

Nota Gebiedsoverstijgende Kosten Purmerend (GKP)

Burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend,

met inachtneming van Wet ruimtelijke ordening
Aanstaande Omgevingswet

BESLUITEN:

1. In te stemmen met de geactualiseerde nota Gebiedsoverstijgende kosten Purmerend (GKP2021)
2. De raad hierover informeren via bijgevoegde brief.

Nota Gebiedsoverstijgende Kosten Purmerend (GKP) Actualisatie 2021

Vastgesteld in B&W d.d. 9 juli 2019, actualisering vastgesteld in B&W d.d. 9 februari 2021

Samenvatting 3

1. Inleiding 6
 2. Uitvoeringsstrategie Structuurvisie Purmerend: Addendum 9
 - 2.1 Maatwerk van actieve en passieve gemeentelijke strategieën 9
 - 2.2 Kostenverhaal 9
 3. Soorten bestedingen, verhaalbaarheid en nodige beleidsmatige onderbouwing 12
 - 3.1 Soorten bestedingen: gebiedseigen en gebiedsoverstijgende 12
 - 3.2 Voorwaarden om kosten te verhalen via de verschillende sporen en instrumenten 13
 - 3.3 Vormen: nodige beleidsmatige onderbouwing gebiedsoverstijgende bestedingen 15
 - 3.4 Vormen: concrete vertaling in Purmerend 17
 - 3.5 'Hardheid' bestedingsvoornemens (uitvoerbaarheid) 17
 - 3.6 Beleidsmatige onderbouwingen in nota GKP. 18
 4. Ruimtelijke en functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende kosten en exploitatiegebieden 19
 5. Financieel systeem nota GKP 20
 - 5.1 Inleiding 20
 - 5.2 Omvang stortingen en mogelijkheid kortingen Mobiliteit & Groen 20
 - 5.3 Omvang stortingen Sociale Woningbouw en Parkeervoorzieningen Centrumgebied 20
 - 5.4 Aanwijzingen bestedingen uit de voorzieningen Kostenverhaal Mobiliteit & Groen, Parkeervoorzieningen Centrumgebied en Sociale Woningbouw 21
 - 5.5 Periodieke herziening en afrekening 21
- BIJLAGE 1: Gebiedsoverstijgende bestedingen in Purmerend 22
- A. Gebiedsoverstijgende bestedingen in mobiliteit en groen (M&G) 22
 - B. Gebiedsoverstijgende bestedingen in parkeervoorzieningen Centrumgebied (PC) 25
 - C. Gebiedsoverstijgende bestedingen in sociale woningbouw (SW) 25
 - D. Situering gebiedsoverstijgende bestedingen in Purmerend 27
 - E. Uitvoeringsplanning bestedingen in Purmerend 28
- BIJLAGE 2: Ruimtelijke-functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende bestedingen en exploitatiegebieden 29
- BIJLAGE 3: De te ontwikkelen exploitatiegebieden in Purmerend 31
- BIJLAGE 4: Toedeling en omslagmethode gebiedsoverstijgende bestedingen (uitgangspunten) 32
- A. Mobiliteit & Groen 32
- Toedeling bestedingen in Mobiliteit & Groen 33
- B. Parkeervoorzieningen Centrumgebied 34
 - C. Sociale Woningbouw 34
 - D. Inwerkingtreding nota 34
- BIJLAGE 5: Toedeling en omslagmethode gebiedsoverstijgende bestedingen (gedetailleerde, stapsgewijze uitwerking) 35
- BIJLAGE 6: Voorbeelden berekening bijdrage 39

Samenvatting

Inleiding

De gemeente investeert de komende jaren op diverse plekken in Purmerend om de stad bereikbaar, groen en leefbaar te houden. Dat is goed voor onze inwoners, maar ook voor investeerders in onze stad. Het houdt onze stad aantrekkelijk om erin te wonen en te verblijven. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en straks de Omgevingswet (Ow) kennen een instrumentarium om particuliere vastgoedontwikkelaars mee te laten betalen aan deze investeringen. Daar gaat deze nota Gebiedsoverstijgende kosten Purmerend over, de Nota GKP. Het gaat om kosten aan zogenaamde 'gebiedsoverstijgende' infrastructuur (wegen, openbare ruimte, parkeren, maatschappelijke investeringen, betaalbare woningbouw e.d.). Deze infrastructuur komt ten gunste aan meerdere bouwlocaties (exploitatiegebieden): het gaat dus niet om een straat naar een bouwlocatie, maar om bijvoorbeeld een verbetering van stadsparken, fietsstallingen over de hele stad of een grote parkeervoorziening in het centrum.

Daarnaast wil Purmerend een betaalbaar woningbestand houden. Bij de groei van de stad moet dan ook geïnvesteerd worden in sociale woningbouw. Dat doet de gemeente zelf, maar dat wordt ook verlangd van particuliere ontwikkelaars. Op sommige plekken is dit echter niet haalbaar. Deze nota regelt dat in deze lastige gevallen een bijdrage aan de gemeente mogelijk wordt. De gemeente gebruikt dit bedrag vervolgens om de sociale woningbouw op een andere plek te realiseren.

Deze nota GKP werd in juli 2019 vastgesteld door het college, en werd van kracht in september van dat jaar nadat de raad het Addendum op de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 had vastgesteld en de nodige voorzieningen in de begroting had ingericht. De nota GKP verving de Nota Planoverschrijdende ruimtelijke openbare faciliteiten uit 2011 (nota Prof). Voorliggende versie betreft een actualisering van de nota GKP uit 2019. Deze actualisering was nodig vanwege:

- Verantwoording besteding reeds ontvangen bijdragen;
- Nieuwe terminologie en mogelijkheden Omgevingswet en recente jurisprudentie;
- Actualisatie aannames (lijst investeringen en nieuwbouwprogramma).

De nota GKP is te zien als een aanvulling op de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 uit 2006 met als doel particuliere grondexploitanten te laten bijdragen aan de kosten van noodzakelijke, gemeentebrede gebiedsoverstijgende infrastructuur. De gemeente heeft de voorkeur dit te doen door anterieure overeenkomsten met initiatiefnemers te sluiten. We noemen dit privaatrechtelijk kostenverhaal. Deze nota is het kader voor de besprekingen met deze particuliere grondexploitanten over deze kosten, nu onder de Wro en straks onder de Ow. Deze nota vormt straks eveneens het kader voor de nieuwe regeling publiekrechtelijke afdwingbare bijdrage onder de Ow.

Nota Planoverschrijdende ruimtelijke openbare faciliteiten 2012-2019

De oude nota Prof uit 2012 werd ingetrokken nadat een eerdere versie van onderhavige nota GKP in werking trad per september 2019. In de onderstaande tabel staan de financiële gegevens van deze oude nota Prof:

a.	Ontvangen t/m november 2020 uit anterieure overeenkomsten o.b.v. nota Prof:	€ 851.000
b.	Nog te ontvangen per november 2020 uit anterieure overeenkomsten o.b.v. nota Prof:	€ 63.000
c.	Totaal afspraken o.b.v. nota Prof:	€ 914.000
d.	Ingezet t/m nov 2020 (t.b.v. parkeergarage Stadshuis):	-€ 600.000
e.	Restant middelen:	€ 314.000

De nog te ontvangen middelen van de nota Prof (€ 63.000) worden vanaf november 2020 ontvangen bij afronding van de projecten. In totaal zijn € 914.000 aan bijdragen gecontracteerd. De raad heeft op 26 september 2020 besloten om deze middelen te gebruiken voor de investeringen uit de nota GKP. Begin 2020 is door de raad besloten dat € 600.000 wordt gebruikt ter dekking van een deel van het tekort van de bouw van het parkeergarage bij het Stadshuis. Deze investering stond al in de nota Prof en ook in de nota GKP. Dan resteert na ontvangst van alle bijdragen nog € 314.000 in de voorziening nota Prof. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over aan welke investeringen uit de nota GKP deze middelen zullen worden aangewend.

Welke kosten mogen er op grond van deze nota GKP worden verhaald?

In de nota GKP staan drie categorieën gebiedsoverstijgende infrastructuur waar bijdragen voor worden gevraagd:

Bestedingen in Mobiliteit & Groen (M&G)

De gemeente is voornemens om de komende jaren afgerond € 38 miljoen te investeren om de mobiliteit en het groen in Purmerend te verbeteren (tegenover € 16,8 miljoen in de nota GKP 2019). Deze bestedingen vloeien voornamelijk voort uit de Visie op Mobiliteit Purmerend 2040, het Verkeersplan Purmerend 2040, het Groenplan Purmerend 2019-2022, de Visie Leefbare Stad 2040 en de herstructureringsplannen voor de Wheermolen-Oost. Dit beleid is vastgesteld in 2018, 2019 en 2020. Alle ontwikkellocaties in de stad (gemeentelijke en particuliere) hebben profijt van deze bestedingen en zullen daarom proportioneel aan de kosten bijdragen. Met andere woorden: er is een ruimtelijke en functionele relatie tussen de bestedingen en de nieuwbouwplannen in de stad. De gemeente gaat het aandeel van de bestaande stad en van haar ontwikkellocaties voor haar rekening nemen, en tevens dat aandeel van de bestedingen dat niet met zekerheid wordt uitgevoerd. Al met al, van de genoemde € 38 miljoen neemt de gemeente € 30,1 miljoen (afgerond 79%) voor haar rekening. De resterende € 7,9 miljoen (afgerond 21%) wordt verhaald op particuliere grondexploitanten. Dat was € 5,5 miljoen (afgerond 33%) in de nota GKP uit 2019.

De bijdragen aan Mobiliteit & Groen worden proportioneel toegerekend aan het opbrengstpotentieel en het bouwvolume van elk ontwikkelgebied. Dit betekent concreet: hoe meer wordt gebouwd in duurdere bestemmingscategorieën, hoe hoger de bijdrage. Vanwege de stijging in investeringen stijgt de bijdrage met 43%. Dit leidt tot de volgende berekende bijdragen: € 44,8 per m² bvo woningbouw commercieel (€ 31,26 in nota GKP 2019), € 22,4 per m² bvo kantoor en bedrijfsruimte (€ 15,63 GKP 2019), € 76,8 per m² commerciële publieke ruimte (€ 53,58 GKP 2019) en € 22,4 per m² bvo gebouwde parkeerruimte (€ 15,63 GKP 2019). De bijdragen komen daardoor in de buurt van de bijdragen in de oude nota Prof (2011-2019).

De uiteindelijk af te spreken bijdragen zijn afhankelijk van de mate waarin particuliere bouwplannen bestaande panden hergebruiken, hier wordt een korting gegeven ('addendum' korting). Ook hangt het af van het opbrengstpotentieel van het plan, hier kan de gemeente een korting geven om te voorkomen dat bouwplannen hierdoor niet meer haalbaar zijn ('macroaftopping'). Bij een korting vanwege macroaftopping zullen de gebiedsoverstijgende kosten dan wel elders in de begroting gedekt moeten worden. De gemeente zal de mogelijkheid van macroaftopping daarom zeer spaarzaam inzetten. Beide kortingen (addendum en macroaftopping) zijn niet van toepassing voor de bijdragen aan parkeren Centrumgebied en sociale woningbouw.

Bestedingen in Parkeren Centrumgebied

In de Visie op Mobiliteit 2018 is het realiseren van parkeergarages op diverse locaties opgenomen om daarmee de parkeerbehoefte in en rondom de binnenstad op te vangen. Op 27 februari 2020 heeft de raad besloten tot het bouwen van een parkeergarage voor het stadshuis. De realisatie van dit parkeergarage brengt een tekort met zich mee van € 14.880 per parkeerplaats. In de nota GKP uit 2019 was dit tekort lager geschat (€ 10.000 pp). Met tekort bedoelen we de kosten die niet terugverdiend kunnen worden met parkeergelden uit automaten en abonnementen. Voor bouwlocaties in het Centrumgebied die hier direct van profiteren, maar zelf onvoldoende parkeerplaatsen bij het project kunnen realiseren, wordt als alternatief een betaling aan de gemeente bespreekbaar t.b.v. compenseren parkeervoorzieningen in het Centrumgebied. Deze betaling is € 14.880 per ontbrekende parkeerplaats volgens het geldend parkeerbeleid.

Bestedingen in Sociale Woningbouw (SW)

In Purmerend is de norm voor sociale huur 30% van het totaal aantal wooneenheden (Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019). De norm geldt ook voor particuliere initiatieven. In bepaalde omstandigheden is deze verplichting niet realiseerbaar. Denk bijvoorbeeld aan een nieuwbouwproject met een gering aantal woningen. Of als op die specifieke locatie in verband met bijvoorbeeld het behouden van de leefbaarheid in de wijk, geen sociale huurwoningen wenselijk zijn. In dat geval is een storting t.b.v. sociale woningbouw aan de gemeente (€ 30.154 per ontbrekende eenheid sociale huur, dit is niet aangepast t.o.v. nota GKP uit 2019) als alternatief in bepaalde omstandigheden bespreekbaar. De gemeente zal de gestorte middelen inzetten om op een aantal gemeentelijke locaties extra, compenserende eenheden sociale huur te realiseren. Om de bijdragen voor sociale huureenheden te kunnen ontvangen, is het nodig de Structuurvisie uit 2006 aan te vullen. Daarom heeft de raad in september 2019 een Addendum van de structuurvisie vastgesteld.

Zekerheid bestedingen

De investeringen t.b.v. Mobiliteit & Groen zijn deels voorgenomen investeringen en deels vaststaande investeringen. De investeringen t.b.v. Parkeren Centrumgebied en Sociale Woningbouw staan al vast. Alle investeringen zijn opgenomen in bijlage 1 en komen ten goede aan doelen die in beleidsdocumenten zijn vastgelegd. De uitgaven, wanneer ze nog niet vaststaan, worden alleen gedaan wanneer voldoende middelen beschikbaar zijn. Er valt niet uit te sluiten dat een aantal bestedingen op de lijst uiteindelijk niet doorgaat en ook dat er nieuwe investeringen bijkomen. Daarom belast de gemeente het aandeel van de bestedingen dat onzeker is niet door aan particuliere grondexploitanten, en zal de nota periodiek worden geactualiseerd. Deze periodieke actualisering heeft als doel om veranderingen in de investeringslijst en het aantal en omvang van de verwachte exploitatiegebieden te verwerken.

Financiële verwerking bijdragen

Omdat de bedragen die van de particuliere investeerders worden ontvangen bijdragen zijn voor concrete investeringen, is dit geen 'vrij geld'. Om die reden worden deze bedragen via de begroting gestort in drie voorzieningen:

- de voorziening Kostenverhaal Mobiliteit & Groen
- de voorziening Kostenverhaal Sociale Woningbouw
- de voorziening Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied

Zodra geaccordeerde investeringen worden gepleegd (infrastructuur uit de lijst mobiliteit & groen of parkeervoorzieningen in het Centrumgebied of compenserende sociale woningbouw) kunnen de middelen uit de voorzieningen door het college worden aangewend. De aanwending gaat dan niet meer via de begroting en behoeft dan geen raadsbesluit. Wel is het college daarbij gebonden aan bestedingen die in de begroting gedekt zijn en vastliggen in de nota GKP (bijlage 1).

Inwerkingtreding nota GKP

De geactualiseerde versie van de nota treedt direct in werking na vaststelling door het college. Dat betekent dat wanneer bij de vaststelling van deze nota de intentieovereenkomst (IO) tussen de gemeente en de grondexploitant nog niet is getekend of al wel is getekend, maar niet meer geldig; dan hanteert de gemeente deze geactualiseerde versie van de nota GKP als uitgangspunt. Er is geen overgangperiode.

Praktische uitvoering

In de praktijk leidt het ertoe dat vanaf de besluitvorming door het college projectleiders die met ontwikkelaars om de tafel zitten waarmee de IO nog niet is getekend of deze niet meer geldig is, de volgende gemeentelijke 'bijdragekaart' presenteren:

INITIATIEF NIEUWBOUW (particuliere ontwikkeling / woningcorporaties)

Bijdragen	MOBILITEIT & GROEN	PARKEREN CENTRUM	SOCIALE WONINGBOUW
	€ 22-77,- p/m ²	€ 14.880	€ 30.154 per woning
Bestedingen	Investeringen ter verbetering van mobiliteit en groen voortkomend uit: Visie mobiliteit P2040 Verkeersplan P2020 Groenplan P2019-2022 Herstructureringsplannen Wheermolen-Oost Visie Leefbare Stad 2040	Realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen in het Centrumgebied (parkeergarage Stadshuis)	Bijdrage realiseren van sociale huurwoningen door gemeente wanneer dit op eigen locatie niet mogelijk is

1. Inleiding

De afdeling grondexploitatie van de Wet ruimtelijke ordening (de zgn 'Grondexploitatiewet') biedt gemeenten de mogelijkheid om kosten van infrastructuur en voorzieningen van algemeen belang te verhalen op particuliere grondexploitanten. Gemeenten kunnen hiermee kosten van gebiedsoverstijgende infrastructuur verhalen op voorwaarde dat de gemeente een aantal zaken onderbouwt in vastgesteld beleid. Het begrip 'gebiedsoverstijgende infrastructuur' wordt hier gebruikt om begrippen uit de Grondexploitatiewet zoals 'bijdrage aan de grondexploitatie' (Wro 6.24, lid 1, onder a, 1^o zinsnede, ook bekend als 'bovenwijkse voorzieningen'), 'bovenplanse kosten' (bovenplanse verevening; Wro 6.13, lid 7) en 'bijdrage ruimtelijke ontwikkelingen' (Wro 6.24, lid 1, onder a, 2^o zinsnede) te duiden. Het gaat om infrastructuur die meerdere exploitatiegebieden dient. In de Omgevingswet komen, voor zover nu bekend, bovenwijkse voorzieningen en bijdragen ruimtelijke ontwikkeling terug onder de noemers 'gebiedsoverstijgende kosten' en 'bijdragen voor ontwikkelingen van een gebied'. In deze nota wordt hierop geanticipeerd. De wetstekst kan echter nog wijzigen. Indien dit het geval is, dan zal deze nota t.z.t. worden aangepast.

Gemeenten kunnen gebiedsoverstijgende kosten verhalen op voorwaarde dat zij een aantal zaken onderbouwen. Voor bovenplanse kosten en bijdragen ruimtelijke ontwikkelingen dient deze onderbouwing tevens opgenomen te zijn in een Structuurvisie. De Structuurvisie Purmerend 2005-2020 uit 2006, de op 29 juni 2006 vastgestelde uitvoeringsprogrammering en de in 2013 geactualiseerde strategische plankaart (voortaan: 'Structuurvisie en gerelateerd beleid') bevatten al voor een groot deel deze beleidsmatige onderbouwing, maar in een aantal gevallen is er behoefte aan bijstelling en aanvulling. De in 2012 vastgestelde Nota Planoverschrijdende ruimtelijke openbare faciliteiten (nota Prof) zorgde voor deze bijstelling en aanvulling, en voor een actualisering van de uitvoeringsparagraaf van de structuurvisie. De nu voorliggende nota GKP vervangde in september 2019 de nota Prof en vulde daarmee de structuurvisie aan. In het kader van de agenda Purmerend 2040 wordt gewerkt aan de herziening van de structuurvisie en de omzetting in een omgevingsvisie.

Die onderdelen van deze nota die de Structuurvisie en gerelateerd beleid bijstellen en aanvullen zijn vooral opgenomen in Hoofdstuk 2. Deze bijstelling en aanvulling werd in september 2019 door de raad vastgesteld als 'Addendum van de Structuurvisie'. Dit addendum is beleidsneutraal, want de voorgenomen ontwikkeling en het ruimtelijk beleid voor de stad blijven onveranderd van kracht.

Leeswijzer

De nota heeft een beleidsdeel (hoofdstukken 1-5) en een uitvoeringsdeel (bijlagen 1-5).

- Hoofdstuk 2 gaat in op de manier waarop de in de Structuurvisie en gerelateerd beleid voorgenomen ontwikkeling voor de stad wordt gerealiseerd.
- Hoofdstuk 3 zet de (juridische) voorwaarden uiteen waaronder verschillende soorten kosten mogen worden verhaald.
- Hoofdstuk 4 gaat over de ruimtelijke en functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende kosten en exploitatiegebieden.
- Hoofdstuk 5 gaat over de financiën van het kostenverhaal.
- Bijlage 1 licht de gebiedsoverstijgende infrastructuur toe waarvan de kosten worden verhaald via deze nota: bestedingen in mobiliteit, groen, parkeervoorzieningen in het Centrumgebied en sociale woningbouw.
- Bijlage 2 licht verder de ruimtelijke-functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende bestedingen en de betalende exploitatiegebieden toe.
- Bijlage 3 brengt in beeld het verwachte bouwprogramma in de potentiële exploitatiegebieden waar sprake is of kan zijn van bouwinitiatieven in de komende jaren.
- Bijlagen 4 en 5 zetten uiteen hoe de gebiedsoverstijgende kosten verdeeld worden tussen en toegerekend worden aan de bestaande stad en de nieuwbouw, de gemeentelijke en de particuliere plannen, en tevens de hoogte van de tarieven.
- Bijlage 6 heeft een aantal verduidelijkende voorbeelden.

2. Uitvoeringsstrategie Structuurvisie Purmerend: Addendum

De Structuurvisie Purmerend en gerelateerd beleid bevatten zoals gezegd de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling voor de stad, de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid en de uitvoeringsstrategie. Paragrafen 2.1 en 2.2 hieronder vormen een uitwerking van deze uitvoeringsstrategie. Ook elders wordt hier en daar de Structuurvisie en gerelateerd beleid verder aangevuld. Deze aanvullingen zijn op 26 september 2019 in de vorm van een Addendum van de Structuurvisie door de raad vastgesteld (registratienummer 1482547).

2.1 Maatwerk van actieve en passieve gemeentelijke strategieën

De realisatie van de in de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 met geactualiseerde strategische plankaart uit 2013 voorgenomen ontwikkelingen krijgt vorm door een combinatie van strategieën. In een aantal gevallen worden de ontwikkelingen door de gemeente uitgevoerd, bij voorbeeld door een actief grondbeleid te voeren. Maar de gemeente richt zich ook op samenwerking met andere partijen (andere overheden, grondeigenaren, woningcorporaties, ontwikkelaars, bedrijven en maatschappelijke organisaties) om ontwikkelingen te realiseren. Hierbij kan de gemeente zich beperken tot het voeren van een faciliterende rol. In alle gevallen stelt de gemeente zich professioneel en zakelijk op en streeft hierbij een optimaal ruimtelijk en financieel resultaat na. De gemeente benut daartoe alle geboden wettelijke instrumenten voor het voeren van ruimtelijke regie, en kiest telkens per project de meest geschikte strategie en samenwerkingsvorm. Voor alle vormen van uitvoering geldt dat het in de Structuurvisie en gerelateerd beleid neergelegd kader straks tot bindende normstelling zal worden vertaald in de vorm van bestemmingsplannen of andere vormen van planologische inpassing.

2.2 Kostenverhaal

De realisering van de voorgenomen ontwikkelingen brengt vaak de behoefte aan nieuwe infrastructuur met zich mee, of de noodzaak om in bestaande infrastructuur te investeren. Voor de bekostiging hiervan is de gemeente aangewezen op eigen middelen, subsidies, middelen uit grondverkoop, maar ook op bijdragen van particuliere grondexploitanten binnen de kostenverhaalregeling uit de Grondexploitatiewet. Daar waar de gemeente de eigenaar van de grond is, kan zij door middel van de gronduitgifte middelen vrij maken om bij te dragen aan de kosten van deze infrastructuur, of anders binnen de begroting of de reserves dekking zoeken. Daar waar de gronden ontwikkeld worden door particuliere grondexploitanten is het gemeentelijke standpunt dat deze partijen ook een bijdrage dienen te leveren. De Grondexploitatiewet regelt en maakt dit soort bijdragen mogelijk.

Publiek- en privaatrechtelijk spoor

De Grondexploitatiewet maakt een onderscheid tussen het privaatrechtelijke en het publiekrechtelijke spoor van kostenverhaal. In het privaatrechtelijke spoor kunnen de gemeente en de particuliere grondexploitanten vrijwillig afspraken maken over bijdragen aan de kosten. Deze afspraken worden opgenomen in een overeenkomst voorafgaand aan de vaststelling van de planologische inpassing ('anterieure overeenkomst' genaamd). Wanneer onderhandelingen mislukken bestaat voor de gemeente alsnog de mogelijkheid om het publiekrechtelijke spoor te volgen om het kostenverhaal te verplichten. Dit houdt in dat de gemeente, gezamenlijk met de planologische inpassing, een 'exploitatieplan' moet vaststellen. Een exploitatieplan stelt de gemeente in staat om de omgevingsvergunning voorwaardelijk te stellen aan de betaling van een in dit plan opgenomen exploitatiebijdrage.

Onderscheid gebiedseigen en gebiedsoverstijgende kosten

In zowel de Grondexploitatiewet als de aanstaande Omgevingswet wordt impliciet een onderscheid gemaakt tussen openbare infrastructuur die uitsluitend één exploitatiegebied dient ('gebiedseigen kosten'), en openbare infrastructuur die meer exploitatiegebieden dient ('gebiedsoverstijgende kosten'). Deze nota heeft betrekking op gebiedsoverstijgende bestedingen die een impact hebben op geheel Purmerend of belangrijke delen ervan. Wanneer bestedingen weliswaar een gebiedsoverstijgend karakter hebben, maar voornamelijk van dienst zijn voor specifieke bouwplannen binnen één of enkele exploitatiegebieden, zonder impact te hebben op de verdere omgeving, dan worden deze kosten in aparte locatiespecifieke beleidsdocumenten opgenomen.

Noodzaak aan beleidskader

Om gebiedsoverstijgende kosten te mogen verhalen op particuliere grondexploitanten is het noodzakelijk dat beleidsmatig wordt onderbouwd wat de doelbestemming, kostentoedeling en uitvoerbaarheid van de bestedingen zijn. Ook moet duidelijk zijn wat de samenhang is tussen de bestedingen en de betalende exploitatiegebieden. Voor een aantal soorten gebiedsoverstijgende kosten is het daarnaast nog van belang dat de beleidsmatige onderbouwing opgenomen wordt in een structuurvisie. Dit betreft maatschappelijke belangrijke functies, en bijdragen aan de tekorten van (her)ontwikkelingslocaties (bijvoorbeeld locaties waar sociale huurwoningen worden gerealiseerd).

De Structuurvisie en gerelateerd beleid bevatten reeds een groot deel van deze beleidsmatige onderbouwing, en deze nota GKP voorziet in de noodzakelijke bijstelling en aanvulling. In de nu bekende teksten van de Omgevingswet en gerelateerde uitvoeringsregelgeving worden de kostenbegrippen 'bovenwijkse voorzieningen' en 'bijdrage ruimtelijke ontwikkelingen' opgevangen in twee begrippen, namelijk 'gebiedsoverstijgende kosten' en 'bijdragen voor ontwikkelingen van een gebied'. Deze nota GKP loopt op deze nieuwe wetgeving vooruit door ook deze begrippen te hanteren. Naar verwachting zal de nota daarom ook toepasbaar zijn onder de Omgevingswet.

Verschillen publiek- en privaatrechtelijk kostenverhaal

Er zijn twee belangrijk verschillen tussen het publiekrechtelijke en het privaatrechtelijke spoor van kostenverhaal:

1. Relatie tussen gebiedsoverstijgende bestedingen en exploitatiegebieden

Het soort relatie dat er moet zijn tussen de gebiedsoverstijgende bestedingen en de betalende exploitatiegebieden. In het publiekrechtelijke spoor kunnen aan particuliere grondexploitanten alleen die bestedingen worden doorberekend die voldoen aan de kostensoortenlijst uit het Besluit Ruimtelijke Ordening en ook moeten de bestedingen voldoen aan drie criteria uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening:

- Profijt: het exploitatiegebied moet voordeel hebben van de besteding;
- Toerekenbaarheid: in de gemeentelijke verslaggevingsdocumenten (begroting, balans of op een lijst met niet uit de balans blijvende verplichtingen) moet staan dat het exploitatiegebied mede aanleiding geeft om de begrote besteding te realiseren (causaliteit);
- Proportionaliteit: indien meerdere exploitatiegebieden voordeel hebben van de besteding, moeten de kosten van deze besteding ook over deze andere exploitatiegebieden worden verdeeld.

2. Waarderingsregels inbrengwaarde grond en 'macroaftopping'

Gemeenten zijn in het publiekrechtelijk spoor niet vrij om de inbrengwaarde van grond te bepalen en moeten daarbij strikte regels volgen. Vooral in transformatiegebieden blijkt hierdoor de inbrengwaarde vaak dermate hoog dat macroaftopping aan de orde is (d.w.z. dat niet alle kosten op de ontwikkelaar kunnen worden verhaald omdat het exploitatieplan een exploitatietekort toont).

'Grosso modo' betekent dit dat via de publiekrechtelijke weg de gemeente een belangrijk deel kan verhalen van de kosten van gebiedseigen infrastructuur, maar slechts een deel van de kosten van gebiedsoverstijgende bestedingen. En de kans bestaat ook dat de gemeente een eventueel tekort moet subsidiëren. Gevolg is dat het publiekrechtelijk spoor financiële risico's voor de gemeente met zich meebrengt.

Het privaatrechtelijke spoor heeft meer ruimte: men kan verder gaan dan de kostensoortenlijst en men hoeft zich niet te houden aan de drie criteria, mits er een ruimtelijke en functionele relatie bestaat tussen bestedingen en exploitatiegebieden. Het gevolg hiervan is dat in het privaatrechtelijke spoor een groter deel van de gebiedsoverstijgende bestedingen kan worden verhaald. Het privaatrechtelijke spoor geeft daarnaast meer vrijheid voor de programmatische en stedenbouwkundige invulling. Private partijen worden dan uitgenodigd om zelf waarde toe te voegen aan het gebied, m.a.w. met goede ideeën te komen. Die waarde kan (deels) ingezet worden voor goede openbare infrastructuur.

Keuze voor privaatrechtelijk kostenverhaal

Om de hiervoor genoemde redenen streeft de gemeente Purmerend naar optimaal kostenverhaal en heeft ze een voorkeur voor het privaatrechtelijke spoor. Met andere woorden, de gemeente streeft ernaar om met particuliere grondexploitanten op vrijwillige basis de randvoorwaarden af te spreken waarbinnen locaties zullen worden ontwikkeld. Deze voorkeur komt overeen met de heersende praktijk en met de voorkeur van de wetgever. Voor de bijdrage Mobiliteit & groen kan de gemeente rekening houden met de economische haalbaarheid van bouwplannen. Het is namelijk niet de bedoeling om bouwplannen economisch onhaalbaar te maken.

De nota GKP inzetbaar voor het privaatrechtelijk kostenverhaal

Hoofdstuk 4 en Bijlage 2 van deze nota GKP onderbouwen de ruimtelijke en functionele relatie tussen de gebiedsoverstijgende kosten en de exploitatiegebieden. Hiermee is de nota direct inzetbaar als kader voor besprekingen tussen de gemeente en particuliere grondexploitanten. De nota GKP kan overigens niet als onderbouwing worden gebruikt (1:1 overnemen) voor exploitatieplannen. Er moet dan eerst getoetst worden in hoeverre de bedragen voldoen aan de criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit, en het vragen van de bijdrage sociale woningbouw is sowieso niet mogelijk.

3. Soorten bestedingen, verhaalbaarheid en nodige beleidsmatige onderbouwing

In deze nota GKP verhaalt Purmerend bestedingen in mobiliteit, groen, parkeervoorzieningen Centrumgebied (dit zijn allen 'voorzieningen' zoals gedefinieerd in Bro 6.2.5) en in sociale woningbouw (dit zijn 'bijdragen ruimtelijke ontwikkeling' zoals omschreven in Wro 6.24, lid 1, onder a, 2^o deel zinsnede). Hieronder wordt op een meer systematische en juridische wijze ingegaan op de verschillende bestedingssoorten en wordt ook ingegaan op de vraag welke soorten bestedingen verhaalbaar zijn via het publiekrechtelijke en welke via het privaatrechtelijke spoor. Ook wordt aangegeven welk beleid gemeenten moeten vastleggen om een bijdrage te mogen verhalen en hoe Purmerend dit beleid heeft neergelegd in onderhavige nota GKP en het Addendum op de structuurvisie.

3.1 Soorten bestedingen: gebiedseigen en gebiedsoverstijgende

De Grondexploitatiewet en relevante jurisprudentie maken het volgende onderscheid:

Gebiedseigen kosten

Dit zijn kosten die louter voor een exploitatiegebied worden gemaakt. Deze kosten gaan onder andere over het bouw- en woonrijp maken, gemeentelijke plankosten en eventuele kosten van tegemoetkoming planschade. De gebiedseigen kosten kunnen ook worden gemaakt buiten de grens van het exploitatiegebied (bijvoorbeeld compenserende milieumaatregelen, of compensatie van verloren gegane natuurwaarde, groen- en watervoorzieningen).

Gebiedsoverstijgende kosten

Dit is een verzamelbegrip voor 3 begrippen bestedingen in de Grondexploitatiewet die nut hebben voor meerdere exploitatiegebieden:

- a) 'bovenwijkse voorzieningen' (formeel: 'bijdrage aan de grondexploitatie'): maatregelen zoals gedefinieerd in de kostensoortenlijst Bro 6.2.3, 6.2.4 en 6.2.5, die niet alleen voor het specifieke exploitatiegebied betekenis hebben, maar ook voor andere nieuwe exploitatiegebieden en mogelijk

voor de bestaande stad. De term ‘voorzieningen’ wordt omschreven in art. 6.2.5 Bro, en betreft fysieke ingrepen/activiteiten/werken, zoals wegen, riolering, parkeerplaatsen, etc. Dus geen bouwkosten, behoudens aan het openbaar vervoer of de ondergrondse infrastructuur gerelateerde technische gebouwen of gebouwde parkeervoorzieningen. Het equivalent van bovenwijkse voorzieningen in de Omgevingswet zijn de aan het kostenverhaalgebied proportioneel toerekenbare kosten¹, die ook binnen de kostensoortenlijst moeten vallen. Een tot op zekere mate vergelijkbare kostensoortenlijst zal gelden onder de Omgevingswet (Ow).

- b) ‘bovenplanse kosten’: de mogelijkheid om tekorten en overschotten te verrekenen tussen verschillende exploitatiegebieden waartussen een ruimtelijke-functionele relatie bestaat (bijvoorbeeld wonen met wonen, bedrijven met bedrijven, e.d.). Deze kosten kunnen ook, maar hoeven niet per se onder de kostensoortenlijst te vallen. In de Omgevingswet (Ow) komt dit begrip niet meer voor, maar wel een ander die de inhoud van bovenplanse kosten dekt (en meer, zie onder).
- c) ‘financiële bijdrage ruimtelijke ontwikkelingen’: bestedingen met een ruimere reikwijdte, zoals maatschappelijk belangrijke functies waaronder natuur, recreatie, waterberging, infrastructuur en culturele voorzieningen. Deze kosten kunnen ook, maar hoeven niet per se, onder de kostensoortenlijst vallen. In de Omgevingswet (Ow) is een equivalent opgenomen onder de noemer ‘financiële bijdrage voor ontwikkelingen van een gebied’ (bijdrage o.g.)².
- d) ‘Financiële bijdrage in omgevingsplan’: de Tweede Kamer introduceerde in oktober 2019, via een amendement op de Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet (Ow), een nieuw instrument, namelijk een publiekrechtelijk afdwingbare ‘financiële bijdrage in omgevingsplan’³. Qua reikwijdte dekt het de ‘bovenplanse kosten’ en een belangrijk deel van de ‘bijdrage r.o.’/‘bijdrage o.g.’.

Tussen al deze categorieën is er een zekere overlapping. Namelijk, er zijn vele bestedingen die onder meer van deze begrippen kunnen vallen. Uit onderzoek naar de praktijk onder de Grondexploitatiewet (afd 6.4 Wro) blijkt bij voorbeeld dat er veel gemeenten zijn die kosten verhalen als bijdrage r.o. die eigenlijk ook als bijdrage grex zouden kunnen worden verhaald en *viceversa*⁴.

3.2 Voorwaarden om kosten te verhalen via de verschillende sporen en instrumenten

Gemeenten zijn niet vrij om ongelimiteerd kosten door te berekenen aan particuliere grondexploitanten. De reikwijdte en omvang van de te verhalen kosten varieert per kostenverhaalspoor en –instrument. Eerst worden de verschillende sporen en instrumenten uiteengezet, vervolgens worden de nodige voorwaarden uiteengezet en tenslotte wordt de reikwijdte aan verhaalbare gebiedsoverstijgende kosten samengevat.

Kostenverhaalsporen en –instrumenten

- Publiekrechtelijk spoor
Via dit spoor kunnen kosten worden verhaald zonder behoefte aan een anterieure overeenkomst. Dit zijn de publiekrechtelijke instrumenten:
 - Exploitatieplan (Wro);
 - Opvolgers van het Exploitatieplan onder de Ow:
 - Kostenverhaalsregels met tijdvak in omgevingsplan, omgevingsvergunning of projectbesluit (Ow);
 - Kostenverhaalsregels zonder tijdvak in omgevingsplan (Ow);
 - Afdwingbare financiële bijdrage in omgevingsplan (Ow).
- Privaatrechtelijk spoor
Door middel van een anterieure overeenkomst (Wro en Ow) kan, naast een bijdrage aan de kosten die verhaalbaar zijn via het publiekrechtelijk spoor, tevens een extra ‘bijdrage r.o.’ (Wro) of ‘bijdrage o.g.’ (Ow) worden afgesproken.

1) Art. 13.11, lid 1 Omgevingswet (geconsolideerde tekstversie d.d. december 2020).

2) Art. 13.22 Omgevingswet (geconsolideerde tekstversie d.d. december 2020).

3) Gewijzigd amendement Aanvullingswet Grondeigendom Omgevingswet van kamerlid Ronnes c.s., Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 35 133, nr. 34, aangenomen op 16 oktober 2019. Inmiddels opgenomen in art. 13.23 van de Omgevingswet (geconsolideerde tekstversie d.d. december 2020). Zie ook de consultatieversie van de AMvB waarin deze nieuwe regeling wordt uitgewerkt en diens toelichting, beiden vrijgegeven in Juni 2020.

4) Zie IHS Erasmus Universiteit Rotterdam, *Rapportage naar het gebruik van art. 6.24, lid 1 onder a Wro (financiële bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen)*, Eindversie 19/06/2019, in opdracht van BZK en VNG), blz. 16, 20 en 21. Te vinden op https://vng.nl/files/vng/publicaties/2019/rapport_onderzoek_art-6.24-wro.pdf

Voorwaarden: kostensoortenlijst & relatie tussen gebiedsoverstijgende bestedingen en betalende exploitatiegebieden

Via exploitatieplannen (Wro) en kostenverhaalsregels (met en zonder tijdvak, Ow) kunnen aan particuliere grondexploitanten alleen die bestedingen worden doorberekend die voldoen aan de kostensoortenlijst⁵. Ook moeten deze bestedingen voldoen aan de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit (p/t/p)⁶:

- Profijt: het exploitatiegebied moet voordeel hebben van de besteding;
- Toerekenbaarheid: het exploitatiegebied geeft (mede) aanleiding om de begrote besteding te realiseren (causaliteit);
- Proportionaliteit: indien meerdere exploitatiegebieden profijt hebben van de besteding, moeten de kosten van deze besteding naar evenredigheid worden verdeeld.

Via de nieuwe publiekrechtelijke afdwingbare financiële bijdrage in omgevingsplan (in oktober 2019 toegevoegd aan de Omgevingswet via amendement in de Tweede Kamer), en via anterieure overeenkomsten kunnen bestedingen worden doorberekend die voldoen aan mildere criteria: kosten mogen ook buiten de kostensoortenlijst vallen en er volstaat wanneer sprake is van tenminste een ruimtelijke-functionele samenhang.

Voorwaarden: begrenzing contractsvrijheid

Voor anterieure overeenkomsten geldt dat de contractsvrijheid van de gemeente beperkt wordt door zowel de algemene beginselen van behoorlijk bestuur alsmede de op basis van het burgerlijk wetboek geldende redelijkheid en billijkheid. Een gemeente moet gelet hierop bij het aangaan van een overeenkomst zorgvuldig de betrokken belangen wegen en mag haar bevoegdheid niet gebruiken voor een ander doel dan zij is toegekend (betaalplanologie is niet toegestaan). Bij het sluiten van een anterieure overeenkomst is immers sprake van een zekere afhankelijkheid van de tegenpartij van de gemeente: zonder vaststelling van de planologische maatregel krijgt zij niet de mogelijkheid haar grond te bebouwen. De gemeente mag van deze situatie geen gebruik maken door een onredelijk hoge financiële bijdrage te vragen.

Voorwaarde: onderhoudskosten mogen niet worden verhaald

In de kamerbehandeling van de Grondexploitatiewet is een duidelijke grens getrokken: financiële bijdragen voor gebruik of beheer (dus instandhoudings-, onderhoud- en exploitatiekosten) mogen niet worden verhaald, via welk spoor of instrument dan ook⁷. Er is wel een uitzondering hierop: exploitatiekosten van openbare parkeergarages mogen wel worden verhaald, zowel publiek- als privaatrechtelijk. Verondersteld wordt dat dit ook gaat gelden onder de Ow.

Voorwaarde: baatafoming niet toegestaan

Uit de parlementaire behandeling van de Grondexploitatiewet blijkt dat baatafoming niet is toegestaan, waarmee bedoeld wordt dat de verkregen bijdragen dienen te zijn gebaseerd op concrete kosten die de gemeente maakt en niet het afromen van een stijging van de waarde van het onroerende goed van de eigenaar⁸. Verondersteld wordt dat dit ook gaat gelden onder de Ow.

De verschillende voorwaarden per spoor en instrument worden schematisch weergegeven in onderstaande tabel:

Kostenverhaalspoor/ Instrument	Kostensoortenlijst & relatie bestedingen- exploitatiegebieden	Begrenzing contractsvrijheid & Baatafoming & Onderhouds- en exploitatiekosten
Publiekrechtelijk		- Zorgvuldige belangenafweging en geen misbruik van bevoegdheid - Bijdragen moeten altijd gebaseerd zijn op concrete kosten die de gemeente maakt.
Exploitatieplan (Wro)	-Binnen kostensoortenlijst -P/t/p	
Kostenverhaalsregels met tijdvak (Ow)	Idem als boven	

5) De kostensoortenlijst is opgenomen in art. 6.2.3, 6.2.4 en 6.2.5 Bro en in straks in werking te treden Bijlage IV Omgevingsbesluit.

6) De p/t/p criteria zijn opgenomen in art. 6.13.6 Wro en in art. 13.11, lid 1 Ow (geconsolideerde tekstversie d.d. december 2020).

7) Blz. 7 Memorie van Antwoord (Kamerstuk I 2006/07, 30218, D); blz. 3 Nadere Memorie van Antwoord (Kamerstukken I 2006/07, 30218, G).

8) Blz. 20 Memorie van Antwoord (Kamerstuk I 2007/2008, 30218, D) sluit afoming van waardestijging als gevolg van planologische besluiten expliciet uit.

Kostenverhaalsregels zonder tijdvak (Ow)	Idem als boven	-Onderhouds- en exploitatiekosten mogen niet worden verhaald (behalve van openbare parkeergarages).
Afdwingbare financiële bijdrage in omgevingsplan (Ow)	-Binnen en buiten kostensoortenlijst. -Binnen soorten kosten zoals uitgewerkt in AMvB (consultatieversie juni 2020) -Ruimtelijke-functionele relatie	
Privaatrechtelijk		
Anterieure overeenkomst (Wro en Ow)	-Binnen en buiten kostensoortenlijst. -Ruimere soorten kosten dan in Afdwingbare financiële bijdrage in omgevingsplan -Ruimtelijke-functionele relatie	

Reikwijdte verhaalbare gebiedsoverstijgende kosten

Uit alle uiteengezette voorwaarden ontstaat het volgende beeld:

- Wat betreft gebiedsoverstijgende kosten onder de Wro, is hun verhaalbaarheid laag in het publiekrechtelijk spoor, en hoger in het privaatrechtelijke spoor. **Via het publiekrechtelijke spoor** mag alleen dat deel van 'bovenwijkse voorzieningen' en 'bovenplanse kosten' worden verhaald die een directe relatie heeft met het specifieke (betalende) exploitatiegebied, de rest niet. De wettelijke eisen sluiten in ieder geval 'bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen' uit. **Via het privaatrechtelijke spoor** zijn er geen beperkingen mits sprake is van een ruimtelijke en functionele relatie met de specifiek te ontwikkelen exploitatiegebied en geen sprake is van onderhouds- en exploitatiekosten (behalve van openbare parkeergarages). Ook mogen in dit spoor bijdragen aan 'ruimtelijke ontwikkeling' worden verhaald. Maar de privaatrechtelijke mogelijkheden zijn niet onbeperkt: er is een aantal vormeisen (zie paragraaf 3.3).
- Wat betreft de gebiedsoverstijgende kosten onder de Ow: er verandert t.o.v. de Wro dat via de nieuwe publiekrechtelijke afdwingbare bijdrage in omgevingsplan een belangrijk deel van de kosten die nu alleen privaatrechtelijk mogen worden verhaald, ook publiekrechtelijk zullen mogen worden afgedwongen.

Naast deze inhoudelijke voorwaarden, zijn er ook een aantal vormeisen (zie volgende paragraaf).

3.3 Vormeisen: nodige beleidsmatige onderbouwing gebiedsoverstijgende bestedingen

Uit vorige paragraaf is gebleken wat de grenzen zijn van het kostenverhaal, en aan welke eisen moet worden voldaan per kostenverhaalsspoor en -instrument. De vraag nu is wat en wanneer gemeenten moeten vastleggen om de geschetste kostenverhaal mogelijkheden te mogen benutten.

Vormeisen: wat

Vooruitlopend op de beoordeling van concrete bouwiniciatieven dienen gemeenten een aantal zaken ('beleidsmatige onderbouwing') vast te leggen in een beleidskader. Hiervoor zijn enkele redenen:

- a) Zoals gezegd, de verkregen bijdragen moeten gebaseerd zijn op concrete kosten die de gemeente maakt en niet het afkomen van een stijging van de waarde van het onroerende goed van de eigenaar ('baatafoming'). Logischerwijs, om baatafoming uit te sluiten dient de gemeente de volgende zaken duidelijk te maken⁹:
 - 1) Doelbestemming: waarvoor wordt het geld ingezet?
 - 2) Toedeling: hoe wordt de bijdrage berekend en toebedeeld aan elke grondexploitant?
 - 3) Uitvoerbaarheid: in hoeverre zijn de bestedingsvoornemens realistisch?
 - 4) Afrekening achteraf: achteraf moeten gemeenten verantwoording afleggen over de besteding van de bijdragen, zodat gewaarborgd wordt dat deze besteed zijn aan de infrastructuur en voorzieningen waarvoor ze gevraagd zijn en dus geen sprake is geweest van baatafoming.
- b) Aan de eis van een zorgvuldige belangenafweging wordt deels toegekomen door vooruitlopend op de beoordeling van concrete bouwiniciatieven bovenstaande zaken 1 t/m 4 vast te stellen. Verder zal de gemeente gedurende de beoordeling van concrete bouwiniciatieven alle belangen zorgvuldig moeten betrekken in haar onderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid. Ook zal de gemeente dan geen misbruik kunnen maken van haar bevoegdheden.
- c) De stelling in deze nota dat baatafoming van tevoren dient te worden uitgesloten in vastgesteld beleid en achteraf verantwoord worden leunt tevens op de nieuwe regeling publiekrechtelijke

9) IHS Erasmus Universiteit Rotterdam, Rapportage naar het gebruik van art. 6.24, lid 1 onder a Wro (financiële bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen), Eindversie 19/06/2019, in opdracht van BZK en VNG, blz. 19-20.

afdwingbare financiële bijdrage. Hier wordt meerdere malen gesteld dat voordat het bouwinitiatief zich voordoet, duidelijk moet zijn dat de bijdrage naar noodzakelijke kosten moeten gaan en niet naar andere (beleids)doelen. Ook wordt er gesteld dat het omgevingsplan waar de bijdrage wordt opgenomen erin moet voorzien dat periodiek publieke verantwoording wordt afgelegd over de besteding¹⁰.

- d) Voor de bijdrage r.o./bijdrage o.g. moet een structuurvisie (Wro), of omgevingsvisie of programma (Ow) van tevoren een 'basis' bieden¹¹. Uit de kamerbehandeling Wro kan worden geconcludeerd dat het gaat om de 'functionele of ruimtelijke samenhang' op een hoger schaalniveau tussen het betalende exploitatiegebied en de besteding¹². Hieruit kan geconcludeerd worden tenminste het volgende moet worden vastgelegd:
- i) de voorgenomen bestedingen in verband met de beoogde ruimtelijke ontwikkeling;
 - ii) de betalende exploitatiegebieden en
 - iii) de samenhang tussen beide.

De Omgevingswet lijkt hierop aan te sluiten, behalve dat de samenhang niet in een structuurvisie, maar in een omgevingsvisie of programma moet worden opgenomen.

Vormeisen: wanneer en waar

Vaak zijn bovenstaande zaken (vooral 1 en i) reeds vastgelegd in de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 en gerelateerd beleid. Tevens koos Purmerend in september 2019 ervoor om via een Addendum het volgende toe te voegen aan de structuurvisie: (1), (2), (3), (i), (ii) en (iii) van de bijdrage aan sociale woningbouw. Deze bijdrage geldt zoals gezegd als een bijdrage r.o. en dient daarom een onderbouwing te vinden in een structuurvisie. Ook koos Purmerend in 2019 om via onderhavige nota GKP (1), (2), (3), (i), (ii) en (iii) van alle bestedingen vast te leggen. Hiermee wordt ook maximale duidelijkheid en transparantie vooraf gecreëerd.

Hiermee wordt een solide basis gecreëerd om gebiedsoverstijgende kosten te verhalen via de verschillende kostenverhaalsporen en -instrumenten. Voor het benutten straks onder de Omgevingswet van de nieuwe publiekrechtelijke afdwingbare financiële bijdrage om niet alleen de bijdrage aan sociale woningbouw te verhalen maar ook de rest van de bestedingen, zal Purmerend wel t.z.t. deze onderbouwing moeten opnemen in een Omgevingsvisie.

Verder, gemeenten mogen bijdragen vragen *in natura* (de exploitant realiseert zelf de infrastructuur), in de vorm van betaling aan de gemeente t.b.v. een specifieke besteding, of in de vorm van een storting in een gemeentelijke fonds bestemd voor meerdere infrastructuur. Purmerend kiest ervoor om te werken met een voorziening en regelmatig verantwoording afleggen over de bestedingen uit deze voorziening (zie hoofdstuk 5 over de financiën).

3.4 Vormen: concrete vertaling in Purmerend

Purmerend legt vooraf de doelbestemming (1), toedeling (2) en de uitvoerbaarheid (3) van de bestedingen vast, en ook nog de samenhang tussen de bestedingen en de betalende exploitatiegebieden (i, ii, iii). Onderhavige nota GKP werkt dit als volgt uit:

Doelbestemming en toedeling	A. Locatie en kenschetsing van bestedingen waarvoor een bijdrage wordt gevraagd, en kenschetsing van de betalende exploitatiegebieden die aan deze bestedingen dienen bij te dragen.
Samenhang tussen bestedingen en betalende exploitatiegebieden	B. Kenschetsing van de ruimtelijke-functionele relatie tussen bestedingen en exploitatiegebieden.
Doelbestemming	C. Reden algemeen belang bestedingen: onderbouwing van de reden/ en waarom de besteding in het algemeen belang is.

¹⁰ Zie art. 13.23, lid 2 Ow (geconsolideerde tekstversie d.d. december 2020) en de toelichting op het gewijzigd amendement Aanvullingswet Grondeigendom Omgevingswet van kamerlid Ronnes c.s., Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 35 133, nr. 34, aangenomen op 16 oktober 2019.

¹¹ Art. 6.24.1.a, tweede deel zinsnede Wro spreekt namelijk over een bijdrage 'op basis van een vastgestelde structuurvisie' en art. 13.22, lid 1 Ow (geconsolideerde tekstversie d.d. december 2020) over een bijdrage 'op basis van een omgevingsvisie of programma'.

¹² Blz. 18 Nota naar aanleiding van het verslag (Kamerstukken II 2005/06, 30 218, nr. 6); blz. 25 Memorie van Toelichting (Kamerstuk I 2004/05, 30 218, nr. 3). Blz. 7 en 25 Memorie van Antwoord aan Eerste Kamer (Kamerstukken 2006-2007, 30 218 D).

Toedeling	D. Welk deel van de bestedingen wordt verhaald, en hoe dit deel billijk verdeeld wordt tussen alle exploitatiegebieden.
Doelbestemming en uitvoerbaarheid	E. In geval van bijdrage voor specifieke infrastructuur (in deze nota GKP stortingen t.b.v. Parkeervoorzieningen in het Centrumgebied): ten minste een globale indicatie van de kosten en de uitvoeringsplanning van de infrastructuur.
Doelbestemming en uitvoerbaarheid	F. In geval van bijdrage aan een fonds (in deze nota GKP stortingen t.b.v. Mobiliteit & Groen en Sociale Woningbouw), van waaruit meerdere ingrepen zullen worden betaald: ten minste een globale indicatie van de kosten, de uitvoeringsplanning van de besteding en aanwijzingen over bestedingen uit het fonds.
Uitvoerbaarheid	G. Waarborgen over de bedoelde besteding van de te verkrijgen middelen, bijvoorbeeld zekerheden/inschattingen over de bestedingsvoornemens.

Alle onderbouwingen A t/m G van alle bestedingen zijn opgenomen in onderhavige nota GKP. Voor bijdragen ruimtelijke ontwikkelingen (stortingen t.b.v. sociale woningbouw) zijn onderbouwingen A t/m G middels een Addendum in september 2019 aan de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 toegevoegd.

Achteraf verantwoordt Purmerend in het openbaar waar de verkregen bijdragen aan besteed zijn, zodat duidelijk is dat ze besteed zijn aan de infrastructuur en voorzieningen waarvoor ze gevraagd zijn. Hiermee wordt baatafoming uitgesloten. Dit gebeurt al voor de bijdragen op basis van de oude nota Prof uit 2012 middels deze geactualiseerde versie van de nota GKP.

3.5 'Hardheid' bestedingsvoornemens (uitvoerbaarheid)

Purmerend verantwoordt in deze nota wat de uitvoerbaarheid is van de bestedingen die verhaald worden en uiteengezet zijn in bijlage 1 (beleidsontwerp bouw G). Dit gebeurt aan de hand van de mate van zekerheid van de besteding, volgens de volgende 'ladder':

1. Zekere bestedingen: de besteding is reeds gemaakt of reeds opgenomen in de gemeentelijke begroting, waardoor het met zekerheid kan worden gesteld dat ze daadwerkelijk gerealiseerd zijn of gerealiseerd zullen worden. Het uitgangspunt hierbij is dat 100 procent van deze bestedingen daadwerkelijk zijn of zullen worden gemaakt, en dus dat 100 procent van de kosten verhaald worden op de bestaande stad en de toekomstige nieuwbouw (zowel gemeentelijke als particuliere exploitatiegebieden);
2. Bijna zekere bestedingen: de besteding is nog niet specifiek opgenomen in de begroting, maar de financiën zijn al wel beschikbaar in een algemene post in de begroting (bijvoorbeeld een stelpost nieuw beleid of kapitaallasten) of in een bestemmingsreserve. De gemeente is nog geen verplichting aangegaan t.b.v. de uitvoering van deze besteding. In principe zijn er geen redenen om te veronderstellen dat ze niet zullen worden gerealiseerd, maar er is geen zekerheid over uitstel of afstel de komende jaren. Het uitgangspunt hier is dat 70 procent van deze bestedingen daadwerkelijk zal worden gerealiseerd, en dus dat 70 procent van de kosten verhaald worden op de bestaande stad en de toekomstige nieuwbouw (zowel gemeentelijke als particuliere exploitatiegebieden);
3. Waarschijnlijke bestedingen: de besteding is nog niet opgenomen in de gemeentelijke begroting, maar de wenselijkheid ervan is wel door het gemeentelijke bestuur vastgesteld. De kans dat ze in de komende periode worden opgenomen in de gemeentelijke begroting is groot. Het uitgangspunt hier is dat 50 procent van deze bestedingen daadwerkelijk zal worden gerealiseerd, en dus dat 50 procent van de kosten verhaald worden op de bestaande stad en de toekomstige nieuwbouw (zowel gemeentelijke als particuliere exploitatiegebieden).

Op deze wijze wordt geborgd dat alleen bestedingen verhaald worden die uiteindelijk gerealiseerd worden, en wordt uitgesloten dat gestorte middelen voor andere doelen besteed worden dan waarvoor zij gevraagd zijn.

3.6 Beleidsmatige onderbouwingen in nota GKP

In de bijlagen worden de volgende beleidsmatige onderbouwingen opgenomen:

- 5) Hoofdstuk 5: soort F (aanwijzingen bestedingen uit fonds).

- 6) Bijlage 1: soort A (locatie en kenschetsing bestedingen), soort C (reden algemeen belang), soorten E en F (raming kosten en uitvoeringsplanning bestedingen) en soort G (uitvoerbaarheid).
- 7) Bijlage 2: soort B (ruimtelijke en functionele relatie tussen bestedingen en exploitatiegebieden) en soort D (welke exploitatiegebieden moeten bijdragen).
- 8) Bijlagen 3 en 4: soort D (kostanteoedeling aan exploitatiegebieden).

4. Ruimtelijke en functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende kosten en exploitatiegebieden

In Bijlage 2 wordt de ruimtelijke en functionele relatie toegelicht tussen de gemeentebrede gebiedsoverstijgende bestedingen (bijlage 1) en het bouwprogramma in toekomstige exploitatiegebieden (bijlage 3). Een 'ruimtelijke en functionele' relatie is te duiden als het voldoen aan de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit, maar dan 'op systeemniveau'.

Het gaat in deze nota dan om het mobiliteits- en groensysteem (Mobiliteit & Groen), het parkeersysteem in het Centrumgebied (Parkeervoorzieningen Centrumgebied) en het volkshuisvestingssysteem (Sociale Woningbouw). De exploitatiegebieden hebben in deze gedachte voordeel van de bestedingen (profijt), die nodig zijn om de nieuwbouw mogelijk te maken (toerekenbaarheid) en de kosten ervan worden over alle profiterende exploitatiegebieden verdeeld op basis van evenredigheid (proportionaliteit). Met het toelichten van de ruimtelijke en functionele relatie in bijlage 2 wordt de basis gelegd voor de in het kader van het privaatrechtelijke spoor te voeren onderhandelingen tussen de gemeente en particuliere grondexploitanten. Deze bijlage zal met enige regelmaat worden herzien net als de lijst gebiedsoverstijgende bestedingen in bijlage 1 en het overzicht van verwacht nieuwbouwprogramma in bijlage 3.

5. Financieel systeem nota GKP

5.1 Inleiding

Omdat de bedragen die van de particuliere exploitanten worden ontvangen bestemd zijn voor de bestedingen als bedoeld in bijlage 1, zijn deze middelen niet vrij aanwendbaar. Middelen van derden met een bestedingsverplichting worden doorgaans in een voorziening verantwoord.

De bijdragen kostenverhaal die van derden worden ontvangen worden als een bate verantwoord in de staat van lasten en baten (de begroting) en tegelijkertijd gestort in de betreffende voorziening. Voor een adequaat onderscheid zijn er door de raad in September 2019 3 voorzieningen ingesteld:

- de voorziening Kostenverhaal Mobiliteit & Groen.
- de voorziening Kostenverhaal Sociale Woningbouw.
- de voorziening Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied.

In de begroting is het kostenverhaal derhalve budgettair neutraal. Zodra de raad besluit tot het aangaan van investeringen (infrastructuur uit de lijst mobiliteit & groen of parkeervoorzieningen in het Centrumgebied of compenserende sociale woningbouw) kunnen de middelen uit de voorzieningen door het college worden aangewend. De aanwending gaat dan niet meer via de begroting en behoeft dan geen raadsbesluit. Wel is het college daarbij gebonden aan bestedingen die in de begroting gedekt zijn en vastliggen in de nota GKP (bijlage 1).

5.2 Omvang stortingen en mogelijkheid kortingen Mobiliteit & Groen

De omvang van de stortingen t.b.v. Mobiliteit & Groen is gemaximaliseerd tot € 7,8 miljoen. Dit is afgerond 21% van de totale investeringsvoornemens van € 38 miljoen. Deze € 7,8 miljoen is de maximale totale bijdrage als alle voorziene particuliere exploitatiegebieden inderdaad worden ontwikkeld, en als geen kortingen worden toegepast vanwege 'macroaftopping', vanwege het 'addendum'-principe en vanwege de bouw van sociale huurwoningen.

Middels 'macroaftopping' kan de gemeente de hoogte van de bijdrage verlagen wanneer de economische uitvoerbaarheid van het bouwplan onder druk komt te staan. De gebiedsoverstijgende kosten zullen dan wel elders in de begroting gedekt moeten worden. De gemeente zal deze mogelijkheid van macroaftopping daarom zeer spaarzaam inzetten.

Middels het 'addendum'-principe verlaagt de gemeente de bijdrage wanneer sprake is van hergebruik van bestaand vastgoed en/of sloop en nieuwbouw. Het idee hierachter is dat alleen de *toevoeging* aan de bestaande stad een toegenomen druk betekent op gemeentebrede gebiedsoverstijgende infrastructuur. Deze korting vanwege hergebruik en/of sloop komt vaak voor in Purmerend omdat het grootste deel van de verwachte bouwplannen zich in de bestaande stad zullen bevinden. Sociale huurwoningen zijn vrijgesteld van bijdrage aan Mobiliteit & Groen.

5.3 Omvang stortingen Sociale Woningbouw en Parkeervoorzieningen Centrumgebied

De toekomstige uitgaven vanuit de voorzieningen Kostenverhaal Sociale Woningbouw en Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied zijn niet bij voorbaat in te schatten. Deze uitgaven zijn namelijk afhankelijk van de mate waarin particuliere exploitatiegebieden het verplichte percentage sociale huur en de verplichte parkeerplaatsen zelf realiseren, of anderszins compenseren. Per niet gerealiseerde eenheid draagt de grondexploitant € 30.154 (per ontbrekende sociale huur eenheid) respectievelijk € 14.880 (per ontbrekende parkeerplaats in het Centrumgebied) aan de gemeente. De eerdergenoemde kortingen (addendum-principe en macroaftopping) zijn hier trouwens niet van toepassing. Deze bedragen zullen door de gemeente geïnvesteerd worden om in gemeentelijke exploitatiegebieden extra compensatie sociale huur eenheden respectievelijk om in het Centrumgebied compenserende parkeervoorzieningen te realiseren (parkeergarage Stadshuis). Voor wat betreft dit parkeergarage Stadshuis zullen de kosten ook deels via de voorziening Mobiliteit & Groen worden verhaald: namelijk dat deel van het tekort van dit parkeergarage dat naar verwachting niet zal worden verhaald op de plannen in het Centrumgebied middels de bijdrage van € 14.880 per ontbrekende parkeerplaats

5.4 Aanwijzingen bestedingen uit de voorzieningen Kostenverhaal Mobiliteit & Groen, Parkeervoorzieningen Centrumgebied en Sociale Woningbouw

De stortingen in de voorzieningen Nota GKP worden geoormd voor de realisering van de in bijlage 1 opgesomde bestedingen in mobiliteit en groen, parkeervoorzieningen in het Centrumgebied en sociale huur. Voorwaarde voor de aanwending door het college is dat de raad het budget of krediet beschikbaar heeft gesteld en er voldoende middelen zijn vergaard in deze voorzieningen.

De bestedingen in sociale huurwoningen staan vast omdat de gemeente de kosten reeds heeft opgenomen in de begroting en/of omdat de gemeente hierover reeds bindende afspraken heeft gemaakt met externe partijen (bijvoorbeeld met woningcorporaties). De gemeente zal de bestedingen realiseren ongeacht de stand van zaken van de stortingen van particuliere grondexploitanten. Hier zal de gemeente, als het ware, de bestedingen voorschieten. Hetzelfde geldt voor de investeringen in parkeervoorzieningen Centrumgebied, en voor enkele investeringen in M&G. Een deel van de uitgaven in M&G zijn echter afhankelijk van het verkrijgen van de noodzakelijke financiële dekking. Daarom zullen deze uitgaven alleen worden gedaan wanneer particuliere grondexploitanten voldoende middelen hebben gestort en/of wanneer bijdragen worden gedaan vanuit de gemeentelijke begroting of alternatieve bronnen (bijvoorbeeld subsidies). Er valt ook niet uit te sluiten dat een aantal bestedingen uiteindelijk uit- of afgesteld zal worden. Deze eventueel niet gerealiseerde kosten worden trouwens niet verhaald omdat de nota alleen dat percentage van de kosten verhaalt die met zekerheid zal worden gemaakt.

5.5 Periodieke herziening en afrekening

Als hier aanleiding voor is zullen de gebiedsoverstijgende bestedingen periodiek worden geactualiseerd. Hetzelfde geldt voor aantal en omvang van de verwachte exploitatiegebieden, en voor de op de particuliere exploitatiegebieden te verhalen kosten. De nota GKP is dus een dynamisch instrument die naar behoefte geactualiseerd zal worden op basis van veranderingen in de verwachte gebiedsoverstijgende bestedingen en exploitatiegebieden. Op basis hiervan zal ook de bijdrage van particuliere grondexploitanten worden geactualiseerd. Onderhavige versie betreft de eerste actualisering van de versie die in september 2019 in werking treedt. Hiermee wordt gewaarborgd dat de op elk moment verwachte kosten billijk en proportioneel worden toebedeeld aan alle op dat moment verwachte exploitatiegebieden.

Aldus vastgesteld in de vergadering d.d. 9 februari 2021
Purmerend,

burgemeester en wethouders van Purmerend,

de secretaris,
G. Blom

de burgemeester,
D. Bijl

Bijlage 1: Gebiedsoverstijgende bestedingen in Purmerend

Purmerend verhaalt op particuliere grondexploitanten kosten van bestedingen in de verbetering van mobiliteit en groen (zie tabel a), in parkeervoorzieningen in het Centrumgebied (zie tabel b) en in sociale woningbouw (zie tabel c).

A. Gebiedsoverstijgende bestedingen in mobiliteit en groen (M&G)

De gemeente heeft het voornemen om naar verwachting € 37.989.000 te investeren om de mobiliteit en het groen in Purmerend te verbeteren. Van deze € 37.989.000 gaat de gemeente € 7.855.000 (20,7%) in rekening brengen op particuliere grondexploitanten. Deze kosten zullen worden toegerekend naar rato van het aantal m2 gewogen eenheden van het specifieke bouwplan. Alle bijdragen van particuliere plannen zullen worden gestort in de bestemmingsreserve Kostenverhaal Mobiliteit & Groen en, zodra de bestedingen worden gepleegd, zullen de gestorte middelen voor dat doel worden aangewend.

Tabel a. Overzicht gebiedsoverstijgende bestedingen in mobiliteit & groen in Purmerend.

Locatie en kenschetsing gebiedsoverstijgende besteding (beleidsmatige onderbouwing soort A), reden algemeen belang (soort C) en uitvoerbaarheid (soort G)	Kosten voor gemeente (beleidsmatige onderbouwing soort F/raming kosten)
Categorie 1 (100% zekere bestedingen)	
Parkeergarage stadshuis (voorzieningen). In de Visie op Mobiliteit 2018 wordt een aantal maatregelen voorgenomen om het aanbod beter te laten aansluiten bij de toekomstige parkeerbehoefte. Een van deze maatregelen is het realiseren van parkeergarages op diverse mogelijke locaties om daarmee de parkeerbehoefte in het Centrumgebied op te vangen (Mobiliteitsvisie: p. 12, 22, 32, 37). Op 27 februari 2020 heeft de raad besloten tot het bouwen van een parkeergarage voor het stadshuis. Een deel van het tekort zal worden gedekt uit bijdragen van ontwikkelaars in het Centrumgebied die zelf onvoldoende parkeerplaatsen realiseren 'in situ'. Het resterend deel van dit tekort wordt opgenomen in de bestedingen in mobiliteit en groen.	€ 1.190.000. Te verhalen op zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 104.000.
Dynamisch parkeerverwijssystem (voorzieningen). In het kader van de Retailagenda en de Visie op Mobiliteit 2018 zijn gesprekken gevoerd met ondernemers van Purmerend. In deze gesprekken hebben de binnenstad ondernemers hun zorgen kenbaar gemaakt over het parkeeraanbod in de binnenstad van Purmerend mede ook door de toekomstige ontwikkelingen (Brantjesoever, Schapenmarkt etc.). Om de beschikbare parkeercapaciteit beter te benutten, is de wens voor een dynamisch parkeerverwijssystem geuit. Met een dergelijk systeem worden bij de ingangen van de binnenstad dynamische verwijsborden geplaatst die aangeven waar en hoeveel beschikbare parkeerplaatsen er zijn. In de Visie op Mobiliteit (blz. 12, 32) is deze maatregel opgenomen. Hier sluit de Visie op Mobiliteit aan op eerder in de Structuurvisie uit 2006 uitgesproken beleidsdoel omdat hiermee de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven versterkt worden (Structuurvisie: zie bijvoorbeeld p. 41, 65, 67, 70-71).	€ 177.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 177.000.
Fietsbrug Sluisbrug (voorzieningen). Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en verbetering van de fietsroutes van en naar het centrum (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerbeleidsplan, p 58 en Visie op Mobiliteit, p. 10) wordt geadviseerd meer ruimte op het brugdek te creëren voor de fietser. Hier sluiten het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerbeleidsplan en de Visie op Mobiliteit aan op eerder in de Structuurvisie uit 2006 uitgesproken beleidsdoel omdat hiermee de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven versterkt worden (Structuurvisie: zie p. 41, 65, 67, 70-71).	€ 650.000 (gemeentelijke bijdrage van totale besteding € 1.200.000). Te verhalen op zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 650.000.
Verbetering fietsnetwerk (voorzieningen). De Visie op Mobiliteit 2018 onderstreept het belang van goede en verkeersveilige fietsverbindingen. In lijn hiermee wordt voorgesteld om het fietsnetwerk in de stad te verbeteren. Dit fietsnetwerk is vaak ook onderdeel van regionale fietsroutes. Ter uitvoering van dit doel worden een aantal fietsprojecten aangepakt en verbeterd: Purmersteenweg-Waterlandlaan, Julianastraat-Herengracht.	€ 1.148.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 1.148.000.
Herstructurering Wheermolen Oost (voorzieningen) Wheermolen-Oost is eind jaren 60 gebouwd als een van de eerste grote uitbreidingen van Purmerend. De bebouwing kenmerkt zich door woningen van een matige kwaliteit en bestaat voor ca. 60% uit sociale huurwoningen. De flats zijn sterk verouderd, de openbare ruimte en de riolering	€ 5.361.000. Te verhalen op zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 466.000.

<p>zijn toe aan vernieuwing, het wijkwinkelcentrum kent leegstand en er wonen relatief veel eenoudergezinnen met beduidend lager inkomen dan gemiddeld in Purmerend. In aansluiting op eerdere voornemens om (onderdelen van) deze wijk te saneren (Structuurvisie Purmerend 2005-2020/strategische plankaart uit 2013 en ambitiekaart 2040) heeft de gemeente in september 2020 een ontwikkelvisie en grondexploitatie vastgesteld ten einde deze wijk te revitaliseren. De gemeente draagt, samen met corporatie Intermaris, het financieel tekort dat hieruit voortvloeit. Het deel van het tekort dat correspondeert met de verbetering van de bestaande onder- en bovengrondse infrastructuur wordt opgenomen in de bestedingen in mobiliteit en groen.</p>	
<p>Categorie 3 (50%, waarschijnlijke bestedingen)</p>	
<p>Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's (voorzieningen). Purmerend is in ontwikkeling. De komende jaren zal er flink bijgebouwd worden. Dit heeft gevolgen voor het parkeren. De aanleg van dure parkeerplaatsen gaat ten koste van het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden. Hierdoor stelt de Visie op Mobiliteit 2018 ('Visie op Mobiliteit Purmerend 2040', blz 37) alternatieve mobiliteitsoplossingen voor zoals de deelauto. Door het gedeeld gebruik van auto's zijn er uiteindelijk minder parkeerplaatsen nodig. Daarbij worden bewoners gestimuleerd om duurzame keuzes te maken. De gemeente is voornemens om parkeerplaatsen voor deelauto's te realiseren. Deze parkeerplaatsen zullen gerealiseerd worden in vele nieuwbouwplannen over de hele stad.</p>	<p>€ 10.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 5.000.</p>
<p>Intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI, voorzieningen). In de Visie op Mobiliteit 2018 is het optimaliseren van de verkeersregelininstallaties (VRI) als maatregel opgenomen (zie pag. 26, 32 en 37). Betere afstelling van de 30 verkeersregelininstallaties in Purmerend heeft positieve gevolgen voor de doorstroming in de hele stad. Met dit doel wordt software aangeschaft om de VRI's te laten communiceren met de weggebruiker. De data van weggebruikers worden dan gebruikt om de verkeersregelininstallatie optimaler te regelen.</p>	<p>€ 900.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 450.000.</p>
<p>Fietsstallingsmogelijkheden (voorzieningen). De Visie op Mobiliteit 2018 neemt zich voor om de fietsstallingsmogelijkheden in de hele stad te verbeteren en uit te breiden (blz. 37). Uit inventarisatie naar fietsparkeerbehoefte bij de ov-haltes in Purmerend blijkt dat circa 500 plaatsen (waarvan 50 overdekt) bijgeplaatst moeten worden om aan de toekomstige behoefte te voldoen.</p>	<p>€ 20.000 (gemeentelijke bijdrage van totale besteding € 170.000). Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 10.000.</p>
<p>Fietsbrug Hoornsebrug (voorzieningen). Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en verbetering fietsverbindingen van en naar het centrum (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerbeleidsplan d.d. 24 november 2015, p. 19, p. 58; Visie op Mobiliteit 2018, p.10) wordt geadviseerd een fietsbrug naast de huidige brug aan te leggen zodat er meer ruimte op de brug voor de verschillende weggebruikers ontstaat en het kruispunt met de Wagenweg uit elkaar wordt getrokken waardoor de verkeersveiligheid verbetert. Het gaat om de drukste fietsroute in Purmerend. Hier sluiten het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerbeleidsplan en de Visie op Mobiliteit aan op eerder in de Structuurvisie uit 2006 uitgesproken beleidsdoel omdat hiermee de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven versterkt worden (Structuurvisie: zie bijvoorbeeld p. 41, 65, 67, 70-71).</p>	<p>€ 1.600.000 (gemeentelijke bijdrage van totale besteding € 2.500.000). Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 800.000.</p>
<p>Verbetering fietsnetwerk (voorzieningen). De Visie op Mobiliteit 2018 onderstreept het belang van goede en verkeersveilige fietsverbindingen. In lijn hiermee wordt voorgesteld om het fietsnetwerk in de stad te verbeteren. Dit fietsnetwerk is vaak ook onderdeel van regionale fietsroutes. Ter uitvoering van dit doel wordt een aantal fietsprojecten verbeterd: Van IJsendijkstraat (Hoornselaan-Den Uyllaan), Plantsoengracht, fietsstraat Vrouwenzandstraat, fietsoversteek Van Osweg, Prof. Oudlaan Karekietpark, Purmerenderweg-Grotenhuysweg, Herinrichting Meteorweg, fietsoversteek Overlanderstraat-Grotenhuysweg, H. Dunantstraat-H. Schaftstraat, kruispunten Wagenweg-Koomanweg-Hoornselaan.</p>	<p>€ 2.796.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 1.398.000.</p>
<p>Aanpassing knelpunten wegnen door ontwikkelingen (voorzieningen). Het Verkeersplan Purmerend 2040 stelt vanwege de woningbouwambities dat er doorstromingsproblemen ontstaan op de ontsluitingswegen. Onder een hoog woningbouwscenario ontstaan verschillende knelpunten</p>	<p>€ 5.393.000 (gemeentelijke bijdrage van totale besteding € 8.535.200). Te verhalen of zowel gemeentelijke als parti-</p>

<p>in de binnenstad en de rest van de stad (Verkeersplan Purmerend 2040: zie bijvoorbeeld blz'en 39 – 42). De knelpunten in de binnenstad zijn op te lossen door een autoluw maatregelenpakket samen te stellen. Daarnaast zijn er de knelpunten in de rest van de stad. Deze treffen we aan op de twee alternatieve routes naar de A7 via Weidevenne (Jaagweg, Aziëlaan en Laan der Continenten) én richting de N244 (Gorslaan, Churchillaan, Den Uyllaan, S. Allendelaan). Om de alternatieve routes meer capaciteit te geven moeten kruispunten aangepast worden. Als laatste zijn er in het Verkeersplan Purmerend 2040 ook toekomstige knelpunten op de Verzetslaan geanalyseerd. Hier moeten enkele kruispunten ook aangepast worden om te kunnen voldoen aan de woningbouwambitie.</p>	<p>culiere grondexploitaties: € 2.696.500.</p>
<p>Herstructurering Waterlandlaan (voorzieningen). Herstructurering van de Waterlandlaan is noodzakelijk om voor te sorteren op het verkeersplan Purmerend 2040 (ontwikkeling golfbaan, autoluw centrum). Het kruispunt Waterlandlaan – Basisveenstraat is voorzien van een verkeersregelinstallatie die de toevoer naar de binnenstad kan beïnvloeden. De fietspaden van het traject Waterlandlaan, Purmersteenweg en de Gedempte Where worden in de komende jaren geasfalteerd en zijn nodig om de gemeentebrede fietsroutes te verbeteren. Hierbij zal binnen dit project ook een verplaatsing van het fietspad tracé moeten plaatsvinden, met de bijkomende gevolgen (verplaatsen bomenstructuur e.d.). Deze aanpassing verbetert het voetgangers- en fietsverkeer van en naar het centrum en zorgt voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur (kadernota 2017). Deze investering in de Waterlandlaan draagt rechtstreeks bij aan de visie van mobiliteit uit het verkeersplan 2040: het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsbeleid binnen de gemeente Purmerend.</p>	<p>€ 437.000 (extra gemeentelijke bijdrage bovenop regulier onderhoud). Te verhalen op zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 218.500.</p>
<p>Uitwerking autoluwe binnenstad. De planuitwerking van het onderdeel "autoluwe" binnenstad is onderdeel van het Verkeersplan Purmerend 2040. Deze uitwerking vindt plaats in relatie met de ontwikkelingen van de corridorstudie A7. Eenvoudigweg dat er minder auto's in de binnenstad kunnen komen zodat de verblijfskwaliteit van de binnenstad verbetert door meer ruimte te geven aan groen en langzaam verkeer. Deze ruimte gaat ten koste van de ruimte voor motorvoertuigen en in het bijzonder de doorgaande motorvoertuigen in de binnenstad. Deze besteding draagt bij aan een eerder in de Structuurvisie uit 2006 uitgesproken beleidsdoel omdat hiermee de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven versterkt worden (Structuurvisie: zie bijvoorbeeld p. 41, 65, 67, 70-71).</p>	<p>€ 10.000.000. Te verhalen op zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: €435.000.</p>
<p>Verhogen kwaliteit parken (voorziening). Purmerend is in ontwikkeling. De komende jaren zal er flink bijgebouwd worden. Dit heeft gevolgen voor het groen in de stad. In de komende jaren neemt Purmerend zich aan om het beeldkwaliteitsniveau en de leefbaarheid van het groen in de stad te verhogen (Coalitieakkoord, Groenplan Purmerend 2019-2022). Het doel is de klimaatbestendigheid van de bebouwde kom te vergroten en de sociale cohesie en recreatie te bevorderen (Duurzaamheidsagenda 2019-2023, blz 20; Groenkoers- oktober 2014, blz 17, Structuurvisie Purmerend 2005-2020, blz 36). De Visie Leefbare Stad 2040 moet groen en steen in balans brengen. Het klimaatadaptatieplan 2021-2024 en het Parkenplan 2021-2024 vloeien uit deze visie voort en hebben als doel de stad en het groen daarin klimaatbestendig en waterrobuust in te richten en ze tevens aan te laten sluiten op de behoefte van bewoners. Een belangrijke stap in alle genoemde ambities is dus het ontwikkelen en aanpassen van de huidige parken. De gemeente gaat voor ieder park de inrichting aanpassen aan de behoefte van (nieuwe) bewoners en de uitdagingen die een veranderd klimaat met zich meebrengt. Met als doel om een functionele, prettige openbare ruimte te creëren die aanzet tot bewegen en ontmoeten en die inspeelt op de toekomst. Klimaatadaptatie speelt hierbij een belangrijke rol. Parken die dienen als een klimaat buffer in tijden van hitte, droogte of langdurige neerslag. Het gaat om de volgende parken: Park De Noord, Park De Dwarsgouw, Park De Uitvlugt, Kooimanpark, Leeghwaterpark, Park De Driegang, Het Gorsebos en Groengebied Purmerland.</p>	<p>€ 2.155.000 (Kooimanpark), € 2.925.000 (Leeghwaterpark) en 3.226.000 (Park De Dwarsgouw), totaal € 8.306.000. Te verhalen op zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 4.143.000.</p>

Het Kooimanpark, Leeghwaterpark, en Park De Dwarsgouw zijn de eerste die aangepakt worden. In het Kooimanpark is recent al een eerste aanzet gedaan, om het gevoel van veiligheid te vergroten. Er is openheid gecreëerd door beplanting te snoeien en deels te verwijderen.	
Totale bestedingen in mobiliteit en groen	€ 37.989.000. Te verhalen bij gem. en particuliere grondexploitaties: € 12.711.000.
Totale bestedingen: € 37.989.000 (gemeentelijke investeringen). Hiervan zijn € 14.731.000 voor rekening van de gemeente vanwege de onzekerheden over de uitvoering, € 10.547.000 ook voor rekening van de gemeente vanwege het aandeel van de bestaande stad, en de rest wordt verhaald op gemeentelijke én particuliere grondexploitanten. Dat is € 12.711.000 voor exploitatiegebieden in de hele stad. Daarvan zijn € 4.856.000 voor rekening van de gemeente vanwege het aandeel van gemeentelijke bouwlocaties. De resterende € 7.855.000 worden verhaald op particuliere nieuwbouwplannen.	

B. Gebiedsoverstijgende bestedingen in parkeervoorzieningen Centrumgebied (PC)

De gemeente gaat een parkeergarage bouwen voor het Stadshuis om de toename aan parkeerbehoefte in het centrumgebied op te vangen. Dit heeft de raad op 27 februari 2020 besloten. Een deel van het tekort die de gemeente moet dragen wordt verhaald op alle nieuwbouwplannen in de stad (zie boven in lijst bestedingen in mobiliteit en groen). De rest van het tekort wordt door de gemeente gedragen maar ook verhaald op bouwplannen in het Centrumgebied die zelf onvoldoende parkeerplaatsen realiseren. Dit laatste deel van het tekort wordt toegerekend naar rato van het aantal parkeerplaatsen dat bouwplannen in het centrumgebied moeten realiseren volgens het vigerend parkeerbeleid maar niet op eigen terrein kunnen realiseren. Alle bijdragen van particuliere plannen worden gestort in de bestemmingsreserve Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied en aangewend voor de parkeergarage Stadshuis.

Tabel b. Overzicht gebiedsoverstijgende bestedingen in parkeervoorzieningen in het Centrumgebied van Purmerend.

Locatie en kenschetsing gebiedsoverstijgende besteding (beleidsmatige onderbouwingsoort A), reden algemeen belang (soort C) en uitvoerbaarheid (soort G)	Kosten voor de gemeente (beleidsmatige onderbouwingsoort E/ramingskosten)
Categorie 1 (100%, zekere bestedingen, krediet verleend)	
Parkeervoorzieningen in het Centrumgebied (voorziening). In de Visie op Mobiliteit 2018 wordt een aantal maatregelen voorgesteld om het aanbod beter te laten aansluiten bij de toekomstige parkeerbehoefte. Een van deze maatregelen is het realiseren van parkeergarages op diverse mogelijke locaties om daarmee de parkeerbehoefte in en rondom de binnenstad op te vangen (Mobiliteitsvisie: p. 12, 22, 32, 37). Op 27 februari 2020 heeft de raad besloten tot het bouwen van een parkeergarage voor het Stadshuis, waarmee een belangrijke stap is genomen om in de parkeerbehoefte te voorzien. Een deel van het tekort is opgevoerd in de bestedingen mobiliteit en groen en zal daarom verhaald worden op bouwplannen over de hele stad. Het ander deel van het tekort zal worden gedekt uit bijdragen van ontwikkelaars in het Centrumgebied die zelf onvoldoende parkeerplaatsen realiseren 'in situ'.	De realisatie van een parkeergarage op deze locatie brengt een tekort van € 14.880 per parkeerplaats met zich mee (opbrengsten uit exploitatie +/- kosten aanleg, Businesscase bij raadsbesluit d.d. 27 februari 2020). Te verhalen op gemeentelijke en particuliere grondexploitaties in het Centrumgebied: € 14.880 per ontbrekende p.p.

C. Gebiedsoverstijgende bestedingen in sociale woningbouw (SW)

Voor particuliere grondexploitanten die, op basis van door de gemeente uitgewerkte regels (Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019), zelf niet voldoen aan het vereiste percentage aantal sociale huurwoningen is als alternatief, onder omstandigheden, een storting bespreekbaar in de bestemmingsreserve Kostenverhaal Sociale Woningbouw. De gemeente gebruikt de gestorte middelen om elders, in een van in tabel c opgesomde locaties, boven het verplichte percentage, ter compensatie aanvullende sociale huurwoningen te realiseren. Er is zekerheid dat de gemeente de ontvangen bijdragen besteedt aan de ontwikkeling van sociale huurwoningen. Namelijk, er is al zekerheid over de uitvoering in deze locaties van circa 200 eenheden sociale huur boven het verplichte 30%. Deze zekerheid vloeit voort uit contractering met de uitvoerende partij (corporaties) en/of de aanwezigheid van vastgestelde gemeentelijke grondexploitaties.

Tabel c. Overzicht gebiedsoverstijgende bestedingen in Sociale Woningbouw in Purmerend.

<p>Locatie en kenschetsing gebiedsoverstijgende besteding (beleidsmatige onderbouwing soort A), reden algemeen belang (soort C) en uitvoerbaarheid (soort G)</p> <p>Verbetering woonbetaalbaarheid (bovenplanse kosten/bijdrage ruimtelijke ontwikkeling onder Wro, bijdragen voor ontwikkelingen van een gebied onder Omgevingswet)</p> <p>De gemeente heeft met woningcorporaties Intermaris, Wooncompagnie, Rochdale en Woonzorg Nederland afgesproken om krachten te bundelen ten einde de woonbetaalbaarheid in Purmerend te verbeteren. Concreet hebben deze partijen op 7 maart 2018 afspraken gemaakt voor de bouw in de periode tot 2032 van circa 2.500 sociale huurwoningen (Woonakkoord). Daarmee zal de totale voorraad sociale huurwoningen toenemen met per saldo tenminste (na aftrek sloop en uitponding) circa 1.100 eenheden. De gemeente werkt nu aan mogelijkheden om dit aantal te verhogen.</p> <p>Aandeel gemeente. Om dit doel te bereiken zet de gemeente een aantal eigen grondposities in voor de bouw van extra eenheden sociale huur: Drontermeer, Graefweg, Wheermolen West Middengebied en Weideveen Lamellen Australiëlaan. Op deze locaties worden ongeveer 200 eenheden boven het verplicht 30% gerealiseerd. Dit zijn locaties waarvoor de uitvoering zeker is, blijvend uit contractering met de uitvoerende partij (corporaties) en/of de aanwezigheid van een vastgestelde gemeentelijke grondexploitatie. De gemeente werkt verder aan plannen om sociale huurwoningen te realiseren in een reeks andere locaties: Aletta Jacobslaan, Tarwestraat, Torenmolen 9, Koggenland/Luitje Broek, Riekstraat/Gaffelstraat en Overweerse Polderdijk.</p> <p>Aandeel particuliere grondexploitanten. Het Coalitieakkoord 2018-2022 heeft het voornemen uitgesproken om ook particuliere grondexploitanten te committeren aan het doel om de woonbetaalbaarheid in Purmerend te verbeteren. Met dit doel is uitgesproken dat van alle nieuwe woningen, ook die op particuliere grond, minimaal 30% sociale huur moet zijn (van het totaal aantal eenheden). De raad heeft deze regel uitgewerkt in de nota Kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019. Particuliere grondexploitanten dienen daarom, op basis van deze nota, dit aandeel te realiseren op eigen grond. Wanneer dit niet mogelijk is (bijvoorbeeld in kleinere bouwplannen ligt sociale huur minder voor de hand) dan is als alternatief, onder omstandigheden, een storting bespreekbaar t.b.v. de voorziening Kostenverhaal Sociale Woningbouw. Daarmee kan de gemeente in een van bovengenoemde locaties het tekort compenseren. In bovengenoemde gemeentelijke locaties, de extra eenheden te opzichte van het verplicht 30% vormen dan de compensatie voor de door particuliere grondexploitanten niet te realiseren verplicht percentage op eigen terrein. De in deze locaties te realiseren extra eenheden sociale huur zijn aldus de tekort locaties die een bijdrage ontvangen van de overschotlocaties, namelijk de particuliere plannen die een overschot hebben dankzij het niet of minder hoeven realiseren van sociale huur.</p>
<p>Kosten voor de gemeente (beleidsmatige onderbouwing soort F/raming kosten)</p> <p>Het realiseren van een compenserende sociale huurwoning kost de gemeente € 30.154. Dit is het gemiddeld verschil tussen de grondprijzen voor vrije markt en sociale woningbouw in de locatie Kop West, de meest recent in ontwikkeling gebrachte gemeentelijke locatie. In andere locaties zal het gaan om gemiddeld een vergelijkbaar verschil. Dit bedrag staat gelijk aan de extra financiële inspanning die de gemeente pleegt om een extra sociale huurwoning te realiseren.</p>
<p>Dienen voorgaande beleidsmatige onderbouwing opgenomen te worden in een structuurvisie?</p> <p>Stortingen t.b.v. Sociale Woningbouw kunnen worden gezien als verrekening van een overschot (dat de particuliere grondexploitant geniet dankzij het niet of minder hoeven realiseren van sociale huur) met een tekort (dat de gemeente ondergaat in haar grondexploitatie vanwege het realiseren van extra compensatie eenheden sociale huur bovenop het verplicht percentage). Dit komt overeen met bovenplanse kosten Wro 6.13.7 in het publiekrechtelijk spoor. In het privaatrechtelijk spoor valt het onder de bijdragen ruimtelijke ontwikkeling Wro 6.2.4.1.a, tweede zinsnede. Bijdragen ruimtelijke ontwikkeling moeten opgenomen worden in een structuurvisie. Omdat beleidsmatige onderbouwing A, C en F ontbreken in de Structuurvisie, zijn ze door de raad op 26 september 2019 toegevoegd aan de Structuurvisie middels een Addendum.</p>

D. Situering gebiedsoverstijgende bestedingen in Purmerend

In Tabel d wordt aangegeven in welke wijken de gemeentebrede gebiedsoverstijgende bestedingen liggen.

Tabel d. Gebiedsoverstijgende bestedingen per wijk

Gebiedsoverstijgende besteding	Centrum	Overwhere	Wheermolen	De Gors	Purmer-Noord	Purmer-Zuid	Weidevenne
1. Parkeervoorzieningen in het Centrumgebied	X	X		X			

2. Dynamisch parkeerverwijssysteem	X						
3. Fietsbrug Sluisbrug	X						X
4. Verbetering fietsnetwerk	X	X	X	X	X		
5. Herstructurering Wheermolen Oost			X				
6. Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's	X	X	X				
7. Intelligente Verkeers-regelinstallaties	X	X	X	X	X	X	X
8. Fietsstallings-mogelijkheden	X	X	X	X	X	X	X
9. Fietsbrug Hoornsebrug		X					
10. Aanpassing knelpunten wegennet door ontwikkelingen	X	X		X	X	X	X
11. Herstructurering Waterlandlaan				X			
12. Uitwerking autoluwe binnenstad	X						
13. Verhoging kwaliteit parken		X			X		
14. Verbetering woonbetaalbaarheid			X		X	X	X

E. Uitvoeringsplanning bestedingen in Purmerend

In onderstaande tabel e wordt weergegeven wat de uitvoeringsplanning van de bestedingen in mobiliteit, groen, parkeervoorzieningen en sociale woningbouw is:

Tabel e. Uitvoeringsplanning gebiedsoverstijgende bestedingen

Gebiedsoverstijgende bestedingen	Uitvoeringsplanning
Parkeervoorzieningen in het Centrumgebied	2021-2022
Dynamisch parkeerverwijssysteem	2020
Fietsbrug Sluisbrug	2021
Verbetering fietsnetwerk	2020-2025
Herstructurering Wheermolen Oost	2021-2026
Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's	2020-2025
Intelligente Verkeersregelinstallaties	2021
Fietsstallingsmogelijkheden	2020-2025
Fietsbrug Hoornsebrug	2021
Aanpassing knelpunten wegennet	2020-2025
Herstructurering Waterlandlaan	2021-2025
Uitwerking autoluwe binnenstad	2021-2025
Verhogen kwaliteit parken	2020-2025
Verbetering woonbetaalbaarheid	2021-2026

Bijlage 2: Ruimtelijke-functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende bestedingen en exploitatiegebieden

Tabel f. Ruimtelijke en functionele relatie tussen enerzijds de gebiedsoverstijgende bestedingen en anderzijds de exploitatiegebieden.

Gebiedsoverstijgende investeringen	Ruimtelijke en functionele relatie met Purmerend (beleidsmatige onderbouwing soorten B en D)
1. Parkeervoorzieningen in het Centrumgebied	Deze voorziening is belangrijk voor de nodige opvang van parkeerbehoefte in en rondom de binnenstad. Omdat het ook een positieve uitwerking heeft op de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven wordt hiermee tevens de ruimtelijke structuur en de regionale functie van Purmerend versterkt.
2. Dynamisch parkeer- verwijssysteem	Deze investering is belangrijk om de druk op de parkeerplaatsen in en rondom de binnenstad te verdelen. Omdat het ook positieve uitwerking heeft op de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven wordt hiermee ook de ruimtelijke structuur en de regionale functie van Purmerend versterkt.
3. Fietsbrug Sluisbrug (voorziening)	Deze investering is een onderdeel van het regionaal fietsnetwerk Vervoerregio Amsterdam en Zaanstad (Mirtstudie 47). Omdat het een positieve uitwerking heeft op de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven wordt hiermee ook de ruimtelijke structuur en de regionale functie van Purmerend versterkt.
4. Verbetering fietsnetwerk	Deze investering betreft de verbetering van het fietsnetwerk in de hele stad, vaak van regionaal karakter.
5. Herstructurering Wheermolen Oost	De sanering en vernieuwing van deze grotendeels verpauperde wijk draagt rechtstreeks bij aan een evenwichtig maar ook betaalbaar woningvoorraad in Purmerend.
6. Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's	Deze investering is belangrijk voor het verbeteren van de bereikbaarheid, gebruik van alternatieve vervoersmiddelen en afname van autogebruik in de hele stad.
7. Intelligente VRI's	Deze investering in verkeersregelinstallaties (VRI's) is belangrijk om de verkeersdoorstroming in geheel Purmerend te verbeteren.
8. Fietsstallingsmogelijkheden	Deze investering is nodig om de fietsstallingsmogelijkheden in geheel Purmerend uit te breiden en te verbeteren.
9. Fietsbrug Hoornsebrug	Deze investering betreft een fietsverbinding onderdeel van het regionaal fietsnetwerk. Het gaat om de drukste fietsroute in Purmerend, onderdeel van de schoolroute middelbare scholen die het centrum verbindt met de oostzijde van de stad. Omdat het ook een positieve uitwerking heeft op de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven wordt hiermee tevens de ruimtelijke structuur en de regionale functie van Purmerend versterkt.
10. Aanpassing knelpunten wegennet	Deze investering is nodig om de toekomstige bouwplannen in de stad mogelijk te maken zodat er door deze plannen geen doorstromingsprobleem ontstaat. Het betreft knelpunten op de ontsluitingswegen van Purmerend die deels nu al bestaan, maar door de nieuwbouwplannen versterkt worden.
11. Herstructurering Waterlandlaan	Deze investering in de Waterlandlaan draagt rechtstreeks bij aan de visie van mobiliteit uit het Verkeersplan 2040: het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsbeleid binnen de gemeente Purmerend. Door het belang van de doorgaande route en de functies die gelegen zijn aan het wegtracé (politie – ziekenhuis) dient dit het belang van de gehele gemeente Purmerend en de regio.
12. Uitwerking autoluwe binnenstad	Deze investering heeft een positieve uitwerking op de binnenstad en daarmee het cluster Consumenten & beleven van Purmerend. Hiermee wordt de functie van de binnenstad als kloppend hart van de gemeente versterkt.

<p>13. Verhoging kwaliteit stadsparken</p>	<p>Deze investering is van belang om naast de verdichting die in de stad gaat optreedt ook een kwaliteitsverbetering te kunnen geven aan het netwerk van de parken met groen/blauwe verbindingen daartussen. Hiermee zullen (toekomstige) bewoners in de hele stad, ondanks de verdichting en klimaatverandering die in de stad optreedt, een stad houden waarin het prettig leven, recreëren en ontmoeten is.</p>
<p>14. Verbetering woonbetaalbaarheid (bovenplanse kosten/ bij-drage ruimtelijke ontwikkeling)</p>	<p>Deze investeringen in extra sociale huur eenheden ter compensatie van niet door particuliere exploitatiegebieden gerealiseerd minimaal verplicht 30% draagt bij aan de algehele woonbetaalbaarheid in geheel Purmerend. Alle grondexploitanten in de stad, welke het minimaal verplicht percentage niet zelf realiseren, worden gevraagd een bijdrage te storten.</p>

- Toelichting over welke exploitatiegebieden dienen bij te dragen.** Al deze bestedingen hebben een positieve uitwerking over de hele stad. Daarom worden alle nieuwe exploitatiegebieden in de stad gevraagd om eraan bij te dragen. Dit zou in principe ook moeten gelden voor de Parkeervoorzieningen in het Centrumgebied en de bouw van sociale huurwoningen in gemeentelijke locaties. Voor de parkeervoorzieningen wordt dat deels gedaan (een deel van het tekort wordt verhaald over de hele stad). Voor het andere deel van het tekort van de parkeervoorzieningen, en voor de sociale woningen op gemeentelijke locaties, is ervoor gekozen om de bouwlocaties een bijdrage te vragen die a) In het Centrumgebied liggen en gezien hun parkeerbehoefte op basis van geldend verkeersbeleid, zelf onvoldoende parkeerplaatsen realiseren (bijdrage parkeervoorzieningen), en b) Op basis van de regels over minimaal percentage sociale huurwoningen, zelf onvoldoende sociale huurwoningen realiseren (bijdrage sociale huurwoningen).
- Toelichting op opname van beleidsmatige onderbouwing soorten B en D in de Structuurvisie.** Alleen voor de laatste investering (verbetering woonbetaalbaarheid) is er behoefte aan een basis in een structuurvisie. Dat komt omdat het hier gaat om bijdrage ruimtelijke ontwikkeling (privaatrechtelijk af te spreken bovenplanse verevening). Beleidsmatige onderbouwing B en D ontbreken in de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 omdat deze visie geen concrete doelen uitspreekt over de woonbetaalbaarheid. Daarom heeft de raad in September 2019, middels een Addendum, B en D toegevoegd aan deze structuurvisie.

Bijlage 3: De te ontwikkelen exploitatiegebieden in Purmerend

In deze bijlage wordt het totale programma in beeld gebracht dat naar de huidige inzichten potentieel gerealiseerd kan worden in de komende 5 jaar. Deze exploitatiegebieden dienen een bijdrage te leveren aan de kosten van de gebiedsoverstijgende bestedingen in Mobiliteit & Groen. Dit totaalprogramma is gebaseerd op een overzicht van alle mogelijke potentiële ontwikkelingen welke plaats kunnen vinden op grond van zowel de gemeente (gemeentelijke exploitatiegebieden), als particulieren, beleggers, bedrijven, projectontwikkelaars, woningcorporaties en andere stichtingen (particuliere exploitatiegebieden). Uitgesloten van dit overzicht worden die te ontwikkelen exploitatiegebieden die als doel hebben uitsluitend openbare en maatschappelijk faciliteiten te realiseren zonder winstoogmerk.

Dit overzicht komt grotendeels overeen met de verwachte nieuwbouw zoals weergegeven in het provinciale overzicht (www.plancapaciteit.nl) en in de Bevolkingsprognose Purmerend 2020-2035 voor de komende 5 jaar.

In onderstaande tabel staat het totaal geschatte programma per uitgiftecategorie en soort grondexploitant. Ten behoeve van de berekening van de bijdrage t.b.v. Mobiliteit & Groen wordt het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlakte (bvo) mede uitgedrukt in gewogen eenheden (zie bijlage 4 voor verdere uitleg over toedelingsmethode).

Tabel g. Geschat bouwprogramma in de potentieel te ontwikkelen exploitatiegebieden met winstoogmerk, per uitgiftecategorie, totaal en per soort grondexploitant.

Programma per uitgiftecategorie	Aantal m ² bvo per soort exploitatiegebied en uitgiftecategorie (tussen haakjes: gewogen eenheden)		
	Gem. exploitatiegebied	Particuliere exploitatiegebied	Totaal
Woningen commercieel (wegingsfactor 1,4)	71.313 m ² bvo (99.838 gewogen eenheden)	145.338 m ² bvo (203.473 gewogen eenheden)	216.650 m ² bvo (303.310 gewogen eenheden)
Woningen gesubsidieerd (wegingsfactor 0)	36.150 m ² bvo (0 gewogen eenheden)	39.800 m ² bvo (0 gewogen eenheden)	75.950 m ² bvo (0 gewogen eenheden)
Kantoren (wegingsfactor 0,7)	22.500 m ² bvo (15.750 gewogen eenheden)	8.750 m ² bvo (6.125 gewogen eenheden)	31.250 m ² bvo (21.875 gewogen eenheden)
Bedrijfsruimte (wegingsfactor 0,7)	20.000 m ² bvo (14.000 gewogen eenheden)	5.000 m ² bvo (3.500 gewogen eenheden)	25.000 m ² bvo (17.500 gewogen eenheden)
Commerciële publieke functies (wegingsfactor 2,4)	9.300 m ² bvo (22.320 gewogen eenheden)	13.500 m ² bvo (32.400 gewogen eenheden)	22.800 m ² bvo (54.720 gewogen eenheden)
TOTAAL (gewogen eenheden//% t.o.v. totaal)	159.263 m² bvo (151.908 gewogen eenheden/38,2%)	212.388 m² bvo (245.498 gewogen eenheden/61,8%)	371.650 m² bvo (397.405 gewogen eenheden, 100%)

Bijlage 4: Toedeling en omslagmethode gebiedsoverstijgende bestedingen (uitgangspunten)

A. Mobiliteit & Groen

De bijdragen van particuliere grondexploitanten voor mobiliteit en groen worden berekend op basis van drie principes:

Aandeel bestaande stad en nieuwbouw

Veelal gaat het om investeringsvoornemens die nodig zijn vanwege de nieuwbouwplannen binnen de bestaande stad (in totaal € 21,4 miljoen). Deze investeringen zijn dus nodig vanwege de nieuwbouwplannen (lees: verdichting van de stad), en niet van een tekort aan voorzieningen voor de bestaande stad. Om die reden wordt dan ook het verhaalbaar deel van de kosten (de totale investeringsvoornemens minus het aandeel dat onzeker is: €11,7 miljoen) toegerekend aan de nieuwbouw (gemeentelijke en private locaties), en niet aan de bestaande stad. Hiervan wordt 38,2% op gemeentelijke plannen (€ 4,5 miljoen) en 61,8% op particuliere plannen verhaald (€ 7,2 miljoen). Uit de verkenning naar potentiële mogelijke exploitatiegebieden blijkt namelijk dat 38,2% van het toekomstig bouwprogramma (in gewogen eenheden) op grondposities van de gemeente liggen, en 61,8% op die van andere partijen. Echter, de rest van de investeringsvoornemens leggen de nadruk op het sub-saneren van bestaande tekorten: parkeergarage Stadshuis, herstructurering Wheermolen Oost en het autoluw maken van de binnenstad (in totaal € 16,5 miljoen). Daarom deelt de gemeente het verhaalbaar deel van deze investeringen (de totale investeringsvoornemens minus het aandeel dat onzeker is: € 11,5 miljoen) ook over de bestaande stad. De verhouding van nieuwbouw in de periode t/m 2025 (3.191 woningen) t.o.v. de totale woningvoorraad in 2020 (36.687 woningen, Bevolkingsprognose 2020-2035) is 8,7% (3.191/36.687). Dit betekent dat het zekere deel van deze drie investeringsvoornemens (€ 11,5 miljoen) voor 91,3% aan de bestaande stad (€ 10,5 miljoen) en voor 8,7% aan de nieuwbouw (€ 1 miljoen) toegerekend worden. Van deze 8,7% wordt 61,8% op particuliere plannen verhaald (€ 0,6 miljoen). Het aandeel voor de bestaande stad (€ 10,5 miljoen) en de gemeentelijke plannen (€ 0,4 miljoen) neemt de gemeente voor haar rekening.

De bijdrage verschilt per te realiseren uitgiftecategorie (bestemming)

Verschillende bestemmingen leiden tot verschillende druk op het verkeers- en groennetwerk. Ook is het opbrengstpotentieel van de verschillende uitgiftecategorieën anders. Mede op basis van de 'Grondprijzennota 2010' is de gewichtsfactor per uitgiftecategorie bepaald:

- Woningbouw commercieel: 1,4
- Huurwoningen gesubsidieerd: 0 (vrijgesteld). Het gaat om huurwoningen in eigendom van en geëxploiteerd door een toegelaten instelling met een aanvangshuurprijs onder de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag, waarbij de instandhouding voor de in een gemeentelijke verordening omschreven doelgroep voor vijf en twintig (25) jaar na ingebruikname is verzekerd;
- Openbare en maatschappelijke niet commerciële infrastructuur: 0 (vrijgesteld). Het gaat om zowel nutsvoorzieningen als onderwijs, gezondheid, welzijn, sport en andere maatschappelijk relevante, niet commerciële infrastructuur.
- Kantoren: 0,7
- Bedrijfsruimte, en tevens commerciële publieke functies zonder directe toegang tot publiekstroom: 0,7. Met 'commerciële publieke functies zonder directe toegang tot publiekstroom' wordt bedoeld detailhandel, dienstverlening, horeca, cultuur, sport en ontspanning, agrarische functies, recreatie en maatschappelijke functies met commercieel karakter welke gelokaliseerd zijn in afgelegen gebieden waar geen sprake is van doorgaand, lopend publiek, en waar sprake is van toegangsbelemmeringen zoals meer dan een toegangsdeur e.d.
- Commerciële publieke functies met directe toegang tot publiekstroom: 2,4. Het gaat hier om detailhandel, dienstverlening, horeca, cultuur, sport en ontspanning, recreatie en maatschappelijke functies met commercieel karakter, welke direct toegang hebben tot publiekstroom (ze zijn gelokaliseerd in centrale gebieden waar sprake is van doorgaand, lopend publiek en waar geen toegangsbelemmeringen zijn zoals meer dan een toegangs- of veiligheidsdeur e.d.). Deze bevinden zich doorgaans op straatniveau, maar kunnen ook aan de orde zijn in overdekte winkelcentra en andersoortige overdekte publieke ruimtes, zowel op de begane grond als op hogere verdiepingen, zolang er sprake is van een directe aansluiting op de publiekstroom (geen belemmeringen zoals meer dan een toegangsdeur e.d.).
- Ander ondersteunende bouwruimte: bergingen, verkeersruimte en andere ruimte die gebouwd wordt ten behoeve van een van bovengenoemde uitgiftecategorieën krijgt dezelfde gewichtsfactor als diezelfde uitgiftecategorie waar het toebehoort.
- Gebouwde parkeerruimte: 0,7.

Intensief ruimtegebruik leidt tot een hogere bijdrage

De bijdrage wordt ook bepaald aan de hand van het aantal te realiseren vierkante meters bruto vloeroppervlakte (b.v.o.). Naar mate een bouwplan een hogere dichtheid realiseert zal de bijdrage aldus hoger zijn.

Toedeling bestedingen in Mobiliteit & Groen

Al met al draagt de gemeente het overgrote deel van de kosten. Van de in totaal € 38 miljoen aan voorgenomen bestedingen in gebiedsoverstijgende infrastructuur in mobiliteit en groen, neemt de gemeente € 30,1 miljoen (79,3%) voor haar rekening. De gemeentelijke inzet gebeurt rechtstreeks vanuit de begroting, er is geen aparte berekening aan de gemeentelijke exploitatiegebieden nodig. Ook zijn vrijgesteld particuliere bouwplannen op gemeentelijke exploitatiegebieden. De gemeente heeft hier namelijk de grondprijzen residueel berekend en hiermee de economische waardevermindering afgeroomd. Particuliere grondexploitanten die eigen grond ontwikkelen zullen worden gevraagd om de resterende € 7,8 miljoen (20,7% van de totale bestedingsvoornemens) bij te dragen. Dit bedrag, gedeeld door het totaal verwacht bouwprogramma op particuliere exploitatiegebieden, resulteert in een bijdrage van € 31,9979 per gewogen eenheid. Vertaald naar m² bvo per bestemming:

- Woningbouw commercieel: € 44,8 per m² bvo;
- Kantoor en bedrijfsruimte: € 22,4 per m² bvo;
- Commerciële publieke ruimte: € 76,8 per m²;
- Gebouwde parkeerruimte: € 22,4 per m² bvo.

Op de resulterende bijdrage kan de gemeente een korting toepassen. In de eerste plaats door toepassing van het macro-aftopping mechanisme: hierdoor kan de gemeente de hoogte van de bijdrage verlagen wanneer de economische uitvoerbaarheid van het bouwplan onder druk komt te staan en het maatschappelijk belang van het bouwplan hoog wordt geschat. Bij een korting vanwege macroaftopping zullen de gebiedsoverstijgende kosten dan wel elders in de begroting gedekt moeten worden. De gemeente zal de mogelijkheid van macroaftopping daarom zeer spaarzaam inzetten.

In de tweede plaats wordt de bijdrage verlaagd wanneer sprake is van hergebruik van bestaand vastgoed en/of sloop en nieuwbouw (addendum-korting). Dit komt vaak voor in Purmerend omdat het grootste deel van de verwachte bouwplannen zich in de bestaande stad zullen bevinden.

BTW is niet verschuldigd. Voor de aanleg van gebiedsoverstijgende infrastructuur in het openbaar gebied, die (1) bij de gemeente in eigendom zijn/blijven/komen, (2) waarvoor de gemeente een factuur ontvangt met btw en (3) de gemeente de feitelijke gebruiker is van de dienst of de levering waarover btw in rekening is gebracht, kan de gemeente in het algemeen de btw compenseren. Dit betekent dat de gemeente deze btw feitelijk niet als kostenpost (administratief) hoeft te dragen en in beginsel geen btw hoeft door te rekenen als deze vergoeding aan zelfrealisatoren in rekening wordt gebracht. De gemeente handelt in dit kader niet als btw-ondernemer, maar als overheid en verhaald kosten bij derden. In deze situatie blijft heffing van btw dus achterwege.

B. Parkeervoorzieningen Centrumgebied

Wanneer particuliere grondexploitanten in het Centrumgebied, op basis van het geldend parkeerbeleid, onvoldoende parkeerplaatsen realiseren en de gemeente instemt met het compenseren elders van deze verkeersplaatsen, dan vraagt de gemeente deze particuliere plannen een bijdrage van € 14.880 per ontbrekende parkeerplaats. BTW is niet verschuldigd. De gemeente zal dit bedrag investeren om in het Centrumgebied parkeerplaatsen te realiseren. Voor nu zullen die plaatsen gerealiseerd worden in het parkeergarage Stadshuis.

C. Sociale Woningbouw

Wanneer particuliere grondexploitanten, op basis van de Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019, onvoldoende sociale huureenheden realiseren, en de gemeente instemt met het compenseren elders van deze eenheden, dan vraagt de gemeente deze particuliere grondexploitanten een bijdrage van € 30.154 per ontbrekende eenheid. BTW is niet verschuldigd. De gemeente zal dit bedrag investeren om in gemeentelijke locaties extra, compensatie sociale huureenheden realiseren.

D. Inwerkingtreding nota

Voor alle bijdragen geldt dat wanneer bij de vaststelling door het college van deze geactualiseerde versie van de nota GKP er geen getekende intentieovereenkomst (IO) tussen de gemeente en de grondexploitant is, of deze is wel getekend maar niet meer geldig, dan hanteert de gemeente deze geactualiseerde versie van de nota GKP als uitgangspunt. Er is geen overgang periode.

Bijlage 5: Toedeling en omslagmethode gebiedsoverstijgende bestedingen (gedetailleerde, stapsgewijze uitwerking)

De bijdrage wordt berekend op basis van de volgende stappen:

1. Is er sprake van een 'planologische maatregel'?

In de eerste plaats moet nagegaan worden of het door de grondexploitant gewenste initiatief moet worden ingepast middels een 'planologische maatregel'. Onder de Wro is er sprake van 'planologische maatregel' wanneer initiatieven middels een of meerdere van de volgende procedures ingepast worden:

- a. nieuw bestemmingsplan u.h.v. art. 3.1, lid 1 Wro (straks nieuw omgevingsplan onder de Omgevingswet);
- b. wijzigingsplan u.h.v. art. 3.6, lid 1, onder a Wro.
- c. buitenplanse afwijkingen u.h.v. artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2 Wabo ('kruimelgeval');
- d. buitenplanse afwijkingen u.h.v., onder 3 Wabo ('A3');

Onder de Omgevingswet zullen, behalve het wijzigingsplan, alle andere procedures aanleiding blijven vormen tot verplicht kostenverhaal. De huidige buitenplanse afwijkmogelijkheden zullen onder de Omgevingswet overgaan in een enige buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Als er geen sprake is van planologische maatregel, dan is de bijdrage aan mobiliteit & groen van de nota GKP niet van toepassing. De bijdragen voor parkeervoorzieningen en sociale woningbouw zijn dan echter wel van toepassing, mits uit het parkeerbeleid respectievelijk de Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019 (of zijn opvolger) blijkt dat de aanvraag onvoldoende parkeerplaatsen respectievelijk sociale huurwoningen *in situ* realiseert. Is er wel sprake van planologische maatregel, dan dient nagegaan te worden of er tevens sprake is van een bouwplan.

2. Is er sprake van een 'bouwplan'?

Onder de Wet ruimtelijke ordening: In de tweede plaats dient nagegaan te worden of het door een particuliere grondexploitant gewenst initiatief ook als bouwplan volgens het besluit ruimtelijke ordening (Bro) kan worden gedefinieerd. Volgens artikel 6.2.1 Bro is er sprake van een bouwplan wanneer sprake is van:

- 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 m² 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 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f) De bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Onder de Omgevingswet: In art. 8.13 van het Omgevingsbesluit is een vernieuwde definitie opgenomen van 'bouwplan', onder de term 'activiteiten':

- a. de bouw van een of meer gebouwen met een woonfunctie;
- b. de bouw van een of meer hoofdgebouwen, anders dan gebouwen met een woonfunctie;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer gebouwen met een woonfunctie;
- d. de bouw van een gebouw dat geen hoofdgebouw als bedoeld onder b is, met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen met andere gebruiksfuncties dan een woonfunctie tot gebouwen met een woonfunctie, mits het ten minste tien gebouwen met een woonfunctie betreft; of
- f. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen met andere gebruiksfuncties dan een kantoorfunctie, een winkelfunctie of een bijeenkomstfunctie voor het verstrekken van consumpties voor het gebruik ter plaatse tot gebouwen met een of meer van deze gebruiksfuncties, mits de cumulatieve bruto-vloeroppervlakte van de nieuwe gebruiksfuncties ten minste 1.500 m² bedraagt.

In februari 2020 heeft de minister aan de Tweede Kamer beloofd om een ruimere invulling aan te geven zodat o.a. de herbestemming van recreatiewoningen naar permanente bewoning ook daaronder gaat vallen¹³. T.z.t. zullen daarom de definitieve versies van de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit moeten worden getoetst.

Als er geen sprake is van bouwplan, dan is de bijdrage mobiliteit & groen van de nota GKP niet van toepassing. De bijdragen voor parkeervoorzieningen en sociale woningbouw zijn dan wel van toepassing, mits uit het parkeerbeleid respectievelijk de Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering

¹³ Kamerbrief van 3 februari 2020 (Kamerstukken II 2019/20, 35133, 39).

uit 2019 (of zijn opvolger) blijkt dat de aanvraag onvoldoende parkeerplaatsen respectievelijk sociale huurwoningen *in situ* realiseert. Als er zowel sprake is van 'planologische maatregel', alsook van 'bouwplan' o.b.v. 6.2.1 Bro, dan is er sprake van wettelijke kostenverhaalplicht uit hoofde van de afdeling grondexploitatie Wro en zijn dus alle bijdragen van de nota GKP van toepassing, ook de bijdrage mobiliteit & grond.

Er worden dan de volgende stappen genomen.

3. Is er sprake van vrijstelling vanwege gesubsidieerde (sociale) huurwoningen of openbare en maatschappelijke niet commerciële infrastructuur ?

Wanneer sprake is van gesubsidieerde huurwoningbouw of openbare en maatschappelijke niet commerciële infrastructuur (zie bijlage 4 voor de definitie), dan wordt de bijdrage t.b.v. Mobiliteit & Groen vrijgesteld die hoort bij deze woonruimte en infrastructuur (overige programmaonderdelen worden echter niet vrijgesteld).

4. Hoe wordt de bijdrage t.b.v. Mobiliteit & Groen berekend?

Wanneer uit eerdere stappen blijkt dat sprake is van een wettelijke plicht tot kostenverhaal (stappen 1 en 2), dan komt het bouwprogramma dat geen gesubsidieerde huurwoningbouw of openbare en maatschappelijke niet commerciële infrastructuur betreft (stap 3) in aanmerking voor een bijdrage. De bijdrage is proportioneel aan het aantal gewogen eenheden van het bouwplan. Er wordt hier de berekeningssystematiek van artikel 6.18 Wro gehanteerd (zie voorbeelden in Bijlage 6):

- a. Allereerst wordt gekeken hoeveel m² bvo per uitgiftecategorie wenst de initiatiefnemer te bouwen;
- b. Het aantal m² bvo wordt vermenigvuldigd met de voor de desbetreffende uitgiftecategorie vastgestelde gewichtsfactor (zie Bijlage 4), wat resulteert in een aantal gewogen eenheden;
- c. De gewogen eenheden van alle locaties binnen de gemeentegrenzen in handen van andere partijen dan de gemeente worden bij elkaar opgeteld. Dat zijn 245.498 gewogen eenheden;
- d. De bijdrage per gewogen eenheid is de totale op alle particuliere grondexploitanten binnen de gemeentegrenzen verhaalbare bestedingen in mobiliteit & groen (€ 7.855.410) gedeeld door het overeenkomstig lid c berekende aantal. Dat is € 31,9979 per gewogen eenheid. BTW is niet verschuldigd;
- e. De bijdrage die aan de initiatiefnemer dient te worden gevraagd is gelijk aan het overeenkomstig lid d berekende bijdrage vermenigvuldigd met het overeenkomstig lid b berekend aantal.

5. Korting bijdrage t.b.v. Mobiliteit & Groen vanwege sloop of hergebruik

Wanneer sprake is van sloop en/of hergebruik van bestaand vastgoed, vraagt de gemeente een lagere bijdrage Mobiliteit & Groen vanuit de gedachte dat de nieuwe functies niet per se een vernieuwde druk uitoefenen op het verkeers- en groennetwerk. Nieuwe functies vervangen namelijk bestaande functies die reeds gebruik maakten van het verkeersnetwerk en het groen in de stad. Om de korting te berekenen wordt het 'addendum-principe' toegepast: eerst wordt de bijdrage berekend welke verschuldigd is voor het nieuwe bouwprogramma, zonder korting, om vervolgens hier in mindering te brengen de bijdrage die het huidige bouwprogramma (het huidige gebouw die gesloopt of hergebruikt wordt) hypothetisch had moeten betalen toen het gerealiseerd werd. Hier wordt uitgegaan van de werkelijke functies in de bestaande bebouwing (waar het bestaande gebouw werkelijk voor wordt gebruikt), en niet van de ruimte die het huidige bestemmingsplan mogelijk biedt voor alternatieve functies, wijzigingsmogelijkheden of uitwerkingmogelijkheden. Enige uitzondering zijn de binnenplanse afwijkingen (artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 1 Wabo): binnenplanse afwijkingen worden wel meegenomen in het huidige bouwprogramma dat een korting krijgt. Er wordt verder uitgegaan van het tarief welke vastgelegd is in stap 4. Bij een negatief resultaat (de korting is groter dan de bijdrage) is de bijdrage 0, er ontstaat namelijk geen betalingsverplichting vanuit de gemeente. Ook wordt een eventueel negatief resultaat niet verrekend met de bijdrage aan Parkeervoorzieningen Centrumgebied of Sociale Woningbouw. Bijvoorbeeld: een bestaand pand (1.000 m² bruto vloeroppervlakte) wordt gebruikt als kantoorruimte (gewichtsfactor 0,7), en wordt nu gesloopt om plaats te maken voor een nieuw woongebouw (2.500 m² bvo) waarin commerciële woningen (gewichtsfactor 1,4) zullen worden gerealiseerd. De bijdrage van het nieuwe gebouw, zonder korting, is dan $2.500 \times 1,4 \times € 31,9979 = € 111.993$. De bijdrage die het bestaande kantoorpand in theorie had moeten betalen toen het gerealiseerd werd (de korting) is dan $1.000 \times 0,7 \times € 31,9979 = € 22.399$. De definitieve bijdrage is dus $€ 111.993 - € 22.399 = € 89.594$.

Voor bijdragen t.b.v. Parkeervoorzieningen Centrumgebied en Sociale Woningbouw geldt deze korting niet.

6. Korting bijdrage t.b.v. Mobiliteit & Groen vanwege 'macroaftopping'

Om te voorkomen dat de gemeente een zodanig hoge bijdrage vraagt t.b.v. Mobiliteit & Groen dat het plan hiermee financieel onhaalbaar wordt, kan de gemeente de voor het publiekrechtelijke spoor geldende principe van macro-aftopping toepassen. Dit houdt in dat wanneer het bouwplan in het algemeen belang wordt geacht, de initiatiefnemer gevraagd wordt financieel openheid van zaken te geven zodat de gemeente kan nagaan wat het feitelijk opbrengstpotentieel is van het door de initiatiefnemer gewenst

bouwplan. Hierbij is de gemeente niet gehouden aan de in de Grondexploitatiewet en straks in de Omgevingswet voor de opstelling van het Exploitatieplan (straks onder de Omgevingswet 'Kostenverhaalregels') voorgeschreven uitgangspunten m.b.t. bijvoorbeeld de inbrengwaarde van grond. De gemeente kan dan beslissen dat definitieve bijdrage niet hoger wordt dan het verschil tussen de kosten en de opbrengsten van het bouwplan. Hiermee kan de gemeente voorkomen dat het plan financieel onhaalbaar wordt gemaakt.

Voor bijdragen t.b.v. Parkeervoorzieningen Centrumgebied en Sociale Woningbouw geldt deze korting niet.

7. Hoe wordt de bijdrage t.b.v. parkeervoorzieningen in het Centrumgebied berekend?

Wanneer exploitatiegebieden in het Centrumgebied op basis van het geldend parkeerbeleid onvoldoende parkeerplaatsen realiseren dan is, onder bepaalde omstandigheden, een extra bijdrage aan de voorziening Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied bespreekbaar van € 14.880 per ontbrekende parkeerplaats. Hierover is geen BTW verschuldigd.

8. Hoe wordt de bijdrage t.b.v. Sociale Woningbouw berekend?

Wanneer particuliere exploitatiegebieden (op basis van de Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019 of zijn opvolger) onvoldoende eenheden sociale huur realiseren, dan is er onder omstandigheden een bijdrage bespreekbaar aan de voorziening Kostenverhaal Sociale Woningbouw van € 30.154 per ontbrekende eenheid. Ontbrekende eenheden worden ook in fractie eenheden berekend. Dus bijvoorbeeld wanneer op basis van de regels een bouwplan van 5 woningen ook een verplicht percentage van 30% zou worden opgelegd, dan heeft dit bouwplan 1,5 ontbrekende eenheden sociale huur. Voor een bouwplan van 11 woningen is dat 3,3, voor een bouwplan van 21 woningen 6,3, etc. Of voor een bouwplan een verplicht percentage sociale huurwoningen geldt wordt niet in deze nota GKP voorgeschreven, maar in de Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019 of zijn opvolger. Hierover is geen BTW verschuldigd.

9. Anterieure overeenkomst

Als onderdeel van het onderzoek naar de economische en ruimtelijke inpasbaarheid van het bouwplan wordt met de initiatiefnemer gesproken over hoe de bijdrage, samen met andere kosten van de grondexploitatie, verzekerd kunnen worden in een anterieure overeenkomst.

Bijlage 6: Voorbeelden berekening bijdrage

Hieronder volgen enkele illustratieve voorbeelden van hoe de bijdragen van grondexploitanten worden berekend.

Voorbeeldberekening A: bouwplan 30 vrije markt woningen en 1.000 m² bvo kantoor i.p.v. bestaand kantoorgebouw in Centrumgebied

Initiatiefnemer A wenst 3.000 m² bvo woningen vrije markt (30 eenheden) en 1.000 m² bvo kantoorruimte te realiseren op zijn grond. Hij is voornemens om een bestaand kantoorpand van 1.000 m² bvo te slopen, en daar in de plaats het nieuwe programma te realiseren. De gewichtsfactor voor commerciële woningbouw is 1,4 en voor kantoor 0,7. Dit resulteert in totaal in 4.900 gewogen eenheden: $(3.000 \times 1,4 = 4.200) + (1.000 \times 0,7 = 700) = 4.900$. Omdat 1.000 m² bvo bestaande kantoorruimte wordt gesloopt, dan wordt dit onderdeel als korting in mindering gebracht. Het uiteindelijke aantal gewogen eenheden die bijdraagt is dan $4.200: 4.900 - (1.000 \times 0,7) = 4.200$.

- Zijn initiatief moet worden ingepast middels een 'planologische maatregel', en het betreft tevens een 'bouwplan'.
- Zijn grond is gelegen binnen het Centrumgebied;
- Initiatiefnemer realiseert 5 parkeerplaatsen minder dan op basis van geldend parkeerbeleid nodig is, en de gemeente en de initiatiefnemer spreken af dat de gemeente deze parkeerplaatsen elders in het Centrumgebied compenseert;
- Initiatiefnemer is niet bereid of in staat om aan het verplicht percentage sociale huur (op basis van geldende regels: 30% van 30 eenheden = 9 eenheden) zelf te realiseren, en de gemeente en initiatiefnemer stemmen af dat de gemeente deze sociale huureenheden elders compenseert;
- Initiatiefnemer A zal worden gevraagd een bijdrage te storten voor:
 - Kostenverhaal Mobiliteit & Groen: 4.900 gewogen eenheden \times € 31,9979 = € 156.790 – € 22.399 (korting vanwege addendum) = € 134.391,-, geen BTW verschuldigd.
 - Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied: 5 ontbrekende parkeerplaatsen \times € 14.880 = € 74.400,-, geen BTW verschuldigd.
 - Kostenverhaal Sociale Woningbouw: 9 ontbrekende eenheden sociale huur \times € 30.154 = € 271.386,-, geen BTW verschuldigd.

Initiatiefnemer A zal dus gevraagd worden een totale kostenverhaalbijdrage te storten van € 480.177,-. De bijdrage aan M&G (€ 134.391) kan worden verlaagd of zelfs geheel vrijgesteld als zijn bouwplan anders aantoonbaar economisch onhaalbaar wordt gemaakt. De bijdragen voor parkeervoorziening centrumgebied (€ 74.400) en sociale woningbouw (€ 271.386) worden hoe dan ook niet vrijgesteld, als het bouwplan dit niet kan dragen is er eigenlijk sprake van een financieel onhaalbaar plan die alleen ruimtelijk inpasbaar is als de gemeente bereid is om de gevraagde ruimtelijke kwaliteit (programma, parkeerruimte) te verlagen en/of te subsidiëren (zelf op eigen rekening compensatie sociale huurwoningen en parkeerplaatsen elders realiseren).

Voorbeeldberekening B: bouwplan 30 vrije markt woningen en 5 sociale huurwoningen i.p.v. bestaand kantoorgebouw in Centrumgebied

Initiatiefnemer B wenst 3.000 m² bvo woningen vrije markt (30 eenheden) en 500 m² bvo sociale huurwoningen (5 eenheden) te realiseren op zijn grond, dat is 5,5 eenheden minder dan zou moeten op basis van het verplicht percentage (op basis van de Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering 2019: 30% van 35 = 10,5 eenheden). Hij heeft een overeenkomst met een corporatie die deze 5 eenheden afneemt en exploiteert. B is voornemens om een bestaand kantoorpand van 1.000 m² bvo te slopen, en daar in de plaats het nieuwe programma te realiseren. De gewichtsfactor voor commerciële woningbouw is 1,4 en voor sociale huur 0. Dit resulteert in totaal in 4.200 gewogen eenheden: $(3.000 \times 1,4 = 4.200) + (500 \times 0 = 0) = 4.200$. Omdat 1.000 m² bvo bestaande kantoorruimte wordt gesloopt, dan wordt dit onderdeel als korting in mindering gebracht. Het uiteindelijke aantal gewogen eenheden die bijdraagt is dan: $4.200 - (1.000 \times 0,7) = 3.500$.

- B's initiatief moet worden ingepast middels een 'planologische maatregel', en het betreft tevens een 'bouwplan'.
- B's grond is gelegen binnen het Centrumgebied.
- B realiseert 3 parkeerplaatsen minder dan op basis van geldend parkeerbeleid nodig is;
- B realiseert 5,5 sociale huurwoningen minder dan op basis van de Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering;
- B zal worden gevraagd een bijdrage te storten van:
 - Kostenverhaal Mobiliteit & Groen: 4.200 gewogen eenheden \times € 31,9979 = € 134.391 - € 22.399 (korting vanwege addendum) = € 111.993,-, geen BTW verschuldigd.
 - Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied: 3 ontbrekende parkeerplaatsen \times € 14.880 = € 32.640,-, geen BTW verschuldigd.
- Tevens zal B worden gevraagd een bijdrage te storten voor Sociale Woningbouw van:

- Kostenverhaal Sociale Woningbouw: 5,5 ontbrekende eenheden sociale huur x € 30.154 = € 165.847,-, geen BTW verschuldigd.

B zal dus gevraagd worden een totale bijdrage te storten van € 310.480. De bijdrage aan M&G (€ 111.993) kan worden verlaagd of zelfs geheel vrijgesteld als zijn bouwplan anders aantoonbaar economisch onhaalbaar wordt gemaakt. De bijdrage voor parkeervoorziening centrumgebied (€ 32.640) en voor sociale woningbouw (€ 165.847) worden hoe dan ook niet vrijgesteld, om dezelfde redenen als met voorbeeldberekening A: als het bouwplan dit niet kan dragen is er eigenlijk sprake van een financieel onhaalbaar plan die alleen ruimtelijk inpasbaar is als de gemeente bereid is om de gevraagde ruimtelijke kwaliteit (programma, parkeerruimte) te verlagen en/of te subsidiëren (zelf op eigen rekening compensatie sociale huurwoningen en parkeerplaatsen elders realiseren).

Voorbeeldberekening bouwplan 4 vrije markt woningen i.p.v. bestaande boerderij

Initiatiefnemer C wenst 400 m² bvo woningen vrije markt (4 eenheden) te realiseren op zijn grond. Op basis van geldende regels (Nota kaders en instrumenten woningbouw programmering 2019) blijkt dat dit 1,2 eenheden minder is dan zou moeten. C is voornemens om een bestaande boerderij (schuur) van 1.000 m² bvo te slopen, en daar in de plaats het nieuwe programma te realiseren. De gewichtsfactor voor commerciële woningbouw is 1,4. Dit resulteert in totaal in 560 gewogen eenheden: 400 x 1,4 = 560. Omdat 1.000 m² bvo bestaande schuur wordt gesloopt, dan wordt dit onderdeel als korting in mindering gebracht. Het uiteindelijke aantal gewogen eenheden die bijdraagt is dan: 560 - (1.000 x 0,7) = -140 (negatief).

- C's initiatief moet worden ingepast middels een 'planologische maatregel', en het betreft tevens een 'bouwplan'.
- C zal worden gevraagd een bijdrage te storten van:
 - Kostenverhaal Mobiliteit & Groen: 0 gewogen eenheden x € 31,9979 = € 0,-
 - Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied: geen, want bouwplan ligt sowieso niet in Centrumgebied.
- Tevens zal C worden gevraagd een bijdrage te storten voor Sociale Woningbouw van:
 - Kostenverhaal Sociale Woningbouw: 1,2 ontbrekende eenheden sociale huur x € 30.154 = € 36.185,-, geen BTW verschuldigd.

C zal dus gevraagd worden een totale bijdrage te storten van € 36.185,-. Deze bijdrage wordt hoe dan ook niet vrijgesteld, ook als het bouwplan hiermee financieel onhaalbaar wordt gemaakt, om dezelfde redenen als met voorbeeldberekeningen A en B: als het bouwplan dit niet kan dragen is er eigenlijk sprake van een financieel onhaalbaar plan die alleen ruimtelijk inpasbaar is als de gemeente bereid is om de gevraagde ruimtelijke kwaliteit (programma) te verlagen en/of te subsidiëren (zelf op eigen rekening compensatie sociale huurwoningen elders realiseren).