blijvende groei van het autoverkeer. Daarom wordt een andere verdeling over modaliteiten beoogd dan nu het geval is. Er wordt sterk ingezet op het verbeteren van de netwerkstructuur voor langzaam verkeer en voor openbaar vervoer om dit mogelijk te maken.

**Het realiseren van de benodigde en wenselijke infrastructurele netwerkvoorzieningen voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer is gericht op het in algemene zin verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving van de stad.**

Voor de fietsvoorzieningen is het van belang om extra ruimte te creëren. Dit wordt gedaan door het herinrichten van kruisingen met auto-infrastructuur in de fietsnetwerkvoorzieningen in de stad om de doorstroming te verbeteren. Daarnaast is er het belang om voor de fietser extra stallingsruimte te creëren nabij openbaarvervoerknooppunten om een makkelijke overstap op openbaar vervoer mogelijk te maken.

Voor het openbaarvervoersnetwerk is het van belang dat de capaciteit van de belangrijkste busroutes wordt uitgebreid, maar ook dat de snelheid, het comfort en het gebruiksgemak toeneemt. Alleen zo kan een duurzame mobiliteitstransitie mogelijk worden gemaakt die het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt dan de auto.

Voor het autoverkeer geldt tenslotte dat vanuit de netwerkinfrastructuur het doorgaand verkeer om de stad heen wordt geleid, terwijl in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied de maximale snelheid wordt beperkt. Daarnaast hebben de investeringen tot doel om de doorstroming te verbeteren en het gebruik van de hoofdroutes te stimuleren.

De drie groepen van infrastructurele voorzieningen worden hierna (tezamen) aangeduid als *bovenwijkse netwerkvoorzieningen*.

**De bovenwijkse netwerkvoorzieningen dragen bij aan de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in de voorziene nieuwbouwwontwikkelingen in de stad. Ze zorgen voor een verbeterde bereikbaarheid en een prettiger woon- en leefklimaat.**

Het realiseren van deze voorzieningen in het gemeentelijke verkeers- en openbaarvervoernetwerk vergt een grote gemeentelijke investeringsopgave.

Er is sprake van een duidelijke functionele samenhang tussen de beoogde investeringen in de aanleg en aanpassing van netwerkinfrastructuur en het geheel aan nieuwbouwwontwikkelingen in de stad. Worden de voorziene investeringen in deze infrastructuur niet (tijdig) gerealiseerd, dan ontstaan knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid en het woon- en werkklimaat wat ten koste gaat van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Hierdoor is het gerechtvaardigd dat een evenredig gedeelte van de kosten van deze netwerkvoorzieningen toegerekend wordt aan de toekomstige ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven. Dit betekent dat het



overgrote deel van de kosten van de aanleg c.q. aanpassing van infrastructuur voor deze gemeentelijke verkeers- en openbaarvervoersnetwerken ten laste komt van de bestaande stad (lees: de algemene middelen van de gemeente).

**Het is gerechtvaardigd om een evenredig gedeelte van de kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen toe te rekenen aan de nieuwe ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven in de stad.**

De gemeente Haarlem heeft bij de ontwikkeling van nieuwe ontwikkellocaties een regisserende rol. Soms wordt deze vormgegeven door een actieve grondpolitiek<sup>6</sup>. Soms is sprake van een meer faciliterende rol<sup>7</sup>, waarbij ruimte wordt geboden aan particuliere ontwikkelinitiatieven.

Op gemeenten rust de wettelijke plicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen op particuliere exploitanten van zogenaamde aangewezen bouwplanontwikkelingen<sup>8</sup> (zoals bijvoorbeeld de bouw van een of meerdere woningen) die worden opgenomen in daartoe aangewezen planologische besluiten (bijvoorbeeld een bestemmingsplan)<sup>9</sup>.

**Gemeenten zijn wettelijk verplicht om kosten van de grondexploitatie te verhalen op particuliere exploitanten van aangewezen bouwplanontwikkelingen die worden opgenomen in aangewezen planologische besluiten.**

Het kostenverhaalsinstrumentarium bij particuliere grondexploitatie is opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) en heeft de volgende kenmerken:

- a. Indien een aangewezen planologisch besluit met aangewezen bouwplanmogelijkheden wordt vastgesteld, dient in beginsel gelijktijdig een "exploitatieplan" te worden vastgesteld. In het exploitatieplan is de financiële en juridische publiekrechtelijke uitwerking opgenomen van de te verhalen kosten op de verschillende bouwplannen. Wordt vervolgens een omgevingsvergunning voor het bouwen van een aangewezen bouwplan verleend, dan wordt in die vergunning een financieel voorschrift in de vorm van een kostenverhaalsbijdrage, afkomstig uit het exploitatieplan, opgenomen.
- b. Voordat het aangewezen planologisch besluit is vastgesteld, is er de mogelijkheid de uitwerking van de kostenverhaalsplicht vast te leggen in een (anterieure) overeenkomst. Indien voor alle gronden waarop de aangewezen bouwplanmogelijkheden zijn voorzien een anterieure overeenkomst is gesloten, kan (voor zover het de toepassing van het kostenverhaal betreft) worden besloten om geen exploitatieplan vast te stellen.
- c. Nadat een exploitatieplan is vastgesteld en voordat een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt ingediend, is er de mogelijkheid de toepassing van het kostenverhaal vorm te geven in een (posterieure) overeenkomst. In dat geval dient de inhoud van het exploitatieplan in acht te worden genomen.

Voor de vaststelling van het publiekrechtelijke kostenverhaal via een exploitatieplan geldt de eis dat het kostenverhaal beperkt is tot de zogenaamde kosten van de grondexploitatie, die zijn vastgelegd in een kostensoortenlijst<sup>10</sup>. De aanleg van infrastructuur voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer worden daarin aangemerkt als "voorzieningen". De kosten van voorzieningen zijn daarmee onderdeel van de wettelijk verhaalbare kosten van de grondexploitatie.

Het privaatrechtelijke spoor van de anterieure overeenkomst biedt de gemeente de mogelijkheid maatwerkafspraken te maken en kent daarmee, in vergelijking tot het exploitatieplan, ruimere kostenverhaalsmogelijkheden. In de Nota Grondbeleid 2018 e.v. is aangegeven dat de gemeente bij een faciliterende grondpolitiek er de voorkeur aan geeft het kostenverhaal vorm te geven door afspraken met marktpartijen in een (anterieure) overeenkomst

6) Bij een actieve grondpolitiek verwerft de gemeente de benodigde gronden, maakt zij de openbare ruimte bouw- en woonrijp en worden uiteindelijk bouw kavels aan derden verkocht. Tegenover de kosten van de gebiedsontwikkelingen staan de opbrengsten uit gemeentelijke gronduitgifte van bouw kavels.

7) Bij een faciliterende grondpolitiek is de verwerving van de benodigde gronden een zaak van particuliere exploitanten. Soms leggen zij ook de direct voor de ontwikkeling benodigde openbare ruimte aan. De door de gemeente te maken kosten hebben betrekking op onder meer plan- en apparaatskosten, de aanleg van bovenwijkse voorzieningen etc. Omdat er geen sprake is van gemeentelijke gronduitgifte dienen de gemeentelijke kosten op particuliere exploitanten te worden verhaald.

8) Het overzicht van "aangewezen bouwplanmogelijkheden" is opgenomen in bijlage 1.

9) Het overzicht van "aangewezen planologische besluiten" is opgenomen in bijlage 1.

10) De kostensoortenlijst is opgenomen in bijlage 1.

Voor het publiekrechtelijke verhaal van de kosten van voorzieningen is sprake van een aanvullende wettelijke eis. De kosten van aanleg van onder meer wegen en andere infrastructurele voorzieningen kunnen alleen via een exploitatieplan worden verhaald, voor zover deze direct zijn gerelateerd aan de concrete individuele ontwikkellocatie. Dit komt tot uitdrukking in de wettelijke (cumulatief werkende) criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit die in de Wro zijn verankerd<sup>11</sup>. Deze criteria zijn niet dwingend van toepassing bij het maken van kostenverhaalsafspraken via een anterieure overeenkomst.

**De wijze waarop de kosten worden verhaald in nieuwe ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven is afhankelijk van de rol die de gemeente heeft bij gebiedsontwikkeling.**

De toepassing van het wettelijke instrumentarium leidt, als gevolg van de werking van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit, tot een knelpunt voor het publiekrechtelijk kunnen verhalen van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen. De cumulatieve werking van de criteria maakt dat het moet gaan om voorzieningen die direct gerelateerd en noodzakelijk zijn voor een specifieke individuele ontwikkellocatie of ontwikkelopgave. De toepassing van het criterium "toerekenbaarheid" vereist een causaal verband tussen de aan te leggen voorzieningen en een individuele ontwikkellocatie: de kosten voor de voorziening zouden niet gemaakt worden indien de specifieke ontwikkellocatie niet wordt ontwikkeld of de kosten van de voorziening worden mede gemaakt ten behoeve van een individuele ontwikkellocatie. Dit causale verband tussen een bovenwijkse netwerkvoorziening en een individuele ontwikkellocatie ontbreekt.

**De toepassing van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit staat in de weg van het publiekrechtelijk kunnen verhalen van kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen.**

In het kader van de totstandkoming van de (nieuwe) Omgevingswet is door de wetgever dit knelpunt onderkend. Daarom wordt in de Omgevingswet voorzien in een nieuw instrumentarium om gemeenten bij de realisatie van ontwikkellocaties in staat te stellen een zogenaamde "financiële bijdrage" in rekening te brengen voor aangewezen categorieën "ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving"<sup>12</sup>. De bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden gerekend tot de categorieën ontwikkelingen waarvoor een financiële bijdrage kan worden verlangd. Dit nieuwe instrumentarium bevat de mogelijkheid om hierover zowel in overeenkomsten afspraken vast te leggen, als om deze kosten via de publiekrechtelijk weg op te leggen aan particuliere exploitanten. De genoemde criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit zijn op deze nieuwe aanvullende vorm van kostenverhaal niet van toepassing.

Op deze wijze ontstaat het volgende beeld van het wettelijke instrumentarium voor verhaal van kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen:

<b>Wettelijk kader</b>	<b>Mogelijkheid privaatrechtelijk verhaal kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen</b>	<b>Mogelijkheid publiekrechtelijk verhaal kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen</b>
Huidig: Wet ruimtelijke ordening	Ja	Nee
Toekomstige Omgevingswet	Ja	Ja

*Tabel 4 – vergelijking publiek- en privaatrechtelijk kostenverhaal onder Wro en Omgevingswet*

Het gemeentelijke belang om snel en voortvarend aan de slag te gaan met de groeiopgave, maakt dat het van belang is dat op korte termijn moet kunnen worden beschikt over het beleidskader voor verhaal van kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen in nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven. Daarbij wordt tot aan de invoering van de Omgevingswet voor de toepassing van het privaatrechtelijk kostenverhaal van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen, uitgegaan van een aantal bouwstenen zoals die zijn opgenomen in de voorstellen voor wetgeving voor het publiekrechtelijk kostenverhaal van financiële bijdragen voor de toepassing onder de nieuwe Omgevingswet.

<sup>11</sup> Een omschrijving van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit is opgenomen in bijlage 1.

<sup>12</sup> Het overzicht van in de voorstellen van wetgeving opgenomen categorieën van ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving is opgenomen in bijlage 1.

Met het voorsorteren op de kaders zoals die in de nieuwe publiekrechtelijke kostenverhaalsregeling voor financiële bijdragen in de Omgevingswet worden opgenomen, wordt bereikt dat de in de Nota bovenwijkse netwerkvoorzieningen 2021 (hierna de Nota) gehanteerde beleidskaders in beginsel ook bruikbaar zijn als basis voor zowel de privaat- als publiekrechtelijke toepassing zodra het nieuwe instrumentarium onder de nieuwe Omgevingswet in werking treedt.

Daarbij is bekend dat ten tijde van het opstellen van deze nota het wetgevingsproces van (dit onderdeel van) de nieuwe Omgevingswet nog niet geheel is voltooid. De ontwikkelingen in dat kader worden op de voet gevolgd.

## 2. Doel, reikwijdte en status van de Nota

### 2.1 Doel van de Nota

De Nota kent de volgende doelstellingen:

- a. Toepassing geven aan de uitwerking van de huidige wettelijke bevoegdheid voor het privaatrechtelijk kunnen verhalen van kosten van de grondexploitatie, betrekking hebbende op bovenwijkse netwerkvoorzieningen mede ten behoeve van toekomstige ontwikkellocaties.
- b. Het vaststellen van de beleidsmatige kaders en de methodiek, volgens welke de verhaalbare kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen, worden omgeslagen naar zowel de bestaande stad als naar toekomstige ontwikkellocaties.
- c. Het vaststellen van de reikwijdte van de toepassing van de Nota, waar het gaat om:
  1. Ingeval van kostenverhaal bij particuliere grondexploitatie in ontwikkellocaties, de in de Wet ruimtelijke ordening verankerde bevoegdheid van privaatrechtelijk kostenverhaal van kosten van de grondexploitatie (op basis van een anterieure overeenkomst).
  2. Ingeval van gemeentelijke grondexploitatie van ontwikkellocaties, de ingevolge het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten geldende normen voor de toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen.
- d. Het uitwerking van de beleidsmatige kaders naar de beschrijving van:
  1. De aard en omvang van de verhaalbare kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen.
  2. De omvang en verdeling van de toekomstige ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven.
  3. De verdeling van de kosten over de bestaande stad en de ontwikkellocaties/ ontwikkelopgaven.
- e. Het vaststellen van de beleidsmatige kaders voor periodieke actualisatie van de Nota.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 maakt de gemeentelijke ambitie om snel en voortvarend aan de slag te gaan met de groeiopgave, dat het van belang is dat op korte termijn, moet kunnen worden beschikt over het beleidskader voor verhaal van kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen in nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven. Daarbij wordt tot aan de invoering van de Omgevingswet voor de toepassing van het privaatrechtelijk kostenverhaal van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen uitgegaan van een aantal bouwstenen, zoals die zijn opgenomen in de voorstellen voor wetgeving voor het publiekrechtelijk kostenverhaal van financiële bijdragen voor de toepassing onder de nieuwe Omgevingswet.

#### **De doelstellingen hebben betrekking op de toepassing van de Nota onder de huidige Wro.**

Met het voorsorteren op de kaders zoals die in de nieuwe publiekrechtelijke kostenverhaalsregeling voor financiële bijdragen in de Omgevingswet worden opgenomen, wordt bereikt dat de in de Nota gehanteerde beleidskaders in beginsel ook bruikbaar zijn als basis voor zowel de privaat- als publiekrechtelijke toepassing zodra het nieuwe instrumentarium onder de nieuwe Omgevingswet in werking treedt.

Zodra de Omgevingswet en het daarvan deel uitmakende nieuwe kostenverhaalsinstrumentarium worden ingevoerd wordt de Nota (waar nodig) geactualiseerd en aangepast op basis van de definitieve wettelijke regeling.

#### **De gemeente sorteert met de Nota voor op de kaders zoals die in de nieuwe publiekrechtelijke kostenverhaalsregeling voor financiële bijdragen onder de Omgevingswet gesteld worden.**

De aanleg van de in de Nota opgenomen bovenwijkse netwerkvoorzieningen leidt ertoe dat nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven in objectieve zin voordeel hebben van de bovenwijkse netwerk-

voorzieningen, in de zin dat kwaliteit van de fysieke leefomgeving in de betreffende nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven verbetert.

De verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving heeft, gezien het schaalniveau van deze groep van investeringen, zowel betrekking op de bestaande stad als op de toekomstige ontwikkellocaties.

De vaststelling van de Nota heeft *niet* tot doel de (vervolg)vraag te beantwoorden wat de te verwachten opbrengst uit de toepassing van kostenverhaal respectievelijk uit de dekking vanuit gemeentelijke grondexploitaties is bij concrete ontwikkellocaties.

Met de vaststelling van de Nota vindt de onderbouwing plaats van de toedeling van de verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan ontwikkellocaties als zodanig. *Hiermee is nog niet de vraag beantwoord of het aan een ontwikkellocatie toe te rekenen aandeel van de kosten van genoemde bovenwijkse voorzieningen ook daadwerkelijk kan worden verhaald.*

Dit laatste is, ingeval van gemeentelijke grondexploitatie, afhankelijk van de vraag of alle ten laste van de specifieke ontwikkellocatie komende kosten van de grondexploitatie, met inbegrip van de toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen, ook daadwerkelijk kunnen worden terugverdiend via de gemeentelijke gronduitgifte. Ingeval van particuliere exploitatie is dit afhankelijk van het resultaat van de te voeren onderhandelingen over het aangaan van een (anterieure) overeenkomst. Dit vereist dat er in de te ontwikkelen locatie sprake is van voldoende waardestijging.

**Of de aan ontwikkellocaties toe te delen kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen daadwerkelijk kunnen worden verhaald, is afhankelijk van de vraag of er sprake is van voldoende waardestijging van de te ontwikkelen gronden.**

**De beantwoording van die vraag is afhankelijk van factoren zoals onder andere de complexiteit van de ontwikkeling, het woningbouwprogramma, de inbrengwaarde en de eisen en ambities die de gemeente stelt.**

## 2.2 De reikwijdte van de Nota

Met de Nota wordt, onder de huidige Wet ruimtelijke ordening, toepassing gegeven aan de uitwerking van de gemeentelijke wettelijke bevoegdheid voor het privaatrechtelijk kunnen verhalen van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen in nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven. Voor zover de ontwikkellocatie (deels) wordt ontwikkeld op basis van een gemeentelijke grondexploitatie, worden de financiële bijdragen verhaald via de gemeentelijke gronduitgifte van bouwpercelen.

In de praktijk is in Haarlem sprake van zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties. Doordat elke methode eigen regels kent, kan dit ertoe leiden dat (zonder een duidelijk beleidskader) onbedoeld verschillen ontstaan in de toedelingsmethodiek voor het verhaal van de kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen. Dit kan leiden tot onduidelijkheden en dit is niet gewenst.

**De toepassing van de Nota heeft in beginsel doorwerking naar *alle* nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven, ongeacht of deze nu worden ontwikkeld op basis van een gemeentelijke grondexploitatie dan wel een particuliere grondexploitatie.**

Voor de gemeente is van belang dat zij, vanuit een integrale (gemeentebrede) benadering van alle daarvoor in aanmerking komende bovenwijkse netwerkvoorzieningen, komt tot de vaststelling van *uniforme* beleidskaders voor het verhaal van de daarvoor in aanmerking komende kosten ten laste van de verschillende toekomstige ontwikkellocaties binnen de gemeente.

Onder uniforme beleidskaders wordt verstaan dat de methodiek van de vaststelling en toedeling van de verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen in nieuwe ontwikkellocaties op gelijke wijze wordt toegepast in gevallen van gemeentelijke grondexploitatie en bij toepassing van privaatrechtelijk kostenverhaal bij particuliere exploitatie.

De consequentie van deze beleidskeuze is dat voor de bepaling van de omvang van de verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen en de wijze van toedeling van de kosten naar de bestaande stad en naar ontwikkellocaties, wordt voorgesorteerd op een aantal bouwstenen van de toekomstige wettelijke kaders zoals die gelden voor het publiekrechtelijk verhalen van financiële bijdragen onder de Omgevingswet.

**Op basis van de Nota kan tijdig aan initiatiefnemers voor ontwikkellocaties inzicht worden geboden in de methodiek en toedelingssystematiek voor het privaatrechtelijk verhaal van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen. Dit komt de duidelijkheid en transparantie van beleid ten goede.**

### 2.3 De status van de Nota

Met de vaststelling van de Nota wordt beleid vastgesteld hoe op integrale en uniforme wijze toepassing wordt gegeven aan de gemeentelijke bevoegdheid tot privaatrechtelijk verhaal van kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen. Tot die uitwerking behoort voorts de wijze van toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan gemeentelijke grondexploitaties van ontwikkellocaties.

Voor de toepassing van het privaatrechtelijk kostenverhaal bij een particuliere grondexploitatie en voor de toedeling van de kosten aan gemeentelijke grondexploitaties zijn onder de Wro de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit niet dwingend van toepassing.

Voor de wijze van toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan de nieuwe ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven wordt gebruik gemaakt van en voorgesorteerd op de nieuwe Omgevingswet. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de daarin opgenomen kaders voor publiekrechtelijk verhaal van zogenaamde "financiële bijdragen" aan "ontwikkelingen ter verbetering van de fysieke leefomgeving".

De opstelling van de Nota is gebaseerd op de (ten tijde van de opstelling) bekende inzichten in het wetgevingsproces van de nieuwe Omgevingswet. Het wetgevingsproces voor onder meer dit onderdeel van het instrumentarium is echter nog niet voltooid. De ontwikkelingen in het wetgevingsproces worden op de voet gevolgd. Indien de ontwikkelingen in het wetgevingsproces gevolgen hebben voor de inhoud en/of toepassing van de Nota wordt dit voorgelegd aan de gemeenteraad.

Er is, onder de werking van de Wet ruimtelijke ordening, geen sprake van een wettelijke (zelfstandige) verplichting een (integrale gemeentebrede) Nota bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor de gemeente Haarlem vast te stellen. Het ontbreken van deze wettelijke verplichting maakt dat er geen specifieke procedurele eisen gelden ten aanzien van het proces van voorbereiding en besluitvorming van de Nota. Gezien de functie en het karakter van de Nota geschiedt de vaststelling door de gemeenteraad. De Nota is opgebouwd uit 2 delen:

- Deel A. Het beleidskader.
- Deel B. Uitwerking beleidskader.

Na vaststelling van de Nota wordt hiervan kennis gegeven op de website van de gemeente Haarlem<sup>13</sup>.

Kenmerk voor een effectieve werking van de Nota is dat deel B (Uitwerking beleidskader) periodiek wordt geactualiseerd op basis van de doorwerking van vastgestelde/bijgestelde beleidskaders over onder meer:

- Een uitvoeringsprogramma voor de realisatie van bovenwijkse netwerkvoorzieningen ter uitvoering van de Structuurvisie openbare ruimte.
- Wijzigingen in de aard en omvang van ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven en daaraan verbonden programmatische kaders.
- Wijzigingen in de uitvoeringsfasering van de realisatie van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen en de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven.
- Actualisatie van investeringsramingen van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen, respectievelijk het vastleggen van de kosten van gerealiseerde bovenwijkse netwerkvoorzieningen.
- Actualisatie van door de gemeente geraamde en ontvangen vergoedingen voor financiële bijdragen inzake de bedoelde groep van infrastructurele voorzieningen.
- Actualisatie van parameters inzake (kosten)indexeringen en rente.

Op de uitvoering van de Nota (waaronder de periodieke actualisatie) wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5 (Implementatie van de Nota).

Zodra de Omgevingswet in werking treedt, gelden er eisen ten aanzien van de vastlegging en uitwerking van het kostenverhaalsbeleid voor deze groep van investeringen in onder meer de omgevingsvisie en/of gemeentelijke programma's<sup>14</sup> en, ingeval van publiekrechtelijke toepassing van het kostenverhaal, in het omgevingsplan. Waar nodig zal op dat moment actualisatie van de Nota plaatsvinden.

<sup>13</sup> [www.haarlem.nl/bekendmakingen](http://www.haarlem.nl/bekendmakingen)

<sup>14</sup> Bedoeld wordt hier het nieuwe instrument van het "programma", zoals opgenomen in afdeling 3.2 Omgevingswet.

### 3. Wettelijk kader kostenverhaal

#### 3.1 Inleiding

In paragraaf 2.1 zijn de met de vaststelling van de Nota beoogde doelen beschreven. Daaruit volgt dat de Nota een functie heeft in de uitwerking en toepassing van het aan de gemeente toegekende huidige wettelijke instrumentarium voor privaatrechtelijk verhaal van kosten bij particuliere exploitatie.

In dit hoofdstuk is een beschrijving op hoofdlijnen opgenomen van het huidige en het toekomstige wettelijke kostenverhaalsinstrumentarium, waarbij in beide gevallen nader wordt ingegaan op de plaats die de Nota in het huidige c.q. toekomstige instrumentarium inneemt.

#### 3.2 De wettelijke kostenverhaalsregeling onder de Wro

##### 3.2.1 De wettelijke kostenverhaalsplicht

De realisatie van ontwikkellocaties voor de nieuwbouw respectievelijk transformatie van woningen, kantoren en andere functies gaat gepaard met diverse kosten. Denk aan de verwerving van gronden, het bouwrijp maken van uitgeefbare gronden, de aanleg van voorzieningen in de openbare ruimte (zoals wegen, riolering etc), plan- en apparaatskosten en het treffen van maatregelen (zoals milieumaatregelen).

Indien de gemeente eigenaar is van de gronden in toekomstige ontwikkellocaties en zij ook voornemens is de regie te nemen bij de grondexploitatie, dan worden de kosten van de grondexploitatie verdisconteerd in de te hanteren marktconforme uitgifteprijs (gerelateerd aan de te realiseren functies) van door de gemeente uit te geven bouwpercelen. Indien het initiatief voor de ontwikkeling bij particuliere exploitanten ligt, dan is eveneens sprake van grondexploitatiekosten, maar ontbreekt voor de gemeente de mogelijkheid deze kosten terug te verdienen via gemeentelijke gronduitgifte.

Op gemeenten rust, ingevolge afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening, de *plicht* om de kosten van de grondexploitatie te verhalen indien zich de volgende situatie voordoet:

- a. De ontwikkeling vindt plaats op basis van een in de wet aangewezen planologisch besluit<sup>15</sup> én:
- b. De ontwikkeling bestaat uit een in de wet aangewezen bouwplanmogelijkheid<sup>16</sup>, die mogelijk wordt gemaakt op grond van dit planologisch besluit.

##### 3.2.2 Gemengd kostenverhaalsstelsel

Het kostenverhaalsinstrumentarium is opgenomen in een gemengd stelsel, dat zowel de mogelijkheid bevat het kostenverhaal toe te passen via een vrijwillig te sluiten overeenkomst (privaatrecht), als eenzijdig op te leggen als financieel voorschrift verbonden aan een omgevingsvergunning voor het bouwen (publiekrecht).

De kostenverhaalsplicht komt tot uitdrukking door de regel dat gelijktijdig met een aangewezen planologisch besluit een exploitatieplan moet worden vastgesteld. In dit exploitatieplan is onder meer de uitwerking opgenomen van de voor de betreffende ontwikkellocatie aan de orde zijnde verhaalbare kosten, de omslag van de kosten over de eigendommen en de bepaling van de hoogte van de individuele exploitatiebijdragen.

Van de verplichting een exploitatieplan vast te stellen kan, in relatie tot de kostenverhaalsplicht, worden afgezien, indien voor alle gronden in het gebied waarvoor in het planologische besluit aangewezen bouwplannen zijn opgenomen, het kostenverhaal ten tijde van de vaststelling van het planologisch besluit, anderszins is verzekerd. Van "anderszins verzekeren" is bijvoorbeeld sprake indien het uitgeefbare gronden van de gemeente betreft en/of eigendommen van particuliere exploitanten, waarvoor tijdig een (anterieure) overeenkomst over kostenverhaal is gesloten.

In de praktijk is de aanpak gericht op het sluiten van dergelijke (anterieure) kostenverhaalovereenkomsten met particuliere exploitanten. De toepassing van een exploitatieplan heeft de functie van verplicht publiekrechtelijk sluitstuk van het instrumentarium en functioneert daarmee als stok achter de deur.

In de Wro is voorts een regeling opgenomen voor kruiselgevallen, waarin de gemeente kan afzien van de toepassing van kostenverhaal<sup>17</sup>.

##### 3.2.3 Publiekrechtelijk kostenverhaal

<sup>15</sup> Het overzicht van "aangewezen planologische besluiten" is opgenomen in bijlage 1.

<sup>16</sup> Het overzicht van "aangewezen bouwplanmogelijkheden" is opgenomen in bijlage 1.

<sup>17</sup> De criteria voor toepassing zijn vastgelegd in artikel 6.2.1 a Bro.

De toepassing van publiekrechtelijk kostenverhaal onder de Wro vindt plaats door de vaststelling van een exploitatieplan. Tot het exploitatieplan behoort een juridische exploitatieopzet voor de functie van de toepassing van de kostenverhaalsplicht.

In de exploitatieopzet wordt de uitwerking opgenomen van de verhaalbare kosten, zoals opgenomen in de wettelijke kostensoortenlijst<sup>18</sup>, voor de betreffende ontwikkellocatie. Voor de bepaling van de verhaalbare kosten van onder meer voorzieningen (zoals de aanleg van wegen, fietsinfrastructuur en infrastructuur voor openbaar vervoer) geldt de aanvullende eis dat moet worden voldaan aan de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit<sup>19</sup>.

Voor de vraag of de verhaalbare kosten volledig kunnen worden verhaald, geldt de toets van de zogenaamde "macro-aftopping". Hierbij worden de totale verhaalbare kosten (minus subsidies) afgezet tegen de opbrengsten uit fictieve gronduitgifte. Is de opbrengst uit gronduitgifte hoger of gelijk aan het totaal van de verhaalbare kosten, dan dienen alle verhaalbare kosten in het kostenverhaal te worden betrokken. Indien de opbrengst uit gronduitgifte lager is dan het totaal van de verhaalbare kosten, dan is de opbrengst van het kostenverhaal beperkt tot het totaal van de uitgifteopbrengsten. De gemeente blijft in dat geval zitten met kosten, die niet kunnen worden verhaald doordat er sprake is van een te beperkte waardestijging op het niveau van de gehele ontwikkellocatie.

Voor de bepaling van de kostenverhaalsbijdrage voor een individueel eigendom wordt opnieuw gekeken naar de vraag of sprake is van voldoende waardestijging.

### 3.2.4 Privaatrechtelijk kostenverhaal

Op basis van het gemengd stelsel is er de mogelijkheid om voorafgaand aan de vaststelling van het planologische besluit een (anterieure) overeenkomst te sluiten met een particuliere exploitant ter uitvoering van de genoemde wettelijke kostenverhaalsplicht. Een dergelijke overeenkomst wordt daarmee aangegaan voordat of zonder dat later een exploitatieplan wordt vastgesteld.

In de wettelijke regeling is vastgelegd dat tal van uitvoeringsregels die van toepassing zijn in het publiekrechtelijke spoor (zie paragraaf 3.2.3) in deze fase van privaatrechtelijk kostenverhaal, niet van toepassing zijn. Zo zijn de genoemde criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit niet dwingend van toepassing op de anterieure contractfase.

### 3.2.5 De toepassing van de Nota onder de huidige Wro

Uit de inhoud van de Nota volgt dat het gaat om concreet en specifiek benoemde infrastructurele voorzieningen die betrekking hebben op het gemeentelijk en/of regionale verkeers- en openbaarvervoersnetwerken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar voorzieningen voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. Hiermee is sprake van "voorzieningen", zoals die deel uitmaken van de kostensoortenlijst van de kosten van de grondexploitatie.

**In de periode tot aan inwerkingtreding van de Omgevingswet geldt de inhoud van de Nota, vanuit de beoogde transparantie en duidelijkheid van beleid, als kader voor de toepassing van privaatrechtelijk kostenverhaal voor aan specifieke ontwikkellocaties toe te rekenen kosten van de in deze Nota opgenomen bovenwijkse netwerkvoorzieningen.**

Doordat de toepassing van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit niet goed mogelijk is, is voor het vast te stellen beleidskader voor het kostenverhaal van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen, aansluiting gezocht bij c.q. voorgesorteerd op uitgangspunten, zoals die zijn opgenomen in de voorstellen voor een nieuwe publiekrechtelijke kostenverhaalsregeling voor verhaal van financiële bijdragen voor ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Als bouwstenen gelden daarbij dat:

- De in de Nota betrokken bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden, als geheel, in de voorstellen voor de nieuwe wettelijke regeling zijn aangemerkt als "ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving".
- De in het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen zijn concreet in de Nota benoemd en omschreven.
- Voor de verhaalbare kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen is uitgegaan van de geraamde realisatiekosten voor zover de bekostiging niet anderszins is verzekerd. Dit betekent dat,

<sup>18</sup> De kostensoortenlijst is opgenomen in bijlage 1.

<sup>19</sup> Een omschrijving van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit is opgenomen in bijlage 1.

- waar van toepassing, de raming van de realisatiekosten is verminderd met ontvangen subsidies of bijdragen van derden.
- Voor de toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan de toekomstige ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven is uitgegaan van de functionele samenhang van enerzijds de verschillende voorzieningen en anderzijds de per wijk te onderscheiden ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven.
  - De Nota bevat de uitwerking van de methodiek van de toedeling van de verhaalbare kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen naar de bestaande stad en de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven, onderscheiden naar de 21 wijken van de stad.
  - De toedeling van de kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen is zowel van toepassing voor situaties van particuliere exploitatie als bij gemeentelijke grondexploitaties.
  - Verslaglegging van de verantwoording van de ontvangen kostenverhaalsbijdragen en de besteding daarvan.

#### 4. De toedelingssystematiek

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader omschreven voor de te hanteren systematiek van de toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen, aan zowel de bestaande stad als aan de toekomstige ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven.

De gehanteerde systematiek van de toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen is opgebouwd uit een aantal bouwstenen, welke hierna op hoofdlijnen zullen worden beschreven. De uitwerking van elk van deze bouwstenen vindt plaats in onderdeel B (Uitwerking beleidskader) van deze Nota. Bij de beschrijving van de verschillende bouwstenen is voor de verdere uitwerking van de bouwstenen de verwijzing naar het betreffende hoofdstuk in onderdeel B opgenomen.

De bouwstenen:

1. Omschrijving van de in het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen.  
In hoofdstuk 6 is de opsomming en de van de in het kostenverhaal te betrekken concrete netwerkvoorzieningen opgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar 3 categorieën:
  - a. auto-infrastructuur;
  - b. fietsinfrastructuur;
  - c. openbaarvervoersinfrastructuur.
2. Waar van toepassing, is ook nadere informatie verstrekt over de locatie van de aan te leggen c.q. aan te passen voorzieningen. Het betreft voorzieningen waarvan het beleid is gericht op realisatie in de periode 2020 tot en met 2030.
2. Omschrijving van de in het kostenverhaal te betrekken ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven  
In hoofdstuk 7 is een overzicht opgenomen van de toekomstige ontwikkelopgave binnen de gemeente, eveneens voor de periode 2020-2030. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen woningbouw enerzijds en andere functies (relatie met arbeidsplaatsen) anderzijds. Voor de verdeling van deze ontwikkelopgave is uitgegaan van de indeling van de stad naar 21 wijken. De indeling van deze wijken is gebaseerd op de wijkindeling van Haarlem.
3. De bepaling van de verhaalbare kosten van de in het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen.  
In hoofdstuk 8 is per concrete voorziening de hoogte van de met de aanleg/aanpassing verband houdende kosten van realisatie opgenomen. Daarbij is, voor zover aan de orde, rekening gehouden met de aftrek van door de gemeente verkregen c.q. aan de gemeente toegekende subsidies of bijdragen van derden. Er is rekening gehouden met een fasering van de uitvoering van de voorzieningen in de tijd over de periode 2020 tot en met 2030.
4. De toedeling van de verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan de bestaande stad en aan de ontwikkellocaties/opgaven.  
De methodiek van de toedeling is uitgewerkt in hoofdstuk 9. De methodiek leidt ertoe dat, onderscheiden naar de 21 wijken, voor elke eenheid van een nieuwe ontwikkelopgave voor woningbouw of andere functies, een totaaltarief wordt bepaald voor de totale toe te rekenen kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen.

**Voor elke eenheid van een nieuwe ontwikkelopgave voor woningbouw of andere functies, wordt per wijk een totaaltarief van toe te delen kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen vastgesteld. Dit totaaltarief is de optelsom van de tarieven voor de kosten van auto-infrastructuur, fietsinfrastructuur en openbaarvervoer-infrastructuur.**

*Auto-infrastructuur*



Ten aanzien van de toedelingsmethodiek voor de bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor auto-infrastructuur, is gebruik gemaakt van verkeersintensiteitsanalyses. Bij deze analyses is de situatie in 2030 vergeleken tussen twee scenario's:

- a. Het scenario van een autonome ontwikkeling van de stad (dat wil zeggen zonder dat de in hoofdstuk 7 omschreven ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven worden gerealiseerd).
- b. Het scenario van de ontwikkeling van de stad waarbij het geheel van ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven is gerealiseerd.

De vergelijking van deze twee scenario's in 2030 geeft daarmee een goed onderbouwd beeld van het aan de verschillende ontwikkelopgaven in de stad toe te rekenen aandeel in de verkeersintensiteiten van de voorgenomen bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor de auto-infrastructuur, verdeeld naar de onderscheiden 21 wijken. Het op deze wijze voor een wijk bepaald aandeel in de verkeersintensiteit van de verschillende concrete auto-netwerkvoorzieningen, is vervolgens uitgewerkt naar een tarief per eenheid per vierkante meter bvo voor de functies woningbouw, detailhandel, industrie en overig. Op basis van een verkeersanalyse is hiermee het aan de ontwikkelopgaven (verdeeld naar de 21 wijken) toe te rekenen proportionele aandeel van de verhaalbare kosten van deze categorie investeringen bepaald.

#### *Fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur*

De gehanteerde methodiek voor de verdeling van de kosten van de auto-netwerkvoorzieningen is niet goed bruikbaar voor de toedeling van de verhaalbare kosten van netwerkvoorzieningen van fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur. Ten aanzien van de verdeling van de verhaalbare kosten, is voor de bepaling van het aan de ontwikkelopgaven toe te rekenen proportionele aandeel van de verhaalbare kosten, uitgegaan van een gelijke omslag naar aantallen gewogen vierkante meters bvo<sup>20</sup> in de stad. Hierbij is het gewogen ontwikkelprogramma per wijk afgezet tegen het gewogen totaal van bestaand en nieuw programma in de hele stad.

#### *Totaaltarief*

Het totaaltarief per eenheid vierkante meter bvo van een ontwikkelopgave voor het geheel van de toe te rekenen bovenwijkse netwerkvoorzieningen kan op deze wijze per wijk worden bepaald vanuit de optelsom van de hiervoor genoemde tarieven voor auto-, fiets- en openbaarvervoerinfrastructuur. Dit totaaltarief is bepaald op basis van een netto contante waarde<sup>21</sup> per 1 januari 2020 en is vanaf die datum rentedragend tegen 2,8% per jaar (samengestelde interest). Het totaaltarief is per wijk verschillend.

**Uit de gehanteerde methodiek volgt dat de totale verhaalbare kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen als volgt worden verdeeld:**

- a. **Aandeel bestaande stad: 87%**
- b. **Aandeel totaal van de ontwikkelopgaven: 13%**

## **5. Implementatie van de Nota**

Met de vaststelling van de Nota is sprake van verschillende aandachts- en actiepunten die van belang zijn voor de uiteindelijke toepassing en uitvoering van de Nota. In dit hoofdstuk worden deze aandachts- en actiepunten beschreven.

### **5.1 Bestemmingsreserve bovenwijkse netwerkvoorzieningen**

Ter uitvoering van de Nota wordt een bestemmingsreserve bovenwijkse netwerkvoorzieningen gevormd. Deze reserve is geoormerkt aan de voorzieningen, zoals opgenomen in de Nota. Deze toepassing heeft tot gevolg dat de bestemmingsreserve in stand blijft gedurende de afschrijvingsperiode van de in de Nota opgenomen voorzieningen.

Bestedingen ten laste van de bestemmingsreserve

De vaststelling van de Nota heeft niet tot gevolg dat daarmee door de raad (tevens) de benodigde kredieten zijn gevoteerd voor de realisatie van de verschillende bovenwijkse netwerkvoorzieningen. Over deze kredietvotaties zal steeds afzonderlijk worden beschikt bij afzonderlijke raadsbesluiten.

<sup>20</sup> Bvo= bruto vloeroppervlak. Dit begrip is nader omschreven in bijlage 1.

<sup>21</sup> Voor het begrip netto contante waarde zie bijlage 1.

Wordt een krediet gevoteerd, dan wordt voor de dekking het aandeel van de kosten dat ingevolge deze Nota wordt toegerekend aan het geheel van de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven, ten laste van deze reserve gebracht. Voor het niet aan de ontwikkellocaties/ontwikkelopgave toe te rekenen aandeel van de kosten wordt een separaat dekkingsvoorstel aan de raad gedaan.

#### **De voeding van de bestemmingsreserve**

De bestemmingsreserve wordt gevoed met de bijdragen, afkomstig uit:

- a. Gemeentelijke grondexploitaties;
- b. Particuliere grondexploitaties, op basis van privaatrechtelijk kostenverhaal.

#### **5.2 Periodieke actualisatie van de Nota**

Zoals aangegeven in paragraaf 2.3 (status van de Nota) is het voor een effectieve werking en toepassing van de Nota van belang dat deel B (Uitwerking beleidskader) periodiek wordt geactualiseerd, ten aanzien van onder meer:

- De wijzigingen in het uitvoeringsprogramma voor de realisatie van bovenwijkse netwerkvoorzieningen (ter uitvoering van de (huidige) Structuurvisie openbare ruimte).
- Wijzigingen in de aard en omvang van de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven en de daaraan verbonden programmatische kaders.
- Wijzigingen in de uitvoeringsfasering van de realisatie van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen en de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven.
- Actualisatie van de investeringsramingen van de nog te realiseren bovenwijkse netwerkvoorzieningen c.q. het vastleggen van de kosten van gerealiseerde bovenwijkse netwerkvoorzieningen.
- Actualisatie van de door de gemeente ontvangen en nog te ontvangen kostenverhaalsbijdragen en bijdragen uit gemeentelijke grondexploitaties in de bovenwijkse netwerkvoorzieningen.
- Actualisatie van parameters zoals de kostenindexeringen en rente.

Deze actualisatie ziet daarmee toe zowel op de bijstelling van ramingen, als op de verslaglegging van de gerealiseerde kosten en ontvangen vergoedingen. De actualisatie kan bijvoorbeeld in samenhang met de jaarstukken van de gemeente plaatsvinden en volgt dan de reguliere begrotingscyclus van de gemeente. De actualisatie kan ook plaatsvinden via de Meerjaren Prognose Grondexploitaties.

#### **5.3 Toepassing van de Nota onder de Omgevingswet**

Tot aan de invoering van de Omgevingswet wordt voor de toepassing van het *privaatrechtelijk kostenverhaal* van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen, uitgegaan van een aantal bouwstenen. Deze bouwstenen zijn afgeleid van de voorstellen voor wetgeving voor het publiekrechtelijk kostenverhaal van financiële bijdragen voor de toepassing onder de nieuwe Omgevingswet.

Met het voorsorteren op de kaders, zoals die in de nieuwe kostenverhaalsregeling voor financiële bijdragen in de Omgevingswet worden opgenomen, wordt bereikt dat de in de Nota gehanteerde beleidskaders in beginsel ook bruikbaar zijn als basis voor (zowel de privaatrechtelijke als publiekrechtelijke) toepassing van het kostenverhaal zodra het nieuwe instrumentarium onder de Omgevingswet in werking treedt.

Zodra de Omgevingswet en het daarvan deel uitmakende nieuwe kostenverhaalsinstrumentarium worden ingevoerd, wordt de Nota (waar nodig) geactualiseerd en aangepast op basis van de definitieve wettelijke regeling.

## Deel B: Uitwerking beleidskader



### 6. Omschrijving van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen

In de uitwerking van het beleidskader is de eerste stap het inventariseren van de verhaalbare bovenwijkse netwerkvoorzieningen. De inventarisatie van deze voorzieningen in de gemeente Haarlem is gebaseerd op een aantal verschillende brondocumenten. Deze stukken zijn recent op- en vastgesteld met voornamelijk als doel inzichtelijk te maken welke investeringen de gemeente moet doen om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving op peil te houden, mede in de context van de ontwikkelopgave. Het betreft:

- De Structuurvisie Openbare Ruimte, Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar (inclusief het bijbehorende uitvoeringsprogramma).
- Het rapport Groeipotentie; Studie naar wonen, voorzieningen, werken en mobiliteit.
- De Haarlemse Rapportage Grote Projecten.
- De gemeentelijke grondexploitaties.
- De Programmabegroting 2020-2024.

De belangrijkste bron is de Structuurvisie Openbare Ruimte, Haarlem 2040, inclusief het bijbehorende uitvoeringsprogramma. Dit uitvoeringsprogramma is gesplitst in drie tijdvakken:

- fase 1, *no regret*-maatregelen in de periode 2020-2025;
- fase 2, maatregelen op hoofdlijnen voor de periode 2025-2030 en;
- fase 3, de contouren van maatregelen voor de periode 2030-2040.

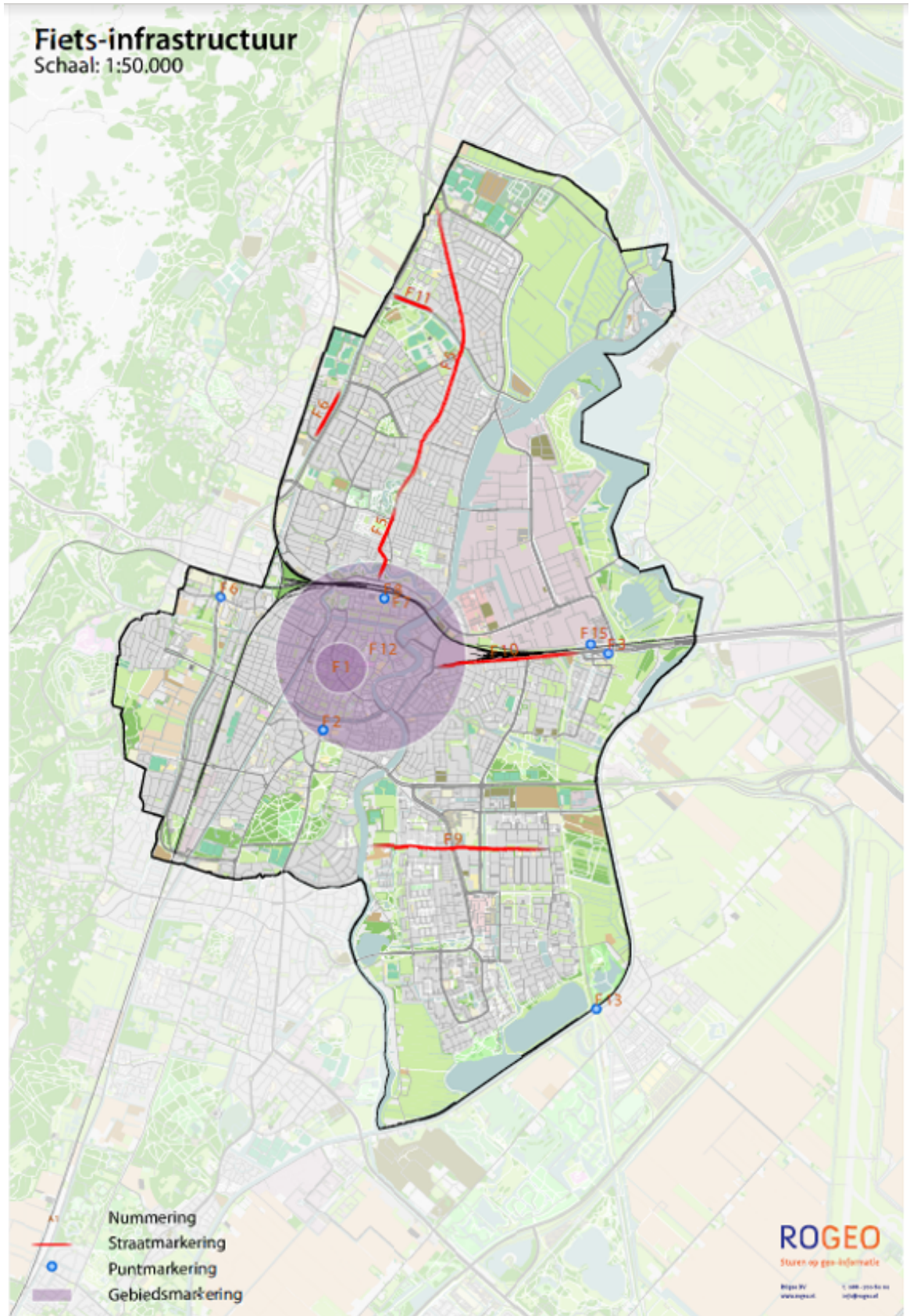
Enkel de maatregelen behorende bij fase 1 en 2 zijn in de SOR geconcretiseerd en het uitvoeringsprogramma kent een investeringshorizon van 2020-2025. Het uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd, waarbij tevens de benodigde (voorbereidings)kredieten voor de voorgenomen maatregelen worden vrijgegeven. De concrete investeringen die in de periode 2025 tot en met 2030 worden voorzien, zijn de adaptieve maatregelen. Deze maatregelen vindt de gemeente noodzakelijk om de doelen uit de SOR te bereiken, maar ze kunnen nog niet heel concreet worden uitgewerkt. Hiervoor worden in fase 1 enkel voorbereidende werkzaamheden verricht, te denken valt aan onderzoeken en variantenstudies.

Op basis van de verschillende bronnen is een lijst met bovenwijkse netwerkvoorzieningen opgesteld welke een gebiedsoverstijgend karakter kennen. Deze lijst is vervolgens geactualiseerd met besluitvor-

ming van de gemeenteraad die plaats heeft gevonden na het opstellen van de brondocumenten, over specifieke voorzieningen uit de lijst. Voor de SOR wordt namelijk jaarlijks het uitvoeringsprogramma geactualiseerd, inclusief een inventarisatie welke in de SOR opgenomen voorzieningen in het eerstvolgende begrotingsjaar gerealiseerd gaan worden.

De bovenwijkse netwerkvoorzieningen zijn ingedeeld in drie categorieën van voorzieningen: fiets-infrastructuur, auto-infrastructuur en openbaarvervoersinfrastructuur. Voor elk van deze categorieën is een kaart opgesteld waarop de ligging van de in de Nota betrokken voorzieningen zoveel mogelijk inzichtelijk worden gemaakt. Vervolgens worden de specifieke netwerkvoorzieningen nader toegelicht.

Dit overzicht is nader uitgewerkt in bijlage 2.



Afbeelding 2 – netwerkvoorzieningen fietsinfrastructuur van gemeentelijk en/of regionaal belang

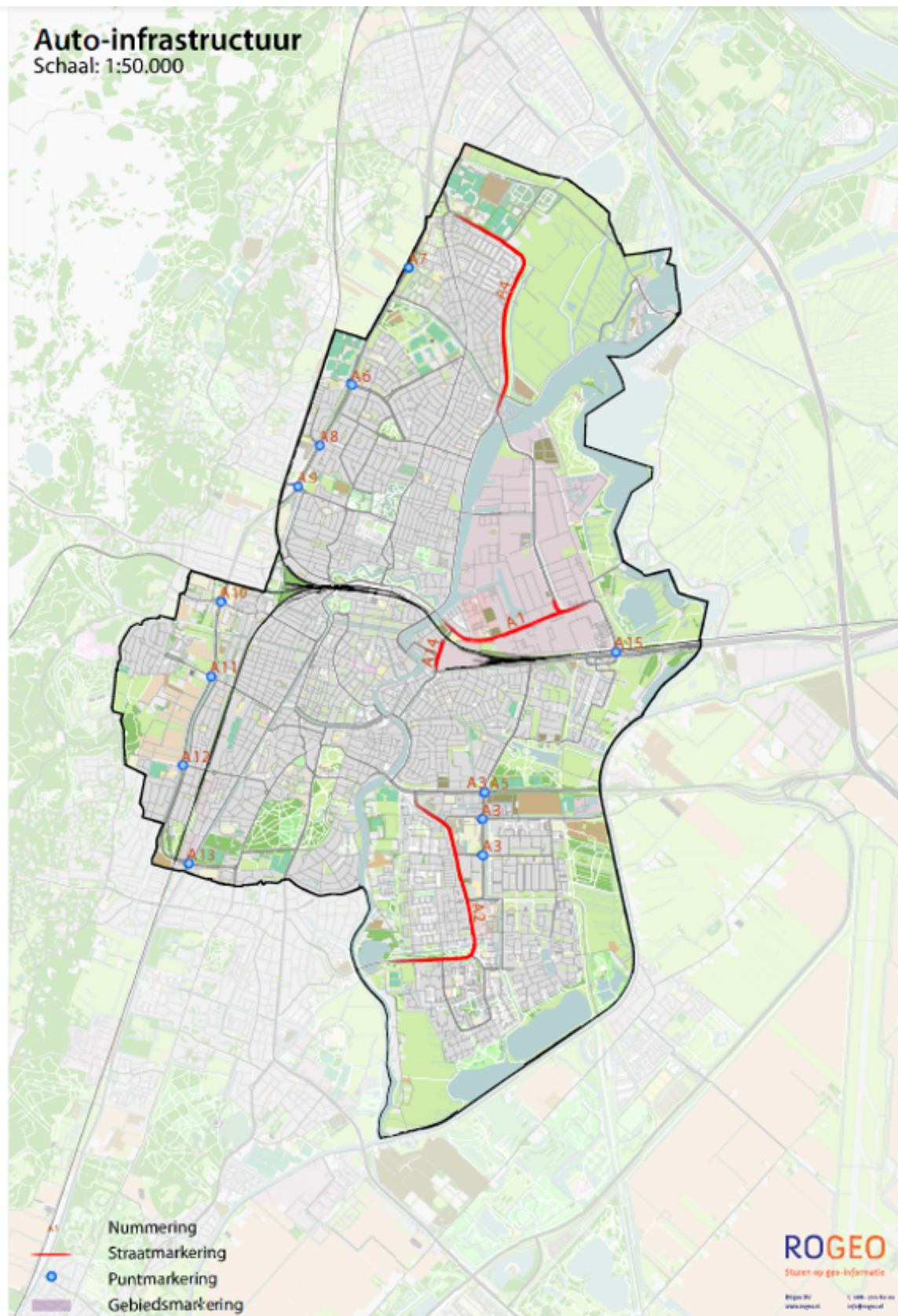
**BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN FIETSINFRASTRUCTUUR**

#	Naam voorziening	Omschrijving
F1	Fietsparkeren binnenstad	De komende jaren krijgt de binnenstad te maken met een grote toename van fietsen. Voor een goede verblijfskwaliteit van de openbare ruimte is het belangrijk dat fietsparkeren goed wordt geregeld. Bij voorkeur wordt fietsparkeren ondergronds opgelost, maar dat is niet altijd mogelijk. Mogelijke locaties zijn de Nieuwe Groenmarkt, Botermarkt en Grote Houtstraat. Het vergt grote investeringen in stallingsmogelijkheden.
F2	Fietsparkeren bij ov Houtplein	Het Houtplein en omgeving is een belangrijk openbaar vervoersknooppunt. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren moeten er voldoende en goede stallingsmogelijkheden voor de fiets zijn. Daarnaast is het Houtplein een toegang tot het centrum en voor een goede verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in het centrum is het belangrijk dat fietsparkeren goed wordt geregeld. Er moeten extra voorzieningen bij het Houtplein gerealiseerd worden.
F3	Kortetermijnoplossing fietsparkeren ov Spaarnwoude	Realisatie van een kortetermijnoplossing van 500 fietsparkeerplekken op maaiveld bij het station Spaarnwoude. Dit sorteert voor op de ontwikkelingen in ontwikkelzone Oostpoort.
F4	Fietsparkeren bij ov R(egio)net haltes	Haarlem kiest voor versterking van de ketenmobiliteit, wat betekent dat mensen tijdens hun reis op een makkelijke manier de fiets, het openbaar vervoer en de auto kunnen combineren. Voldoende stallingaanbod bij R-net haltes is hiervoor belangrijk. Er is behoefte aan uitbreiding met minimaal 650 fietsparkeerplaatsen bij 11 R-net haltes in Schalkwijk, Oost en Noord.
F5	Fietsknelpunt Kennemerplein / Schoterweg / Kennemerstraat	Vergroten capaciteit fietsverbinding Rijksstraatweg – stationsgebied. Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring. Dit wordt geoptimaliseerd door het oplossen van het knelpunt Kennemerplein.
F6	Herinrichting Lodewijk van Deijssellaan tot fietsstraat	Als onderdeel van de snelfietsroute Haarlem-Velsen wordt de Lodewijk van Deijssellaan een fietsstraat waar de fietser voorrang krijgt. Op de hoek van de Zijlweg met de Westelijke Randweg wordt een tweerichtingenfietspad aangelegd, met een nieuwe oversteek zodat de fietsers beter kunnen oversteken.
F7	Korte termijn maatregelen fietsparkeren bij ov Stationsplein	Op korte termijn dient de capaciteit van het fietsparkeren nabij het ov stationsplein te worden vergroot.
F8	Lange termijn maatregelen fietsparkeren bij ov Stationsplein	Naast de vergroting van de capaciteit op korte termijn, is op lange termijn de uitbreiding van de huidige fietsenkelder noodzakelijk. Het betreft de toevoeging van 2.000 plaatsen.
F9	Herprofilieren Kennedylaan, Belgiëlaan en Floris van Adrichemlaan	In het kader van de visie 'Dwars door Schalkwijk' wordt de oostwestroute vanaf het pontje over de Spaarne tot de Poelpolder geherprofileerd. Er komt meer ruimte voor langzaam verkeer. Met deze ingreep wordt tevens de recreatieve route versterkt.
F10	Versmalling van de rijbaan Amsterdamsevaart	Reconstructie van de Amsterdamsevaart ten behoeve van de snelle fietsverbinding F200 en fietsnetwerk.
F11	Ontbrekende fietsschakels Planetenlaan – Schoterbos	Fietsbrug over de Jan Gijzenvaart. Fietspaden in Schoterbos zijn onderdeel van plan Schoterbos en ten behoeve van het fietsnetwerk.
F12	Fietsring: Bolwerken, Raaks en Wilhelminastraat	Het fietsnetwerk wordt de komende jaren geoptimaliseerd. Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring. Dit is een ring rondom de Binnenstad van waaruit alle wijken van Haarlem ontsloten worden. Fietsers krijgen op de fietsring de ruimte waardoor ze verleid worden om om de binnenstad heen te fietsen. De ingrepen richten zich op een herinrichting van de wegstructuur, een andere indeling van het wegdek en een aanpassing van de VRI <sup>22</sup> . Nabij de fietsring komen meer voorzieningen om fietsen te parkeren.

22 VRI = VerkeersRegel Installatie, verkeerstoeppassingen die de doorstroom en verkeersveiligheid verbeteren, zoals verkeerslichten

F13	Fiets- en voetbrug over de Ringvaart	Overbrugging van de Ringvaart tussen het Emeltpad en R-net. Onderdeel van de regionale (snel)fietsroute.
F14	Fietsenstallingen bij economische centra (niet de binnenstad)	Haarlem kiest voor versterking van de ketenmobiliteit. Voldoende stallingsaanbod bij economische centra is hiervoor belangrijk.
F15	Fietsparkeren lange termijn bij station Spaarnwoude	Naast de vergroting van de capaciteit op korte termijn, is op lange termijn de uitbreiding van de parkeercapaciteit noodzakelijk. Het betreft de toevoeging van 500 fietsparkeerplaatsen.

Tabel 4 – bovenwijkse netwerkvoorzieningen fietsinfrastructuur



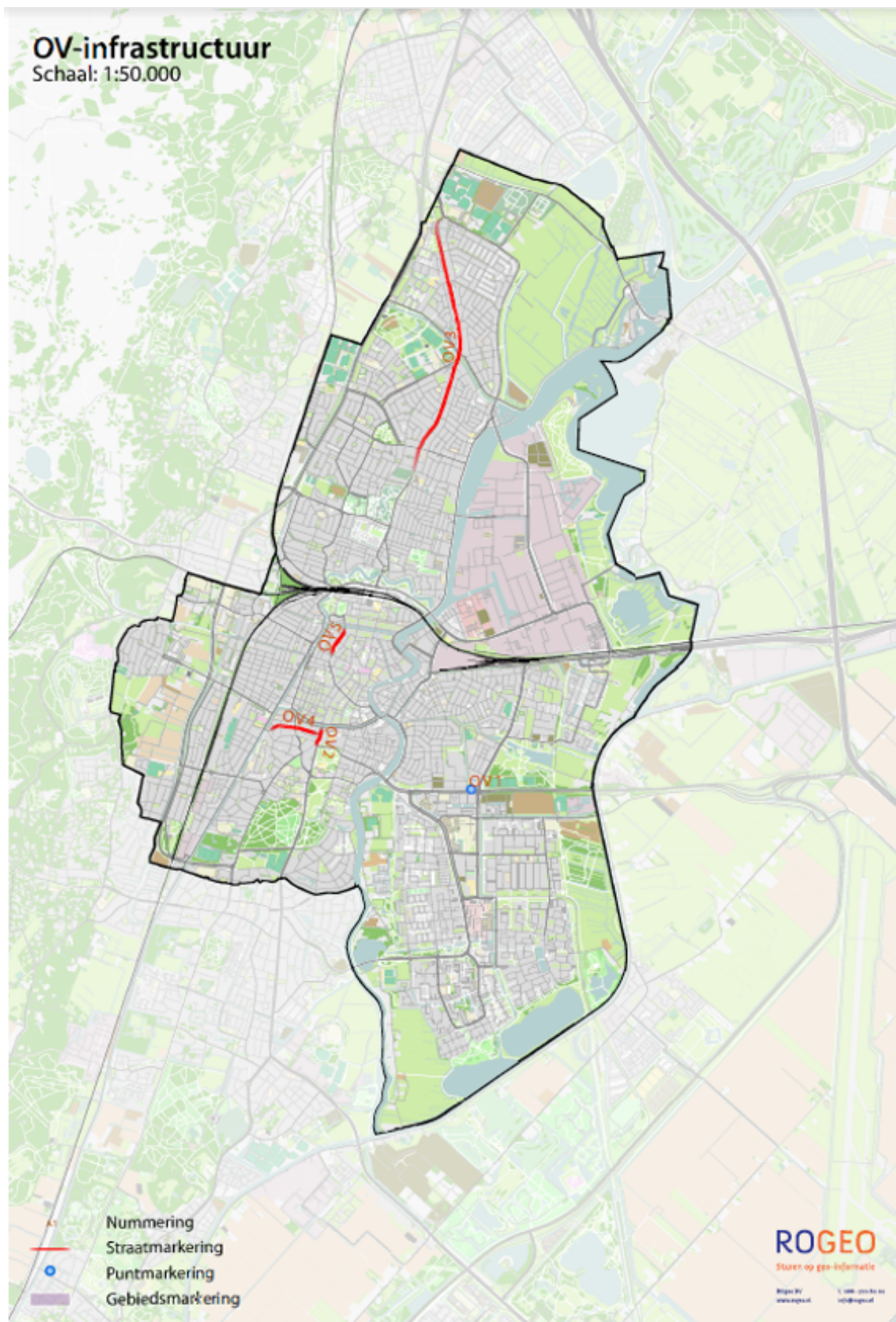
Afbeelding 3 – netwerkvoorzieningen auto-infrastructuur van gemeentelijk en/of regionaal belang

**BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN AUTO-INFRASTRUCTUUR**



#	Naam voorziening	Omschrijving
A1	Vergroten vervoerscapaciteit N200	De vervoerscapaciteit op de N200 (tussen de A200 en de Prinsenbrug) dient te worden vergroot, om het toenemende verkeer te kunnen afwikkelen. Hierbij staat de bereikbaarheid van Haarlem-Noord vanuit het oosten centraal, waarbij er betere mogelijkheden komen voor verschillende vervoersmodaliteiten.
A2	Herstructurering stadsstraat Europaweg	De Europaweg dient in het kader van de SOR te worden afgevoerd tot stadsstraat. De maatregel is gerelateerd aan het ov-knooppunt Buitenrust en de gebiedsontwikkeling Oostpoort.
A3	Herinrichting kruispunten Amerikaweg	De Amerikaweg doorkruist verschillende wegen, zoals de Boerhaavelaan, de Kennedylaan en de Schipholweg. De Amerikaweg vormt de toegangsweg van Schalkwijk en ten behoeve van de doorstroming worden de kruispunten geherstructureerd.
A4	Verbetering doorstroming Waarderweg – Vondelweg	Om het verkeer van de Vondelweg en Waarderweg naar de regioring te leiden worden aanpassingen gedaan aan de wegbewijzing, indeling en VRI van deze wegen, verbetering doorstroming.
A5	Aanleg ongelijkvloerse kruising en herinrichting kruispunt Schipholweg - Amerikaweg / Prins Bernhardlaan	Aanleg ongelijkvloerse kruising onder de N205 tussen de Amerikaweg en de Prins Bernhardlaan voor voetgangers en fietsers. Hiermee stroomt de N205 beter door en kunnen fietsers en voetgangers veiliger van de Amerikaweg naar de Prins Bernhardlaan.
A6	Herinrichting kruispunt Orionweg	Herinrichting van de kruising Orionweg met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A7	Herinrichting kruispunt Simon Vestdijkpark	Herinrichting van de kruising Simon Vestdijkpark met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A8	Herinrichting kruispunt Stuyvesantstraat	Herinrichting van de kruising Stuyvesantstraat met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A9	Herinrichting kruispunt Kleverlaan	Herinrichting van de kruising Kleverlaan met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A10	Herinrichting kruispunt Zijlweg	Herinrichting van de kruising Zijlweg met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A11	Herinrichting kruispunt De Ruijterweg	Herinrichting van de kruising De Ruijterweg met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A12	Herinrichting kruispunt Pijlsaan	Herinrichting van de kruising Pijlsaan met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A13	Herinrichting kruispunt Leidsevaart	Herinrichting van de kruising Leidsevaart met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A14	Bevordering gebruik hoofdroutes Oudeweg/ Schipholweg	Afwaardering van alternatieve routes, zoals de Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersingelgracht en Europaweg om het gebruik van de hoofdroutes te stimuleren. De ingrepen zien toe op onder andere aanpassingen in de verharding en bewijzing.
A15	Verbinding Veerplas	Aanpassing bestaande viaduct richting de Veerplas door de Camera Obscuraweg het talud van de N200 te laten doorkruisen.

Tabel 5 – bovenwijkse netwerkvoorzieningen auto-infrastructuur



Afbeelding 4 – netwerkvoorzieningen ov-infrastructuur van gemeentelijk en/of regionaal belang

**BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN OV-INFRASTRUCTUUR**

#	Naam voorziening	Omschrijving
OV1	Mobiliteitshub Nieuw-Zuid	Ten behoeve van de groei van het busverkeer worden de openbaarvervoerslijnen bij de toegangspoort naar Schalkwijk gebundeld op een knooppunt. Om het knooppunt te realiseren worden op het traject haltes verplaatst en fietsparkeren en een P+R toegevoegd.
OV2	Herinrichting Houtplein	Herinrichting van het Houtplein en aangrenzende straten. Met de herinrichting van het Houtplein worden haltes voor het openbaar vervoer verplaatst.
OV3	Herstructurering stadsstraat Rijksstraatweg: ov-maatregelen	De Rijksstraatweg vormt een onderdeel van de realisatie ov-netwerk tussen Station Haarlem en het Delftplein. Voor een betere doorstroming van de bus en een grotere veiligheid voor fietsers wordt de Rijksstraatweg beter ingericht.
OV4	Herprofilen Tempeliersstraat	Met de herinrichting van het Houtplein worden haltes voor het openbaar vervoer verplaatst. Dat maakt het mogelijk de Tempeliersstraat her in te richten.
OV5	Herinrichting Nassaulaan	De Nassaulaan vormt de verbinding tussen de Gedempte Oude Gracht en de Parklaan. De weg is een Hov-route en een hoofd fietsverbinding. Voor een betere doorstroming van de bus en een grotere veiligheid voor fietsers wordt de Nassaulaan beter ingericht.

Tabel 6 – bovenwijkse netwerkvoorzieningen openbaarvervoersinfrastructuur

## 7. Omschrijving van de toekomstige ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven

De ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven die worden voorzien, zijn ontleend aan het verkeersmodel dat gebruikt wordt voor de toerekening van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen (zie hoofdstuk 9). De programma's die daarin zijn opgenomen komen voort uit gemeentelijke inzichten van actuele plancapaciteit (welke jaarlijks worden bijgehouden) en kennen een planhorizon voor de periode tot en met 2030<sup>23</sup>. Bij de totstandkoming van de nota is gebruik gemaakt van het op dat moment meest recente verkeersmodel; het verkeersmodel Haarlem 2019, waardoor de meest actuele inzichten ten aanzien van plancapaciteit afwijken van de in deze Nota gehanteerde programmatische uitgangspunten.

De tabel met het programma maakt een onderscheid tussen woningen, detailhandel, industrie en overig, verdeeld naar de 21 wijken. Onder deze categorieën vallen de volgende type ontwikkelingen:

- Woningen: woningen.
- Detailhandel: horeca (incl. recreatie), detailhandel food, detailhandel non-food en benzinestations.
- Industrie: industrie.
- Overig: groothandel, diensten, kantoren, onderwijs.

Wijk	Woningen	Detailhandel	Industrie	Overig
	<i>stuks</i>	<i>arbeidsplaatsen</i>		
Amsterdamsewijk	30	4	2	12
Boerhaavewijk	3.121	4	1	790
Delftwijk	106	4	1	9
Duinwijk	486	5	1	42
Europawijk	733	2	1	23
Haarlemmerhoutkwartier	35	6	4	113
Houtvaartkwartier	1.737	172	-9	668
Indischewijk	445	10	1	15
Meerwijk	723	23	1	30
Molenwijk	212	3	1	17
Oude Stad	298	54	15	203

<sup>23</sup> De informatie komt overeen met de cijfers die worden bijgehouden op [www.plancapaciteit.nl](http://www.plancapaciteit.nl) (medio 2019).

Parkwijk	458	4	1	38
Slachthuiswijk	1.065	2	2	16
Te Zaanenkwartier	433	5	4	39
Ter Kleefkwartier	184	6	2	41
Transvaalwijk	416	12	2	17
Vogelenwijk	0	1	1	5
Vondelkwartier	360	2	1	13
Waarder- en Veerpolder	409	21	67	290
Zijlwegkwartier	5	5	2	22
Spaarndam	8	0	0	3
<b>Totaal</b>	<b>11.264</b>	<b>345</b>	<b>103</b>	<b>2.406</b>

Tabel 7 – ontwikkelopgave per wijk

## 8. De verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen zijn kostenramingen van de aanleg c.q. aanpassing van de voorzieningen geïnventariseerd. Deze kostenramingen zijn deels ontleend aan besluiten die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Het betreft uitgewerkte SSK-kostenramingen<sup>24</sup> van voorzieningen die binnen afzienbare tijd tot realisatie zullen komen. Voor de voorzieningen die verder in de toekomst liggen, zijn kostenramingen met een meer globaal karakter gehanteerd.

Nadat van alle voorzieningen de aanleg- c.q. aanpassingskosten bekend waren, is een aantal stappen doorlopen. Allereerst heeft de gemeente voor enkele investeringen uit de voorzieningenlijst reeds subsidie verkregen vanuit het Rijk of de provincie. Dit deel van de kosten is daarmee anderszins verzekerd en kan om die reden niet meer worden verhaald op nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven. Deze subsidies zijn daarom in mindering gebracht op de geïnventariseerde kosten.

Ten tweede is in aanvulling op de realisatiekosten voor alle voorzieningen die nog gerealiseerd moeten worden, rekening gehouden met een opslag van 15% bijkomende kosten voor voorbereiding, toezicht en uitvoering. Er is bij deze kostenramingen voorts (nog) geen rekening gehouden met eventuele kosten voor verwerving, planontwikkelingskosten en onderzoekskosten.

Ten derde zijn alle voorzieningen gefaseerd in de tijd. Hierbij is rekening gehouden met de periode 2020 tot en met 2030. Voor de meest concrete voorzieningen is de fasering gebaseerd op de beschikbare informatie vanuit uitvoeringsprogramma's c.q. vastgestelde raadsbesluiten (zie bijlage 2). Voor de voorzieningen die verder in de toekomst liggen is een onderbouwde aanneme gedaan over de fasering van de uitvoering. De gehanteerde fasering van de kosten is opgenomen in bijlage 2.

Tenslotte zijn de kosten van de voorzieningen opgenomen in een exploitatieopzet. In deze exploitatieopzet is rekening gehouden met 2,5% jaarlijkse kostenstijging (vanaf 1 januari 2020) en 2,8% disconteringsvoet (samengestelde interest). Dit is gebaseerd op de uitgangspunten die de gemeente Haarlem hanteert in haar grondexploitaties. De exploitatieopzet kent als prijspeildatum 1 januari 2020. De exploitatieopzet is opgenomen in bijlage 3.

Op basis van de exploitatieopzet zijn de investeringskosten voor de bovenwijkse netwerkvoorzieningen die voor kostenverhaal in aanmerking komen, vertaald naar een netto contante waarde<sup>25</sup> per 1 januari 2020. Dit bedrag ligt aan de basis van het verhalen van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen. In de tabellen op de volgende pagina zijn deze kosten opgenomen voor de verschillende categorieën van bovenwijkse netwerkvoorzieningen.

De totale verhaalbare kosten op netto contante waarde (1-1-2020) bedragen daarmee € 150.460.445 exclusief btw.

<sup>24</sup> De Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw en biedt een handreiking voor kostenmanagement. Het maken van ramingen van investerings- én/of levensduurkosten (onderhoudskosten) van projecten gebeurt met de SSK op eenduidige wijze.

<sup>25</sup> Voor het begrip netto contante waarde zie bijlage 1.

<b>KOSTENRAMING BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN FIETSINFRASTRUCTUUR</b>		
#	Naam voorziening	Investering*
F1	Fietsparkeren binnenstad	€ 3.340.071
F2	Fietsparkeren bij ov Houtplein	€ 1.308.037
F3	Korte termijn oplossing fietsparkeren ov Spaarnwoude	€ 229.329
F4	Fietsparkeren bij ov R(egio)net haltes	€ 371.032
F5	Fietsknelpunt Kennemerplein / Schoterweg / Kennemerstraat	€ 3.326.933
F6	Herinrichting Lodewijk van Deijssellaan tot fietsstraat	€ 674.546
F7	Kortetermijnmaatregelen fietsparkeren bij ov Stationsplein	€ 143.540
F8	Langetermijnmaatregelen fietsparkeren bij ov Stationsplein	€ 5.691.500
F9	Herprofileren Kennedylaan, Belgielaan en Floris van Adrichemlaan	€ 3.419.887
F10	Versmalling van de rijbaan Amsterdamsevaart	€ 2.000.000
F11	Ontbrekende fietsschakels Planetenlaan – Schoterbos	€ 688.992
F12	Fietsring: Bolwerken, Raaks en Wilhelminastraat	€ 7.291.658
F13	Fiets- en voetbrug over de Ringvaart	€ 4.539.899
F14	Fietsenstallingen bij economische centra (niet de binnenstad)	€ 1.783.652
F15	Fietsparkeren lange termijn bij station Spaarnwoude	€ 1.137.621
<b>TOTAAL</b>		<b>€ 35.946.698</b>

Tabel 8 – kostenraming bovenwijkse netwerkvoorzieningen fietsinfrastructuur

<b>KOSTENRAMING BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN AUTO-INFRASTRUCTUUR</b>		
#	Naam voorziening	Investering*
A1	Vergroten vervoerscapaciteit N200	€ 15.144.213
A2	Herstructurering stadsstraat Europaweg	€ 9.547.740
A3	Herinrichting kruispunten Amerikaweg	€ 6.564.363
A4	Verbetering doorstroming Waarderweg - Vondelweg	€ 2.854.071
A5	Aanleg ongelijkvloerse kruising en herinrichting kruispunt Schipholweg - Amerikaweg / Prins Bernhardlaan	€ 5.608.968
A6	Herinrichting kruispunt Orionweg	€ 3.926.277
A7	Herinrichting kruispunt Simon Vestdijkpark	€ 3.926.277
A8	Herinrichting kruispunt Stuyvesantstraat	€ 3.926.277
A9	Herinrichting kruispunt Kleverlaan	€ 3.926.277
A10	Herinrichting kruispunt Zijlweg	€ 3.926.277
A11	Herinrichting kruispunt De Ruijterweg	€ 3.926.277
A12	Herinrichting kruispunt Pijlsaan	€ 3.926.277
A13	Herinrichting kruispunt Leidsevaart	€ 3.926.277
A14	Bevordering gebruik hoofdroutes Oudeweg / Schipholweg	€ 2.756.247
A15	Verbinding Veerplas	€ 3.190.620
<b>TOTAAL</b>		<b>€ 83.807.200</b>

Tabel 9 – kostenraming bovenwijkse netwerkvoorzieningen auto-infrastructuur

<b>KOSTENRAMING BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN OV-INFRASTRUCTUUR</b>		
#	Naam voorziening	Investering*

OV1	Mobiliteitshub Nieuw-Zuid	€ 17.074.499
OV2	Herinrichting Houtplein	€ 7.523.330
OV3	Herstructurering stadsstraat Rijksstraatweg: ov-maatregelen	€ 3.287.000
OV4	Herprofileren Tempeliersstraat	€ 538.461
OV5	Herinrichting Nassaulaan	€ 2.283.257
<b>TOTAAL</b>		<b>€ 30.706.547</b>

\* Netto gemeentelijke investering op netto contante waarde 1 januari 2020 exclusief btw (zie bijlage 3).

## 9. Toedeling van verhaalbare kosten aan ontwikkellocaties

### 9.1 Schaalniveau van toerekening bovenwijkse netwerkvoorzieningen

De bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden toegerekend aan de ontwikkellocaties/ontwikkel-opgaven en de bestaande stad op het niveau van wijken. De gemeente Haarlem kent 21 wijken en op basis van het hanteren van de wijkindeling als schaalniveau zal de uiteindelijke bijdrage differentiëren tussen deze wijken.

### 9.2 Gehanteerde verdeelsleutels

Voor de onderscheidene categorieën van bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden verschillende verdeelsleutels gehanteerd voor de bepaling van de mate van proportionaliteit (in relatie tot de functionele samenhang). De netwerkvoorzieningen die toezien op de fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer worden toegerekend aan de hand van de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen. De netwerkvoorzieningen voor de auto-infrastructuur zijn toegerekend aan de hand van verkeersintensiteitsanalyses zoals opgenomen in het verkeersmodel van de gemeente Haarlem.

#### Toelichting verdeelsleutel infrastructuur voor fiets- en openbaarvervoer-voorzieningen

Om de groei van Haarlem als verdeelsleutel te bepalen is, gebruik gemaakt van de programma's die ten grondslag liggen aan het Verkeersmodel Haarlem 2019. Dit programma is reeds in hoofdstuk 7 toegelicht. Om dit programma te kunnen gebruiken, is allereerst het programma uitgedrukt in m<sup>2</sup> bvo. Voor woningbouw is daarmee rekening gehouden met het gemiddelde oppervlak van een woning in de gemeente Haarlem, zijnde 133 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte<sup>26</sup>. Voor het overige programma is op basis van arbeidsplaatsen een vertaling gemaakt naar oppervlakte. De gehanteerde omslagfactor is gebaseerd op de CROW-verkeerskengetallen. Dit levert op dat één arbeidsplaats gelijk staat aan 67 m<sup>2</sup> detailhandel, 33 m<sup>2</sup> industrie en 25 m<sup>2</sup> bvo overige functies. Dit volgt uit de rapportage van Goudappel Coffeng, opgenomen in bijlage 4.

De volgende stap bestaat uit de weging van de verschillende functies ten opzichte van elkaar. Dit komt voort uit het feit dat een vierkante meter bvo wonen niet hetzelfde effect heeft op verkeersintensiteiten dan een vierkante meter detailhandel, industrie of overige functies. In de Nota wordt de onderlinge weging van functies gebaseerd op het verkeersgenererend vermogen van de verschillende functies (zie hoofdstuk 4). De normen die hiervoor worden gehanteerd zijn afkomstig van de rapportage van Goudappel Coffeng (zie bijlage 4). Met behulp van deze normen is vervolgens een weging bepaald voor de verschillende functies, waarbij woningbouw als standaardreferentie heeft gediend. Met behulp van deze omrekenfactor is een gelijke omslag naar aantal eenheden bepaald, op basis van de ontwikkelopgave per wijk. Dit resulteert in een weging die is gebaseerd op het aantal ritten per vierkante meter nieuwe functie. Dit is weergegeven in de tabel op de volgende pagina.

	woningen	detail	industrie	overig
ritten / woning of abp <sup>27</sup>	4,75	3,5	2	2,25
m <sup>2</sup> / woning of abp	133	67	33	25
ritten / m <sup>2</sup>	0,0357	0,0560	0,0710	0,0920
<b>Weging</b>	<b>1,00</b>	<b>1,56</b>	<b>1,98</b>	<b>2,57</b>

Tabel 11 – weging verschillende functies o.b.v. verkeersgeneratie

<sup>26</sup> Bron: CBS, 2020, gemiddeld oppervlak woningen (<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/82550NED/table?fromstatweb>).

<sup>27</sup> Abp=arbeidsplaats

Met behulp van deze wegingsfactor kan de verdeelsleutel voor de bestaande stad en de groei van de stad worden vastgesteld. Hiervoor zijn allereerst alle programma's (te weten: huidig, toekomstig en ontwikkeling) vermenigvuldigd met deze wegingsfactor. Vervolgens is het gewogen ontwikkelprogramma per wijk gedeeld door de totale gewogen toekomstige voorraad (nieuwbouwontwikkelingen + de bestaande stad). De totale gewogen toekomstige voorraad bestaat uit 16.498.769 m<sup>2</sup>.

	<b>Gewogen toekomstige voorraad</b>	<b>Waarvan ontwikkelprogramma</b>	<b>Toerekenfactor fiets- en OV-infrastructuur</b>
Amsterdamsewijk	629.823	5.287	0,03%
Boerhaavewijk	1.168.580	466.351	2,83%
Delftwijk	391.322	15.216	0,09%
Duinwijk	576.636	67.938	0,41%
Europawijk	850.689	99.239	0,60%
Haarlemmerhoutkwartier	1.218.672	12.842	0,08%
Houtvaartkwartier	1.031.072	291.301	1,77%
Indischewijk	658.262	61.249	0,37%
Meerwijk	846.027	100.542	0,61%
Molenwijk	621.684	29.710	0,18%
Oude Stad	2.075.455	59.271	0,36%
Parkwijk	608.456	63.860	0,39%
Slachthuiswijk	590.793	143.040	0,87%
Te Zaanenkwartier	755.069	60.833	0,37%
Ter Kleefkwartier	894.267	27.886	0,17%
Transvaalwijk	777.544	57.851	0,35%
Vogelenwijk	304.757	521	0,00%
Vondelkwartier	419.927	48.935	0,30%
Waarder- en Veerpolder	1.385.026	79.635	0,48%
Zijlwegkwartier	642.994	2.678	0,02%
Spaarndam	51.716	1.295	0,01%
<b>Totaal</b>	<b>16.498.769</b>	<b>1.695.478</b>	<b>10,28%</b>

Tabel 12 – toerekenfactor fiets- en ov-infrastructuur

Op basis van deze analyse kan geconcludeerd worden dat op totaalniveau 10,28% van de kosten voor bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor fietsinfrastructuur en ov-infrastructuur, toerekenbaar zijn aan de nieuwe ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven .

#### **Toelichting verdeelsleutel auto-infrastructuur**

Voor de categorie auto-infrastructuur geldt dat de kosten worden toegerekend aan de wijken aan de hand van een verkeersmodel waarin een verkeersintensiteitsanalyse is uitgevoerd. Dit verkeersmodel is opgesteld door Goudappel Coffeng (zie bijlage 4) en hierin zijn, per voorziene maatregel voor auto-infrastructuur, zogenaamde selected zone-analyses uitgevoerd. Daarin wordt een vergelijking gemaakt tussen het verkeer van en naar een bepaalde wijk in de autonome situatie (dat wil zeggen zonder toevoeging van het ontwikkelprogramma) en in de situatie met toevoeging van het voorziene ontwikkelprogramma. Het procentuele verschil tussen beide bepaalt de mate waarin de ontwikkelopgave in een bepaalde wijk belang heeft bij een bepaalde ingreep. De resultaten van deze analyse zijn samengevoegd en op totaalniveau leidt dit tot de onderstaande toerekenfactoren.

<b>Wijk</b>	<b>Toerekenfactor auto-infrastructuur</b>
Amsterdamsewijk	0,05%
Boerhaavewijk	5,98%
Delftwijk	0,14%
Duinwijk	0,58%

Europawijk	0,81%
Haarlemmerhoutkwartier	0,02%
Houtvaartkwartier	3,02%
Indischewijk	0,51%
Meerwijk	0,71%
Molenwijk	0,28%
Oude Stad	0,14%
Parkwijk	0,46%
Slachthuiswijk	1,06%
Te Zaanenkwartier	0,56%
Ter Kleefkwartier	0,25%
Transvaalwijk	0,54%
Vogelenwijk	0,01%
Vondelkwartier	0,41%
Waarder- en Veerpolder	0,50%
Zijlwegkwartier	0,01%
Spaarndam	0,00%
<b>Totaal</b>	<b>16,05%</b>

Tabel 13 – toerekenfactor auto-infrastructuur

Een uitgebreidere toelichting op de gehanteerde systematiek is terug te vinden in de rapportage van Goudappel Coffeng (bijlage 4).

### 9.3 Tarief bijdrage bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Op basis van de gehanteerde systematiek ontstaan voor de fietsinfrastructuur en ov-infrastructuur een verdeelsleutel op basis van een vast bedrag per m<sup>2</sup> exclusief btw. Voor de fietsinfrastructuur draagt elke nieuwe vierkante meter ontwikkeling € 2,18 bij en voor de ov-infrastructuur bedraagt dit € 1,86. Voor de auto-infrastructuur varieert het tarief per wijk als gevolg van de verkeersintensiteitanalyse. De differentiatie tussen de verschillende totaaltarieven per wijk ontstaat daarom door de toerekening van de kosten voor auto-infrastructuur.

De totale tarieven per eenheid nieuwe ontwikkeling exclusief btw zijn als volgt:

Wijk	Totaaltarief
Amsterdamsewijk	€ 11,70
Boerhaavewijk	€ 14,51
Delftwijk	€ 10,36
Duinwijk	€ 11,15
Europawijk	€ 10,87
Haarlemmerhoutkwartier	€ 5,58
Houtvaartkwartier	€ 12,68
Indischewijk	€ 9,17
Meerwijk	€ 9,75
Molenwijk	€ 11,82
Oude Stad	€ 5,99
Parkwijk	€ 9,18
Slachthuiswijk	€ 10,10
Te Zaanenkwartier	€ 10,53
Ter Kleefkwartier	€ 10,69
Transvaalwijk	€ 11,59
Vogelenwijk	€ 18,88
Vondelkwartier	€ 9,63



Waarder- en Veerpolder	€ 8,10
Zijlwegkwartier	€ 7,26
Spaarndam	€ 6,22

Tabel 14 – totale tarieven per eenheid ontwikkeling per wijk

Om de aan een ontwikkellocatie/ontwikkelopgave toe te rekenen bijdrage in de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen te bepalen, dient het aantal eenheden van de nieuwe ontwikkeling te worden berekend. De eenheden worden bepaald aan de hand van de weging die eerder ook bij de toerekening is toegelicht. Voor het bepalen van het totaal aantal eenheden kan onderstaande hulptabel worden gebruikt.

	woningen	detail	industrie	overig	Totaal
A) m <sup>2</sup> bvo programma	...	...	...	...	
B) weging eenheden	1,00	1,56	1,98	2,57	
resultaat (A x B)	...(1)	...(2)	...(3)	...(4)	1+2+3+4 (C)
<b>Totaal eenheden</b>					<b>... m<sup>2</sup> bvo (C)</b>
<b>Tarief betreffende wijk</b>					<b>€ ... (D)</b>
<b>Toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen</b>					<b>€ ... (C x D)</b>

Tabel 15 – rekentabel bepalen toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen

#### Voorbeeld berekening toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Een initiatiefnemer wenst een ontwikkellocatie te realiseren in de Amsterdamsewijk. Zijn plan voorziet in de realisatie van 200 woningen van gemiddeld 80 m<sup>2</sup> bvo, 1.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren en een kleinschalige buurtwinkel van 250 m<sup>2</sup> bvo. Het totale bouwoppervlak bedraagt 17.250 m<sup>2</sup>.

Op basis van de weging in de tabel levert dit 16.000 eenheden op voor de woningbouw, 2.570 eenheden voor kantoor (overig programma) en 390 eenheden voor de winkel (detailhandel). In totaal betreft dit 18.960 eenheden. Het tarief in de Amsterdamsewijk bedraagt € 11,70 per eenheid. De totale toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen bedragen daarmee € 221.832 exclusief btw (op prijspeil 1-1-2020, rente dragend tegen 2,8% per jaar).

## Bijlage 1 – Relevante begrippen

### Aangewezen bouwplannen:

De in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening opgenomen overzicht van de categorieën bouwplannen, waarvoor de wettelijke kostenverhaalsplicht geldt. Dit overzicht bestaat uit:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte.

### Aangewezen categorieën ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving

In artikel 13.23 Omgevingswet is bepaald dat in het Omgevingsbesluit het overzicht van de aangewezen categorieën van ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving wordt opgenomen wordt vastgelegd. Dit voor de toepassing van publiekrechtelijk verhaal van financiële bijdragen.

In het ontwerpbesluit voor publiekrechtelijk afdwingbare financiële bijdragen<sup>28</sup> wordt voorgesteld het volgende overzicht op te nemen in het Omgevingsbesluit:

- a. wijziging van de inrichting van het landelijk gebied ter verbetering van landschappelijke waarden door middel van het treffen van maatregelen in de fysieke leefomgeving, waaronder in ieder geval worden begrepen het verwijderen van vrijkomende agrarische bebouwing en het herstellen of aanvullen van landschappelijke elementen;
- b. aanleg of wijziging van gebieden als bedoeld in artikel 2.44 van de wet of gebieden die in het omgevingsplan ter bescherming van de natuur zijn aangewezen en herstel, op basis van een omgevingsvisie of programma, van dier- en plantensoorten die van nature in Nederland in het wild voorkomen door middel van het treffen van maatregelen in de fysieke leefomgeving, waaronder in ieder geval worden begrepen maatregelen in de fysieke leefomgeving:
  - 1°. ter vermindering van de stikstofdepositie; of
  - 2°. ter bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- c. aanleg van infrastructuur voor verkeers- en openbaar vervoersnetwerken van gemeentelijk of regionaal belang;
- d. aanleg van recreatievoorzieningen die behoren tot de gemeentelijke of regionale groenstructuur, waaronder in ieder geval worden begrepen parken en recreatiegebieden;
- e. ontwikkelingen gericht op het bereiken van een naar prijsklasse evenwichtige samenstelling van de woningvoorraad in de gemeente of regio door middel van het realiseren van sociale huur- of koopwoningen als bedoeld in artikel 5.161c, eerste lid, onder a en b, van het Besluit kwaliteit leefomgeving buiten het gebied waar de activiteit, bedoeld in artikel 13.11 van de wet, plaatsvindt, voor zover in dat gebied met het oog op die evenwichtige samenstelling onvoldoende sociale huur- of koopwoningen worden gerealiseerd en het op een andere locatie realiseren van die woningen:
  - 1°. in het omgevingsplan is toegelaten of voorgeschreven op grond van regels als bedoeld in artikel 5.161c, eerste lid, onder a of b, van dat besluit of in een programma is opgenomen; en
  - 2°. tot gevolg heeft dat de kosten, bedoeld in artikel 13.11 van de wet, op grond van het eerste lid van dat artikel niet volledig kunnen worden verhaald of dat een tekort op de gemeentelijke exploitatie van de benodigde gronden ontstaat; en
- f. stedelijke herstructurering ter verbetering van het woon- en leefklimaat in verouderde wijken of gebieden met leegstandsproblemen door middel van het treffen van maatregelen in de fysieke leefomgeving, waaronder in ieder geval worden begrepen het slopen van woningen en het aanleggen of wijzigen van wegen.

### Aangewezen planologische besluiten

De wettelijke kostenverhaalsplicht geldt voor aangewezen bouwplannen die worden opgenomen in aangewezen categorieën planologische besluiten. Deze categorieën planologische besluiten zijn opge-

<sup>28</sup> Ontwerpbesluit van 8 januari 2021

nomen in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.15 van de Crisis- en herstelwet. Het gaat om de volgende categorieën:

- a. Een bestemmingsplan;
- b. Een wijzigingsplan (artikel 3.6 eerste lid Wet ruimtelijke ordening);
- c. Een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken met ruimtelijke onderbouwning (artikel 2.12 eerste lid onder a 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht);
- d. Een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken in de gevallen die daartoe aangewezen zijn in het Besluit omgevingsrecht (artikel 2.12 eerste lid onder a2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht);
- e. Een projectuitvoeringsbesluit (artikel 2.10 Crisis- en herstelwet).

#### Bruto-vloeroppervlak:

Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen van een gebouw, gemeten langs de buitenomtrek<sup>29</sup>.

#### Criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit

Deze criteria zijn van toepassing bij het publiekrechtelijk kostenverhaal van (onder meer) voorzieningen en zijn vastgelegd in artikel 6.13 lid 6 Wet ruimtelijke ordening. In de wettelijke regeling is geen omschrijving van deze drie criteria opgenomen. Onderstaande omschrijving is ontleend aan de Memorie van toelichting van het wetsvoorstel Grondexploitatiewet<sup>30</sup>:

- *profijt*: de grondexploitatie moet nut ondervinden van de te treffen voorzieningen.
- *toerekenbaarheid*: er bestaat een causaal verband (de kosten van de voorzieningen zouden niet gemaakt worden zonder het plan voor de ontwikkellocatie) of de kosten worden mede gemaakt ten behoeve van het plan voor de ontwikkellocatie. Kosten van voorzieningen die op een andere grondslag gefinancierd worden (bijvoorbeeld door een subsidie of bij nutsvoorzieningen voor elektra via de verbruikstarieven) zijn niet toerekenbaar.
- *proportionaliteit*: als meerdere locaties profijt hebben van een voorziening worden de kosten naar rato van profijt verdeeld. Aan elke profijt hebbende ontwikkellocatie wordt zodoende een evenredig deel van de kosten toegerekend.

#### Kostensoortenlijst

De lijst van via een exploitatieplan verhaalbare kosten van de grondexploitatie is opgenomen in de artikelen 6.2.3 tot en met 6.2.5 Besluit ruimtelijke ordening. Deze artikelen zijn hieronder opgenomen.

#### **Artikel 6.2.3**

Tot de kosten, bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, ten eerste, van de wet, worden, voor zover deze redelijkerwijs zijn toe te rekenen aan de inbrengwaarde van de gronden, gerekend de ramingen van:

- a. de waarde van de gronden in het exploitatiegebied;
- b. de waarde van de opstallen die in verband met de exploitatie van de gronden moeten worden gesloopt;
- c. de kosten van het vrijmaken van de gronden in het exploitatiegebied van persoonlijke rechten en lasten, eigendom, bezit of beperkt recht en zakelijke lasten;
- d. de kosten van sloop, verwijdering en verplaatsing van opstallen, obstakels, funderingen, kabels en leidingen in het exploitatiegebied.

#### **Artikel 6.2.4**

Tot de kosten, bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, ten tweede, van de wet, worden gerekend de ramingen van:

- a. de kosten van het verrichten van onderzoek, waaronder in ieder geval begrepen grondmechanisch en milieukundig bodemonderzoek, akoestisch onderzoek, ander milieukundig onderzoek, archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek;
- b. de kosten van bodemsanering, het dempen van oppervlaktewateren, het verrichten van grondwerken, met inbegrip van het egaliseren, ophogen en afgraven;
- c. de kosten van de aanleg van voorzieningen in een exploitatiegebied;

<sup>29</sup> Zie Kenniscentrum Infomil ([www.infomil.nl](http://www.infomil.nl)) en nadere uitwerking in NEN normblad 2580

<sup>30</sup> Memorie van Toelichting (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 30218 nr 3 blz 23)

- d. de kosten van maatregelen, plannen, besluiten en rechtshandelingen met betrekking tot gronden, opstellen, activiteiten en rechten in het exploitatiegebied, waaronder mede begrepen het beperken van milieuhygiënische contouren en externe veiligheidscontouren;
- e. de in artikel 6.2.3 en de onder a tot en met d en g tot en met n bedoelde kosten met betrekking tot gronden buiten het exploitatiegebied, waaronder mede begrepen de kosten van de noodzakelijke compensatie van in het exploitatiegebied verloren gegane natuurwaarden, groenvoorzieningen en watervoorzieningen;
- f. de in artikel 6.2.3 en de onder a tot en met d bedoelde kosten, voor zover deze noodzakelijk zijn in verband met het in exploitatie brengen van gronden die in de naaste toekomst voor bebouwing in aanmerking komen;
- g. de kosten van voorbereiding en toezicht op de uitvoering, verband houdende met de aanleg van de voorzieningen en werken, bedoeld onder a tot en met f, en in artikel 6.2.3, onder c en d;
- h. de kosten van het opstellen van gemeentelijke ruimtelijke plannen ten behoeve van het exploitatiegebied;
- i. de kosten van het opzetten en begeleiden van gemeentelijke ontwerpcompetities en prijsvragen voor het stedenbouwkundig ontwerp van de locatie, en de kosten van vergoedingen voor deelname aan de prijsvraag;
- j. de kosten van andere door het gemeentelijk apparaat of in opdracht van de gemeente te verrichten werkzaamheden, voor zover deze werkzaamheden rechtstreeks verband houden met de in dit besluit bedoelde voorzieningen, werken, maatregelen en werkzaamheden;
- k. de kosten van tijdelijk beheer van de door of vanwege de gemeente verworven gronden, verminderd met de uit het tijdelijk beheer te verwachten opbrengsten;
- l. de kosten van tegemoetkoming van schade, bedoeld in artikel 6.1 van de wet;
- m. niet-terugvorderbare BTW, niet-gecompenseerde compensabele BTW, of andere niet-terugvorderbare belastingen, over de kostenelementen, genoemd onder a tot en met l;
- n. rente van geïnvesteerde kapitalen en overige lasten, verminderd met renteopbrengsten.

#### Artikel 6.2.5

Tot de voorzieningen, bedoeld in artikel 6.2.4, onder c, worden gerekend:

- a. nutsvoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de verbruikstarieven kunnen worden gedekt;
- b. riolering met inbegrip van bijbehorende werken en bouwwerken;
- c. wegen, ongebouwde openbare parkeergelegenheden, pleinen, trottoirs, voet- en rijwielpaden, waterpartijen, watergangen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, bruggen, tunnels, duikers, kades, steigers, en andere rechtstreeks met de aanleg van deze voorzieningen verband houdende werken en bouwwerken;
- d. infrastructuur voor openbaar vervoervoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt;
- e. groenvoorzieningen, waaronder begrepen openbare parken, plantsoenen, speelplaatsen, trapvelden en speelweiden, natuurvoorzieningen en openbare niet-commerciële sportvoorzieningen;
- f. openbare verlichting en brandkranen met aansluitingen;
- g. straatmeubilair, speeltoestellen, sierende elementen, kunstobjecten en afrasteringen in de openbare ruimte;
- h. gebouwde parkeervoorzieningen, voor zover deze leiden tot optimalisering van het grondgebruik en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, openbaar toegankelijk zijn en voornamelijk worden gebruikt door bewoners en gebruikers van het exploitatiegebied, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt;
- i. uit een oogpunt van milieuhygiëne, archeologie of volksgezondheid noodzakelijke voorzieningen.

#### Netto contante waarde

De netto contante waarde is de huidige waarde van toekomstige (in de tijd gespreide) investeringen of kosten. De berekening van de netto contante waarde gebeurt door het totaal van toekomstige kosten en opbrengsten terug te rekenen naar het prijspeil van nu, met behulp van een gehanteerde rente. Het zogenaamde disconteren (uitdrukken op het prijspeil van nu) maakt het mogelijk om financiële resultaten die op verschillende momenten in de tijd plaatsvinden, onderling vergelijkbaar te maken.

## Bijlage 2 – Overzichtstabel bovenwijkse netwerkvoorzieningen

De lijst bovenwijkse netwerkvoorzieningen is een overzicht van maatregelen die nodig zijn om Haarlem met een groeiend aantal inwoners bereikbaar te houden. De lijst is gebaseerd op bestaand beleid, zoals de SOR, en wordt periodiek geactualiseerd. Bij deze actualisatie wordt de lijst aangepast op nieuw beleid, zoals het Mobiliteitsbeleid.

Het is goed te bedenken dat voorzieningen opgenomen onder het kopje 'auto infrastructuur' ook maatregelen voor fiets en voet omvatten, zoals vrij liggende fietspaden.

De reserve bovenwijkse netwerkvoorzieningen mag uitsluitend worden ingezet voor voorzieningen die op de lijst staan. De gemeente is echter niet verplicht alle voorzieningen die op de lijst staan uit te voeren.

#	Voorziening / maatregel	Investering*	Type raming	Fase- ring	Bronvermelding
<b>Fietsinfrastructuur</b>					
F1	Fietsparkeren binnenstad	€ 3.340.071	Globale raming	2020-2023	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F2	Fietsparkeren bij OV Houtplein	€ 1.308.037	Detailraming	2020-2025	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F3	Korte termijn oplossing fietsparkeren OV Spaarnwoude	€ 229.329	Detailraming	2020-2021	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F4	Fietsparkeren bij OV R(egio)net haltes	€ 371.032	Globale raming	2020-2025	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F5	Fietsknelpunt Kennemerplein / Schoterweg / Kennemerstraat	€ 3.326.933	Globale raming	2023-2024	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F6	Herinrichting Lodewijk van Deijssellaan tot fietsstraat	€ 674.546	Globale raming	2021-2022	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F7	Korte termijn maatregelen fietsparkeren bij OV Stationsplein	€ 143.540	Globale raming	2020	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F8	Lange termijn maatregelen fietsparkeren bij OV Stationsplein	€ 5.691.500	Globale raming	2022-2024	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
F9	Herprofilen Kennedylaan, Belgiëlaan en Floris van Adrichemlaan	€ 3.419.887	Globale raming	2022-2023	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR
#	Voorziening / maatregel	Investering*	Type raming	Fase- ring	Bronvermelding
F10	Versmalling van de rijbaan Amsterdamsevaart	€ 2.000.000	Detailraming	2018	Programmabegroting 2020-2024
F11	Ontbrekende fietsschakels Planetenlaan – Schoterbos	€ 688.992	Detailraming	2020	Beschikbaar stellen krediet vervolgfase schoterbos (B&W 26 mei 2020)
F12	Fietsring: Bolwerken, Raaks en Wilhelminastraat	€ 7.291.658	Globale raming	>2025	Uitvoeringsprogramma 2020-2040
F13	Fiets- en voetbrug over de Ringvaart	€ 4.539.899	Globale raming	2024	Uitvoeringsprogramma 2020-2040
F14	Fietsenstallingen bij economische centra (niet de binnenstad)	€ 1.783.652	Globale raming	>2025	Uitvoeringsprogramma 2020-2040
F15	Fietsparkeren lange termijn bij station Spaarnwoude	€ 1.137.621	Globale raming	>2025	Uitvoeringsprogramma 2020-2040
<b>Auto infrastructuur</b>					

A1	Vergroten vervoerscapaciteit N200	€ 15.144.213	Globale raming	> 2025	Rapport Groeipotentie
A2	Herstructurering stadsstraat Europaweg	€ 9.547.740	Detailraming	2023-2024	Uitvoeringsprogramma 2020-2040
<b>#</b>	<b>Voorziening / maatregel</b>	<b>Investering*</b>	<b>Type raming</b>	<b>Fasering</b>	<b>Bronvermelding</b>
A3	Herinrichting kruispunten Amerikaweg	€ 6.564.363	Detailraming	2021	Investeringsprogramma - Haarlemse Rapportage Grote Projecten
A4	Verbetering doorstroming Waarderweg - Vondelweg	€ 2.854.071	Detailraming	2021	Programmabegroting 2020-2024, investeringsplan
A5	Aanleg ongelijkvloerse kruising en herinrichting kruispunt Schipholweg - Amerikaweg / Prins Bernhardlaan	€ 5.608.968	Globale raming	>2025	Amendement SOR
A6	Herinrichting kruispunt Orionweg	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
A7	Herinrichting kruispunt Simon Vestdijkpark	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
A8	Herinrichting kruispunt Stuyvesantstraat	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
A9	Herinrichting kruispunt Kleverlaan	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
A10	Herinrichting kruispunt Zijlweg	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
A11	Herinrichting kruispunt De Ruijterweg	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
<b>#</b>	<b>Voorziening / maatregel</b>	<b>Investering*</b>	<b>Type raming</b>	<b>Fasering</b>	<b>Bronvermelding</b>
A12	Herinrichting kruispunt Pijlslaan	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
A13	Herinrichting kruispunt Leidsevaart	€ 3.926.277	Globale raming	>2025	Rapportage groeipotentie
A14	Bevordering gebruik hoofdroutes Oudeweg / Schipholweg	€ 2.756.247	Globale raming	> 2025	Rapportage groeipotentie
A15	Verbinding Veerplas	€ 3.190.620	Detailraming	> 2025	Ontwikkelvisie Oostpoort
	<b>OV-infrastructuur</b>				
OV1	Mobiliteitshub Nieuw-Zuid	€ 17.074.499	Globale raming	2022-2024	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR, maatregel 20
OV2	Herinrichting Houtplein	€ 7.523.330	Detailraming	2022	Haarlemse Rapportage Grote Projecten
OV3	Herstructurering stadsstraat Rijksstraatweg: OV-maatregelen	€ 3.287.000	Detailraming	2019-2020	Uitvoeringsprogramma 2020-2040 SOR, maatregel 19
OV4	Herprofileren Tempeliersstraat	€ 538.461	Globale raming	>2025	Uitvoeringsprogramma 2020-2040, adaptieve maatregel 45
OV5	Herinrichting Nassaulaan	€ 2.283.257	Detailraming	2022	Programmabegroting 2020-2024

\* investering betreft de netto contante waarde (per 1-1-2020) van de gemeentelijke kosten op basis van de exploitatieopzet

### Bijlage 3 – Exploitatieopzet bovenwijkse netwerkvoorzieningen

In hoofdstuk 8 is toegelicht dat de volgende stappen zijn doorlopen voor de kostenramingen:

1. Inventarisatie bovenwijkse netwerkvoorzieningen
2. Bepalen aanlegkosten
3. In mindering brengen van subsidie
4. Vermeerderen met 15% bijkomende kosten voor verwerving, toezicht en uitvoering (van nog te realiseren voorzieningen)
5. Fasering vaststellen
6. Verwerken in exploitatieopzet

De samenvatting van de exploitatieopzet is in deze bijlage opgenomen. In de exploitatieopzet is rekening gehouden met de volgende rekenkundige uitgangspunten:

- Prijspeil: 1 januari 2020
- Startdatum exploitatie: 1 januari 2020
- Contante waarde datum: 1 januari 2020
- Kostenstijging: 2,5%
- Rente: 2,8%
- Disconteringsvoet: 2,8%

In navolgende pagina's wordt een overzicht gegeven van de exploitatieopzet. Eerst wordt een overzicht gegeven van de nominale kosten per voorziening en de verdeling over boekwaarde en nog te realiseren kosten. Vervolgens is zowel de reële waarde van de investeringen is (de waarde van de kasstroom inclusief kostenstijging) als de netto contante waarde (de waarde van de kasstroom inclusief kostenstijging op prijspeil 1 januari 2020) per voorziening gepresenteerd.

<b>Overzicht nominale kosten en verdeling over boekwaarde / prognose</b>			
	<b>Totaal</b>	<b>Realisatie</b>	<b>Prognose</b>
<b>Omschrijving</b>	<b>Nominaal</b>	<b>(boekwaarde)</b>	<b>(nog te realiseren)</b>
<b>Fietsinfrastructuur</b>			
Fietsparkeren binnenstad	3.363.750	-	3.363.750
Fietsparkeren bij OV Houtplein	1.317.618	-	1.317.618
Korte termijn oplossing fietsparkeren OV Spaarnwoude	230.000	-	230.000
Fietsparkeren bij OV R(egio)net haltes	373.750	-	373.750
Fietsknelpunt Kennemerplein / Schoterweg / Kennemerstraat	3.366.050	-	3.366.050
Herinrichting Lodewijk van Deijssellaan tot fietsstraat	678.500	-	678.500
Korte termijn maatregelen fietsparkeren bij OV Stationsplein	143.750	-	143.750
Lange termijn maatregelen fietsparkeren bij OV Stationsplein	5.750.000	-	5.750.000
Herprofileren Kennedylaan, Belgielaan en Floris van Adrichemlaan	3.450.000	-	3.450.000
Versmalling van de rijbaan Amsterdamsevaart	2.000.000	2.000.000	-
Ontbrekende fietsschakels Planetenlaan – Schoterbos	690.000	-	690.000
Fietsring: Bolwerken, Raaks en Wilhelminastraat	7.475.000	-	7.475.000
Fiets- en voetbrug over de Ringvaart	4.600.000	-	4.600.000
Fietsenstallingen bij economische centra (niet de binnenstad)	1.828.500	-	1.828.500
Fietsparkeren lange termijn bij station Spaarnwoude	1.437.500	-	1.437.500
<b>Auto infrastructuur</b>			

Vergroten vervoerscapaciteit N200	22.425.000	-	22.425.000
Herstructurering stadsstraat Europaweg	9.660.000	-	9.660.000
Herinrichting kruispunten Amerikaweg	6.612.500	-	6.612.500
Verbetering doorstroming Waarderweg - Vondelweg	2.875.000	-	2.875.000
Aanleg ongelijkvloerse kruising en herinrichting kruispunt Schipholweg - Amerikaweg / Prins Bernhardlaan	5.750.000	-	5.750.000
	<b>Totaal</b>	<b>Realisatie</b>	<b>Prognose</b>
<b>Omschrijving</b>	<b>Nominaal</b>	<b>(boekwaarde)</b>	<b>(nog te realiseren)</b>
Herinrichten kruispunt Orionweg	4.025.000	-	4.025.000
Herinrichten kruispunt Simon Vestdijkpark	4.025.000	-	4.025.000
Herinrichten kruispunt Stuyvesantstraat	4.025.000	-	4.025.000
Herinrichten kruispunt Kleverlaan	4.025.000	-	4.025.000
Herinrichten kruispunt Zijlweg	4.025.000	-	4.025.000
Herinrichten kruispunt De Ruijterweg	4.025.000	-	4.025.000
Herinrichten kruispunt Pijlslaan	4.025.000	-	4.025.000
Herinrichten kruispunt Leidsevaart	4.025.000	-	4.025.000
Bevordering gebruik hoofdroutes Oudeweg / Schipholweg	2.825.550	-	2.825.550
Verbinding Veerplas	3.270.845	-	3.270.845
<b>OV-infrastructuur</b>			
Mobiliteitshub Nieuw-Zuid	17.250.000	-	17.250.000
Herinrichting Houtplein	7.578.500	-	7.578.500
Herstructurering stadsstraat Rijksstraatweg: OV-maatregelen	3.287.000	3.287.000	-
Herprofileren Tempeliersstraat	552.000	-	552.000
Herinrichting Nassaulaan	2.300.000	-	2.300.000
<b>TOTALEN NOMINAAL</b>	<b>153.290.813</b>	<b>5.287.000</b>	<b>148.003.813</b>

<b>Overzicht reële en netto contante kosten</b>		
<b>Voorziening</b>	<b>Reële waarde</b>	<b>Netto contante waarde*</b>
<b>Fietsinfrastructuur</b>		
Fietsparkeren binnenstad	€ 3.571.940	€ 3.340.071
Fietsparkeren bij OV Houtplein	€ 1.402.375	€ 1.308.037
Korte termijn oplossing fietsparkeren OV Spaarnwoude	€ 235.768	€ 229.329
Fietsparkeren bij OV R(egio)net haltes	€ 397.792	€ 371.032
Fietsknelpunt Kennemerplein / Schoterweg / Kennemerstraat	€ 3.715.773	€ 3.326.933
Herinrichting Lodewijk van Deijssellaan tot fietsstraat	€ 712.903	€ 674.546
Korte termijn maatregelen fietsparkeren bij OV Stationsplein	€ 145.536	€ 143.540
Lange termijn maatregelen fietsparkeren bij OV Stationsplein	€ 6.270.319	€ 5.691.500
Herprofileren Kennedylaan, Belgielaan en Floris van Adrichemlaan	€ 3.715.556	€ 3.419.887
Versmalling van de rijbaan Amsterdamsevaart	€ 2.000.000	€ 2.000.000



Ontbrekende fietschakels Planetenlaan – Schoterbos	€ 698.572	€ 688.992
Fietsring: Bolwerken, Raaks en Wilhelminastraat	€ 9.226.326	€ 7.291.658
Fiets- en voetbrug over de Ringvaart	€ 5.140.617	€ 4.539.899
Fietsenstallingen bij economische centra (niet de binnenstad)	€ 2.256.901	€ 1.783.652
Fietsparkeren lange termijn bij station Spaarnwoude	€ 1.774.294	€ 1.402.242
<b>Auto infrastructuur</b>		
Vergroten vervoerscapaciteit N200	€ 27.678.979	€ 21.874.974
Herstructurering stadsstraat Europaweg	€ 10.663.645	€ 9.547.740
Herinrichting kruispunten Amerikaweg	€ 7.033.562	€ 6.564.363
Verbetering doorstroming Waarderweg - Vondelweg	€ 3.058.071	€ 2.854.071
Aanleg ongelijkvloerse kruising en herinrichting kruispunt Schipholweg - Amerikaweg / Pr. Bernhardlaan	€ 7.097.174	€ 5.608.968
Herinrichten kruispunt Orionweg	€ 4.968.022	€ 3.926.277
Herinrichten kruispunt Simon Vestdijkpark	€ 4.968.022	€ 3.926.277
Herinrichten kruispunt Stuyvesantstraat	€ 4.968.022	€ 3.926.277
Herinrichten kruispunt Kleverlaan	€ 4.968.022	€ 3.926.277
<b>Voorziening</b>	<b>Reële waarde</b>	<b>Netto contante waarde*</b>
Herinrichten kruispunt Zijlweg	€ 4.968.022	€ 3.926.277
Herinrichten kruispunt De Ruijterweg	€ 4.968.022	€ 3.926.277
Herinrichten kruispunt Pijlslaan	€ 4.968.022	€ 3.926.277
Herinrichten kruispunt Leidsevaart	€ 4.968.022	€ 3.926.277
Bevordering gebruik hoofdroutes Oudeweg / Schipholweg	€ 3.487.551	€ 2.756.247
Verbinding Veerplas	€ 4.037.175	€ 3.190.620
<b>OV-infrastructuur</b>		
Mobiliteitshub Nieuw-Zuid	€ 18.810.957	€ 17.074.499
Herinrichting Houtplein	€ 8.061.074	€ 7.523.330
Herstructurering stadsstraat Rijksstraatweg: OV-maatregelen	€ 3.287.000	€ 3.287.000
Herprofileren Tempeliersstraat	€ 681.329	€ 538.461
Herinrichting Nassaulaan	€ 2.446.457	€ 2.283.257
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 177.351.821</b>	<b>€ 150.725.066</b>

\*per 1 januari 2020

## Bijlage 4 – Notitie verkeerseffecten nieuwbouw Haarlem (Goudappel Coffeng)

### 1 Inleiding

De gemeente Haarlem heeft een aanzienlijke woningbouwopgave. Binnen de gemeente zijn 8 ontwikkelzones aangewezen, zie figuur 1, waar deze ruimtelijke ontwikkelingen voornamelijk zullen plaatsvinden tussen 2014 en 2030:

- Europaweg
- Korte Verspronckweg – Spoorwegstraat
- Oostpoort – Amsterdamsevaart
- Planetenlaan – Orionweg
- Schipholweg
- Spaarndamseweg
- Spaarnesprong
- Spoorzone Zuidwest



figuur 1.1. Ontwikkelzones binnen Haarlem

Deze ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een extra druk op de bestaande infrastructuur. Infrastructuurmatregelen zijn dan ook noodzakelijk om de toename van verkeer in de toekomst op een goede manier te kunnen faciliteren. In een uitwerking van de Structuurvisie openbare ruimte (SOR) is maatregelenplan opgesteld met alle voorgenomen infaammatregelen. Onderdeel hiervan zijn een aantal grootschalige infaammatregelen:

- Oudeweg verbreden naar 2x2 rijstroken;
- Afwaarderen van de Amsterdamsevaart;
- Herinrichten van het kruispunt Amerikaweg Schipholweg;
- Herinrichten Europaweg (noord);
- Knip autoverkeer op het Houtplein;
- Ongelijkvloerse oversteek voor fietsers op 8 kruispunten van de Westelijke Randweg.

Om te achterhalen welke ontwikkelzones en overige ontwikkelingen profijt hebben van de infrastructuurmatregelen en indirect daarmee een bijdrage aan de kosten voor de maatregelen te kunnen berekenen heeft de gemeente Haarlem aan Goudappel Coffeng B.V. gevraagd om inzicht te geven in de afzonderlijke verkeerseffecten van de verschillende wijken in Haarlem. Deze notitie omvat een beschrijving van de toegepaste rekenmethodiek en gehanteerde uitgangspunten om tot deze toerekenbare bedragen per wijk te komen. Ter verduidelijking is in hoofdstuk 4 aan de hand van een voorbeeld de rekenmethodiek doorgelopen.

### 2 Methodiek

Om de verkeerseffecten van de voorgenomen grootschalige maatregelen inzichtelijk te maken zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Verkeersintensiteiten plansituatie
2. Selected zone analyses
3. Verkeersbijdrage nieuwbouw
4. Kosten toerekenbaar aan ruimtelijke ontwikkelingen

#### Stap 1:

In stap 1 is met behulp van het verkeersmodel Noord Holland-Zuid (NHZ) een prognose gemaakt van de toekomstige verkeerscijfers in de gemeente Haarlem in 2030. Hierin zijn alle maatregelen uit de SOR opgenomen en wordt ervan uitgegaan dat alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030 zijn gere-

aliseerd. Met deze verkeerscijfers wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel verkeer er in de plansituatie gebruik maakt van de wegvakken waar de maatregelen uit de SOR op aangrijpen.

Daarnaast is ook bepaald wat de autonome verkeerscijfers zijn in 2030. Hierbij is gerekend zonder de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen, maar is wel rekening gehouden met de infrastructurele maatregelen. Door het verschil tussen de verkeersintensiteiten in de plansituatie en de autonome situatie te berekenen is het effect bepaald van puur de ruimtelijke ontwikkelingen op het wegennet.

De infrastructurele maatregelen uit de SOR zorgen voor een verkeerseffect die het grootst meetbaar is in de directe omgeving van de maatregel. Per maatregel is hiertoe een selectie gemaakt van wegvakken waar de maatregel op aangrijpt. Door het verkeerseffect over deze selectie van wegvakken te middelen, wordt het verkeerseffect van de maatregel verkregen. Een maatregel op een kruispunt met 4 toeleidende wegen zal bijvoorbeeld een effect hebben op de verkeersintensiteiten op alle 4 de takken van het kruispunt. Om het effect van deze maatregel op het kruispunt te bepalen is allereerst het effect bepaald op elke tak afzonderlijk en is vervolgens het gemiddelde effect van de 4 takken genomen.

#### *Stap 2:*

Door middel van selected zone analyses is vervolgens de bijdrage van de verschillende wijken of buurten van het verkeer op deze wegvakken berekend. Dit geeft aan in welke mate het verkeer uit een bepaalde wijk profiteert van de genomen infrastructurele maatregelen. Omdat naast de 8 ontwikkelzones ook ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden op overige locaties verspreid over de verschillende wijken in Haarlem, is deze analyse uitgevoerd voor alle 21 wijken in Haarlem:

1. Amsterdamsewijk
2. Boerhaavewijk
3. Delftwijk
4. Duinwijk
5. Europawijk
6. Haarlemmerhoutkwartier
7. Houtvaartkwartier
8. Indischewijk
9. Meerwijk
10. Molenwijk
11. Oude Stad
12. Parkwijk
13. Slachthuiswijk
14. Te Zaanenkwartier
15. Ter Kleefkwartier
16. Transvaalwijk
17. Vogelenwijk
18. Vondelkwartier
19. Waarder- en Veerpolder
20. Zijlwegkwartier
21. Spaarndam

Door de selected zone analyses uit te voeren voor bovenstaande wijken op alle wegvakken waar de maatregelen op aangrijpen, is een database gegenereerd.

#### *Stap 3:*

Met behulp van de geplande ontwikkelprogramma's van de ruimtelijke ontwikkelingen is per wijk de verkeersgeneratie berekend voor zowel de autonome als de plansituatie. Vervolgens is het verschil in verkeersgeneratie tussen de autonome en plansituatie berekend waarmee een factor is te bepalen die een indicatie geeft van het planeffect per wijk. Met behulp van deze factor is per wijk berekend, wat het aandeel is van het verkeer in de plansituatie als gevolg van de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw).

#### *Stap 4:*

Wanneer de kosten per maatregel bekend zijn, kunnen deze worden verdeeld over de wijken op basis van het verkeersaandeel als gevolg van nieuwbouw (berekend in stap 3). Vervolgens zijn deze kosten per wijk uitgesplitst over de verschillende typen ruimtelijke ontwikkelingen. In deze berekening is de ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen (detailhandel (winkels), industrie (fabrieken), rest (kantoren, voorzieningen)) meegenomen. Deze omrekenfactoren zijn gebaseerd op dezelfde bronnen waarmee de verkeerskengetallen van het CROW zijn bepaald. De kosten zijn verdeeld over deze typen ruimtelijke ontwikkelingen aan de hand van het aandeel in de ritgeneratie. De ontwikkelingen die het meest verkeer genereren, dragen hierbij het meest bij aan de kosten voor infrastructurele maatregelen. Tot slot is de bijdrage per ontwikkeling omgerekend naar kosten per woning/arbeidsplaats en naar

kosten per vierkante meter bruto vloeroppervlak met behulp van kengetallen zoals weergegeven in tabel 2.1.

	woningen	detail	industrie	rest	eenheid
<b>auto</b>	4,75	3,5	2,0	2,25	mvv/etm per woning of arbeidsplaats
<b>vracht</b>	0,0	0,3	0,3	0,1	mvv/etm per woning of arbeidsplaats
<b>m2</b>	133	67	33	25	m2 per woning of arbeidsplaats
<b>Ritten/m2</b>	0,036	0,056	0,071	0,092	Ritten/m2 per woning of arbeidsplaats
<b>equivalent</b>	1,00	1,56	1,98	2,57	

tabel 2.1: Kengetallen

### 3 Uitgangspunten

#### Instrumentarium

Het verkeersmodel waarmee prognoses zijn gemaakt voor de toekomstige verkeerscijfers in de gemeente Haarlem is het Noord Holland-Zuid (NHZ) model, versie 2.4.

#### Prognose: Planvariant 2030

In de plansituatie 2030 zijn alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. Ook nemen we de voorgestelde infrastructurele maatregelen uit de SOR mee (voor zover het bovenwijkse voorzieningen betreft). Een overzicht van deze maatregelen is weergegeven in tabel 3.1. Door de landelijke groeiprognoses toe te passen in combinatie met de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen worden de verkeerscijfers van toekomstjaar 2030 in beeld gebracht. Daarin nemen we de matrixreductie als gevolg van lokaal beleid mee, zoals ook in de vastgestelde SOR opgenomen. Hierbij gaat het om een reductie van 15% voor het verkeer van en naar het centrum en 7,5% voor het verkeer in de rest van Haarlem.

Nr.	Auto infrastructuur	Locatie	Toelichting
A1	Verbreden Oudeweg en aanpassen Prinsenbrug	Tracé: Oudeweg tussen Wim van Eststraat en Waarderweg + Prinsenbrug	Verbreding van de Oudeweg naar 2 x 2 rijstroken. Daarnaast dient de Prinsenbrug te worden aangepast, waardoor het voor autoverkeer mogelijk wordt om vanaf de Prinsenbrug linksaf te slaan naar de Friese Varkenmarkt.
A2	Verbreding Waarderweg	Tracé: Waarderweg tussen Oudeweg en Schoterburg	Verbreding van de Waarderweg naar 2x2 rijbanen tussen de Oudeweg en de Schoterbrug
A3	Herstructurering stadsstraat Europaweg	Tracé: Europaweg	De Europaweg dient in het kader van de SOR te worden afgewaardeerd tot stadsstraat. De maatregel is gerelateerd aan het OV-knooppunt Buitenrust en de gebiedsontwikkeling Oostpoort.
A4	Herinrichting kruispunten Amerikaweg	Kruisingen op de Amerikaweg (met de Schipholweg, Boerhaavelaan en Kennedylaan)	De Amerikaweg doorkruist verschillende wegen, zoals de Boerhaavelaan, de Kennedylaan en de Schipholweg. De Amerikaweg vormt de toegangsweg van Schalkwijk en ten behoeve van de doorstroming worden de kruispunten geherstructureerd.
A5	Verbetering doorstroming Waarderweg - Vondelweg	Tracé: Vondelweg en Waarderweg	Om het verkeer van de Vondelweg en Waarderweg naar de regioering te leiden worden aanpassingen gedaan aan de wegbewijzing, indeling en VRI van deze wegen, verbetering doorstroming
A6	Aanleg ongelijkvloerse kruising en herinrichting kruispunt Schipholweg - Amerikaweg / Prins Bernhardlaan	Kruisingen: N205 bij Amerikaweg en Prins Bernhardlaan	Aanleg ongelijkvloerse kruising onder de n205 tussen de Amerikaweg en de Prins Bernhardlaan voor voetgangers en fietsers. Hiermee stroomt de N205 beter door en kunnen fietsers en voetgangers veiliger van de Amerikaweg naar de Prins Bernhardlaan.

A7	Westelijke randweg: Orionweg	Kruising Westelijke randweg en Orionweg	Herinrichting van de kruising Westelijke randweg (n208) - Orionweg ten behoeve van een betere doorstroming.
A8	Westelijke randweg: Simon Vestdijkpark	Kruising Westelijke Randweg en Simon Vestdijkpark	Herinrichting van de kruising Westelijke Randweg (n208) - Simon Vestdijkpark ten be- hoeve van een betere doorstroming.
A9	Westelijke randweg: Stuyvesantstraat	Kruising Westelijke Randweg en Stuyvesant- straat	Herinrichting van de kruising Westelijke Randweg (N208) - Stuyvesantstraat ten behoe- ve van een betere doorstroming.
A10	Westelijke randweg: Kleverlaan	Kruising Westelijke Randweg en Kleverlaan	Herinrichting van de kruising Westelijke Randweg (N208) - Kleverlaan ten behoeve van een betere doorstroming.
A11	Westelijke randweg: Zijlweg	Kruising Westelijke Randweg en Zijlweg	Herinrichting van de kruising Westelijke Randweg (N208) - Zijlweg ten behoeve van een betere doorstroming.
A12	Westelijke randweg: De Ruijterweg	Kruising Westelijke Randweg en De Ruijter- weg	Herinrichting van de kruising Westelijke Randweg (N208) - De Ruijterweg ten behoeve van een betere doorstroming.
A13	Westelijke randweg: Pijlslaan	Kruising Westelijke Randweg en Pijlslaan	Herinrichting van de kruising Westelijke Randweg (N208) - Pijlslaan ten behoeve van een betere doorstroming.
A14	Westelijke randweg: Leidsevaart	Kruising Westelijke Randweg en Leidsevaart	Herinrichting van de kruising Westelijke Randweg (N208) - Leidsevaart ten behoeve van een betere doorstroming.
A15	Bevordering gebruik hoofdroutes Oudeweg / Schipholweg	Gebied: omgeving Oude- weg + Schipholweg	Afwaardering van alternatieve routes, zoals de Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersin- gelgracht en Europaweg om het gebruik van de hoofdroutes te stimuleren. De ingrepen zien toe op onder andere aanpassingen in de verharding en bewijzing.
A16	Verbinding Veerplas	Camera Obscuraweg thv N200	Aanpassing bestaande viaduct richting de Veerplas door de Camera Obscuraweg het talud van de N200 te laten doorkruizen.

tabel 3.1: Overzicht van maatregelen uit de SOR

#### 4 Voorbeeldberekening: Amsterdamse wijk

In dit hoofdstuk is ter verduidelijking de rekenmethodiek doorgelopen aan de hand van een voorbeeld voor de Amsterdamse Wijk. De locatie van de wijk is weergegeven in figuur 4.1.



figuur 4.1: Locatie Amsterdamse wijk

##### 4.1 Stap 1: Verkeer plansituatie

In figuur 4.2 is in beeld gebracht wat het verkeerseffect is wat de ruimtelijke ontwikkelingen binnen Haarlem in 2030. Hieruit blijkt dat op alle wegvakken, afgezien van lokale uitzonderingen, de verkeersintensiteit toeneemt als gevolg van de nieuwbouw binnen Haarlem.

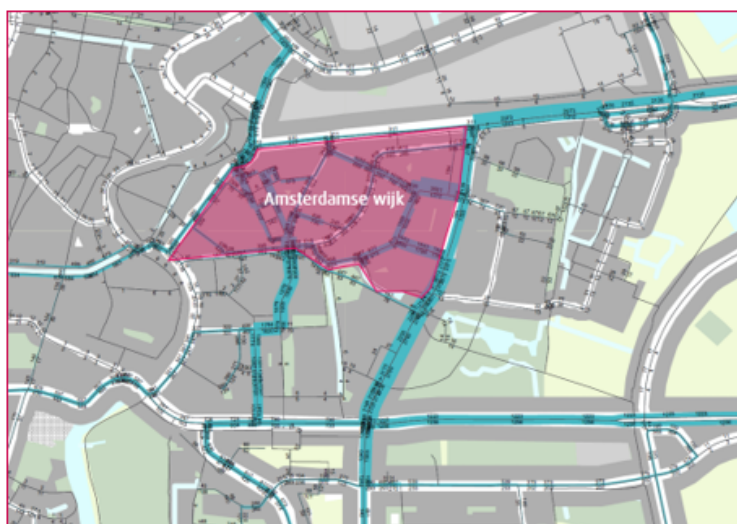


figuur 4.2: Verkeersstoename plansituatie 2030 tov 2030 zonder nieuwbouw

#### 4.2 Stap 2: Selected zone analyse

Om te berekenen wat het aandeel van de Amsterdamse wijk is in de verkeersgroei als gevolg van nieuwbouw is een selected zone analyse uitgevoerd. Het resultaat van deze analyse is weergegeven in figuur 4.3. De blauwe lijnen geven het verkeer vanuit de Amsterdamse wijk weer. Hoe dikker de blauwe lijn, hoe meer verkeer en dus hoe groter het verkeersaandeel van de Amsterdamse wijk op dat wegvak.

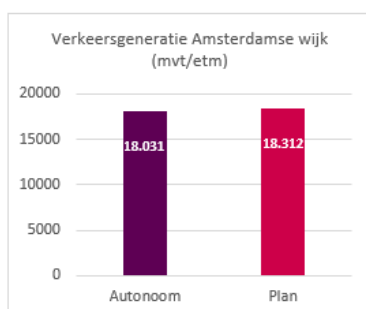
Uit figuur 4.3 blijkt dat de Amsterdamse wijk verkeerskundig gezien een sterke relatie heeft met de Prins Bernhardlaan, de Kruisochtstraat en de Gedempte Oostersingelgracht. Daarnaast wordt een aanzienlijk deel van het verkeer via de Amsterdamsevaart en de Schipholweg (N205) afgewikkeld.



figuur 4.3: Selected zone analyse Amsterdamse wijk

#### 4.3 Stap 3: Verkeersbijdrage nieuwbouw

De ruimtelijke ontwikkelingen in de Amsterdamse wijk zorgen voor een groei van het verkeer. Deze groei is gelijk aan  $18.312 - 18.031 = 281$  mvt wat neer komt op een verkeersgroei van 1,6%. Door het aandeel verkeer vanuit de selected zone te vermenigvuldigen met 1,6 % wordt het aandeel nieuwbouw in de verkeersbijdrage berekend. De resultaten zijn weergegeven in tabel 4.1.



Uit tabel 4.1 blijkt dat de nieuwe ontwikkelingen in de Amsterdamse wijk verkeerskundig gezien het meest bijdraagt aan het verkeer op het wegvak waarop maatregel A15 aangrijpt (0,49%). Deze maatregel omvat de afwaardering van de Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersingelgracht en Europaweg. Dit is te verklaren doordat uit de selected zone analyse bleek dat de Amsterdamse wijk een sterke verkeerskundige relatie heeft met bovengenoemde wegvakken.

Maatregel SOR	Verkeersbijdrage Amsterdamse wijk (mvt/etm) (uit selected zone)	Aandeel nieuwbouw Amsterdamse wijk (mvt/etm) (vermenigvuldigd met 1,6%)	Aandeel in plan 2030 door nieuwbouw (%)
A1	1.309	20	0,10%
A2	464	7	0,03%
A3	1.010	16	0,11%
A4	2.172	34	0,11%
A5	405	6	0,03%
A6	1.988	31	0,10%
A7	0	0	0,00%
A8	5	0	0,00%
A9	10	0	0,00%
A10	10	0	0,00%
A11	0	0	0,00%
A12	0	0	0,00%
A13	0	0	0,00%
A14	42	1	0,00%
A15	3.551	55	0,49%

tabel 4.1: Verkeersaandeel nieuwbouw Amsterdamse wijk

#### 4.4 Stap 4: Kosten toerekenbaar aan ruimtelijke ontwikkelingen

Door de kosten per maatregel te vermenigvuldigen met het verkeersaandeel in de plansituatie 2030 als gevolg van nieuwbouw is berekend welke kosten toerekenbaar zijn aan de nieuwbouw in de Amsterdamse wijk. Ter controle van de berekening is hier een fictief bedrag van € 100.000,- per maatregel gehanteerd. Tabel 4.2 geeft een overzicht van de kosten toerekenbaar aan nieuwbouw in de Amsterdamse wijk per maatregel.

maatregel	Aandeel nieuwbouw	Kosten maatregel	Kosten toerekenbaar aan nieuwbouw in Amsterdamse wijk
A1	0,10%	€ 100.000	€ 48,31
A2	0,03%	€ 100.000	€ 26,65
A3	0,11%	€ 100.000	€ 112,64
A4	0,11%	€ 100.000	€ 107,98
A5	0,03%	€ 100.000	€ 28,22
A6	0,10%	€ 100.000	€ 104,64
A7	0,00%	€ 100.000	€ 0,01
A8	0,00%	€ 100.000	€ 0,39
A9	0,00%	€ 100.000	€ 0,69
A10	0,00%	€ 100.000	€ 0,70
A11	0,00%	€ 100.000	€ 0,01
A12	0,00%	€ 100.000	€ 0,01
A13	0,00%	€ 100.000	€ -
A14	0,00%	€ 100.000	€ 4,28
A15	0,49%	€ 100.000	€ 163,33

tabel 4.2: Kosten toerekenbaar aan nieuwbouw per maatregel

Vervolgens kunnen deze kosten worden verdeeld over de verschillende typen ruimtelijke ontwikkelingen. In tabel 4.3 is een overzicht weergegeven van de geplande ontwikkelingen binnen de Amsterdamse wijk tot 2030 met de daarbij behorende verkeersgeneratie in mvt/etm. De verkeersgeneratie is berekend met behulp van de kengetallen zoals weergegeven in tabel 2.1.

	woningen	detail	industrie	rest	totaal
toename/afname	30	4	2	12	
Ritgeneratie	143	16	4	27	190
%	75%	8%	2%	14%	100%

*tabel 4.3: Ruimtelijke ontwikkelingen met realisatiejaar 2030 binnen Amsterdamse wijk*

Op basis van de verhoudingen tussen de verschillende types ruimtelijke ontwikkelingen zijn de kosten verdeeld over de woningen, detail, industrie en rest. De resultaten van deze verdeling zijn weergegeven in tabel 4.4. Omdat woningen zorgen voor het grootste aandeel in de ritgeneratie (75%) zijn ook de meeste kosten toerekenbaar aan de ontwikkeling van woningen binnen de Amsterdamse wijk.

maatregel	woningen	detail	industrie	rest
A1	€ 36,47	€ 3,99	€ 1,00	€ 6,86
A2	€ 20,12	€ 2,20	€ 0,55	€ 3,78
A3	€ 85,03	€ 9,30	€ 2,32	€ 15,99
A4	€ 81,51	€ 8,92	€ 2,23	€ 15,32
A5	€ 21,30	€ 2,33	€ 0,58	€ 4,00
A6	€ 78,99	€ 8,64	€ 2,16	€ 14,85
A7	€ 0,01	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
A8	€ 0,30	€ 0,03	€ 0,01	€ 0,06
A9	€ 0,52	€ 0,06	€ 0,01	€ 0,10
A10	€ 0,53	€ 0,06	€ 0,01	€ 0,10
A11	€ 0,01	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
A12	€ 0,01	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
A13	€ -	€ -	€ -	€ -
A14	€ 3,23	€ 0,35	€ 0,09	€ 0,61
A15	€ 123,29	€ 13,49	€ 3,37	€ 23,18
<b>Totale kosten</b>	<b>€ 451,31</b>	<b>€ 49,37</b>	<b>€ 12,34</b>	<b>€ 84,85</b>

*tabel 4.4: Kosten toerekenbaar aan verschillende typen ruimtelijke ontwikkelingen*

De totale kosten per type ruimtelijke ontwikkeling kunnen vervolgens door middel van kentallen zoals weergegeven in tabel 2.1 worden omgerekend naar kosten per vierkante meter bruto vloeroppervlak (m<sup>2</sup> bvo). In tabel 4.5 zijn de resulterende kosten weergegeven.

	woningen	detail	industrie	rest
Kosten per woning/arbeidsplaats	€ 20,44	€ 16,06	€ 10,04	€ 9,86
kosten per m <sup>2</sup>	€ 0,15	€ 0,24	€ 0,30	€ 0,39

*tabel 4.5: Omgerekende kosten toerekenbaar aan ruimtelijke ontwikkelingen*