

# Aanvullingsbesluit planvorming Wagenweggebied

Versie 2020

[Vast te stellen door college]

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2. De noodzakelijke investeringen in infrastructuur in het Wagenweggebied</b>	<b>2</b>
<b>3. Indicatie welke bouwplannen dienen bij te dragen</b>	<b>2</b>
<b>4. Investerings en bijdragen</b>	<b>3</b>
Uitvoeringsplanning investeringen versus bijdragen.....	3
Periodieke herziening investeringen .....	4
Bijdragen particuliere grondexploitanten .....	4
<b>5. Verdeelsleutel kosten</b>	<b>4</b>
Principe omslagmethode .....	4
Protocol behandeling aanvragen en berekening bijdrage.....	5

## 1. Inleiding

In 2006 legde de gemeente Purmerend in het Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPvE) haar voornemen vast om het Wagenweggebied te transformeren naar een woonlocatie. De grond in dit plangebied is voor het overgrote deel in private handen. Actief grondbeleid door de gemeente, waarbij de gemeente de gronden zou verwerven en exploiteren, was gelet op een, in dat geval, aanzienlijk financieel negatief eindresultaat geen optie. De gemeente besloot om voor een faciliterend grondbeleid te kiezen. Dit houdt in dat eigenaren en marktpartijen zelf de transformatie ter hand nemen en dat de gemeente dit faciliteert. Omdat de transformatie investeringen vergt in de verbetering en nieuwe aanleg van openbare infrastructuur, besloot de gemeente om deze kosten op grond van art. 6.24 Wet ruimtelijke ordening via anterieure overeenkomsten te verhalen op de particuliere grondexploitanten<sup>1</sup>. Met dit doel legde de gemeente in 2012 het Aanvullingsbesluit planvorming Plateelgebied vast. In dit Aanvullingsbesluit werden de noodzakelijke investeringen onderbouwd en de omslagmethode van de kosten tussen alle bouwplannen vastgelegd. Dit document bood een transparante basis voor het privaatrechtelijk (contractueel) kostenverhaal met particuliere grondexploitanten in het Plateelgebied.

In 2017 heeft Purmerend het Ambitiedocument Wagenweggebied vastgesteld. Hierin werden de kansen en aangepaste stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden vastgelegd waarbinnen private initiatieven plaats kunnen vinden. Dit document vervangt dus het in 2006 vastgestelde Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPvE). In 2018 werd ook het Aanvullingsbesluit uit 2012 geactualiseerd aan de aangepaste stedenbouwkundige randvoorwaarden. Onderliggend Aanvullingsbesluit vormt een actualisering van de versie uit 2018.

In het Ambitiedocument uit 2017 wordt de infrastructuur gekenschetst, de ruimtelijke en functionele relatie met de te ontwikkelen bouwplannen uiteengezet, en de redenen aangegeven waarom de infrastructuur in het algemeen belang is. Onderliggend Aanvullingsbesluit voegt hieraan toe een omschrijving en kostenraming van de noodzakelijke infrastructurele investeringen (hoofdstuk 2), een indicatie welke bouwplannen dienen bij te dragen (hoofdstuk 3), een uitvoeringsplanning en aanwijzingen voor de bestedingen (hoofdstuk 4) en het protocol op basis waarvan bouwaanvragen zullen worden behandeld en de bijdrage per bouwplan berekend gaat worden (zie hoofdstuk 5). Op basis van

---

<sup>1</sup> De mogelijkheid om kostenverhaal via anterieure overeenkomsten te regelen blijft straks overeind onder de Omgevingswet (afdeling 13.6 Omgevingswet, herleidbare geconsolideerde versie december 2019).

onderliggend document worden grondexploitanten in het Wagenweggebied gevraagd bij te dragen aan de kosten van noodzakelijke investeringen in infrastructuur.

## 2. De noodzakelijke investeringen in infrastructuur in het Wagenweggebied

De realisatie van de door de gemeente Purmerend gewenste kwaliteit (vastgesteld in 2017 in het Ambitiedocument Wagenweggebied) brengt de noodzaak met zich mee om te investeren in de realisatie van een aantal openbare voorzieningen. Het gaat om de volgende voorzieningen (zie kaart 1 voor de begrenzing van het exploitatiegebied):

- i) *Ondergrondse infrastructuur*: aanleg van ondergrondse kabels en leidingen (b.v. riool) bedoeld om meerdere bouwplannen te bedienen, voor zover de kosten hiervan niet worden gedekt uit de exploitatie van deze infrastructuur.
- ii) *Openbare ruimte en wegen, hoofdaders en rand plangebied*: herinrichting van de openbare ruimte en de wegen binnen en grenzend aan het plangebied
- iii) *Milieumaatregelen*: verplaatsing LPG-station.

De totale kosten (gemaakt en nog te maken) zijn geraamd op € 11,8 miljoen (prijsspeil 1 jan 2020: verwervingskosten € 1,3 mln., openbare infrastructuur € 8,3 mln., € 2 miljoen algemene plankosten en € 0,2 miljoen saneren LPG). Hiervan waren tot 1-1-2020 reeds € 764.853 aan kosten gemaakt.

Voor een weergave van het aandeel van de kosten dat in rekening wordt gebracht aan de particuliere grondexploitanten, zie hoofdstuk 4.

Kaart 1. Begrenzing van het exploitatiegebied



## 3. Indicatie welke bouwplannen dienen bij te dragen

Alle bouwplannen welke gerealiseerd worden binnen het plangebied, in welk plandeel dan ook (zie kaarten 1 en 2), dienen bij te dragen aan de kosten. Het totaal geschatte programma welke gerealiseerd is en nog gerealiseerd zou kunnen worden in het Wagenweggebied bedraagt 109.800 vierkante meters bruto vloeroppervlakte (bvo), inclusief gebouwd parkeerruimte (bron: middenscenario Grondbeleidsstrategie Wagenweggebied)

2017). Tot op heden is met projectontwikkelaars iets minder dan 1/3 van dit totaal programma reeds gecontracteerd.

De basis voor de berekening van de bijdrage is het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo van elk bouwplan, inclusief gebouwd parkeerruimte.

Kaart 2. Plandelen Plateel.



#### 4. Investerings en bijdragen

De afdeling grondexploitatie Wro (Grondexploitatiewet) en straks de afdeling 13.6 Omgevingswet, maken het mogelijk om van particuliere grondexploitanten een bijdrage te vragen voor de realisering van openbare infrastructuur. Met dit doel heeft het college dit aanvullingsbesluit vastgesteld (collegebesluit d.d. 1 september, reg.nr. 1526713). Op basis van dit besluit worden grondexploitanten in het gebied gevraagd bij te dragen aan de kosten van de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur. Deze kosten zijn een actualisering van de eerder in de grondbeleidsstrategie uit 2017 (onderdeel van het Ambitiedocument) uiteengezette kosten.

Dit hoofdstuk presenteert een uitvoeringsplanning en aanwijzingen voor de bestedingen uit het fonds, hoe de investeringen periodiek herzien worden en wat de bijdrage van particuliere grondexploitanten is. In hoofdstuk 5 wordt het protocol voor behandeling van bouwaanvragen en de berekening van de bijdrage uiteengezet.

##### ***Uitvoeringsplanning investeringen versus bijdragen***

In bijlage 1 van de Grondbeleidsstrategie is een inschatting gegeven van de fasering t/m 2026 van de investeringen en van de opstalontwikkeling. De totale investering in de openbare ruimte bedraagt € 11,8 miljoen (prijspeildatum 1-1-2020). Deze investering is door een externe partij berekend gelijktijdig aan het opstellen van het ambitiedocument in 2017 en geactualiseerd tot 1-1-2020.

Een deel van deze investering van € 11,8 miljoen heeft betrekking op de autonome investering van € 4,25 miljoen in het bestaande Wagenweggebied, investeringen die belangrijk zijn om de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied op peil te houden. Het betreft investeringen in het Groot Onderhoud riolering, het aanpassen van de kruispunten voor de verkeersveiligheid en de langzaam verkeersroute Hoornsebrug. Dit deel van de investering

zal worden gedekt uit de subsidies van de Metropoolregio Amsterdam en het Groot Onderhoud budget van de afdeling Stadsbeheer.

De overige investering van (€ 11,8 mln. – € 4,25 mln.) € 7,6 miljoen (prijspeildatum 1-1-2020) wordt betaald uit de bijdrage van particuliere ontwikkelaars/grondexploitanten. Daarnaast zullen toekomstige kostenstijgingen van de autonome investeringen van € 4,25 miljoen ook worden betaald uit de bijdrage van particuliere ontwikkelaars.

De investeringen worden alleen gedaan wanneer voldoende middelen/bijdragen zijn vergaard of beschikbaar komen. Een belangrijk principe is dus dat de baten (beschikbaarheid van middelen) geborgd dient te zijn alvorens de investeringen worden gemaakt. Er valt in dit verband ook niet uit te sluiten dat, vanwege achterliggende bijdragen, een aantal investeringen uiteindelijk uit- of afgesteld zullen worden. Ook kan het zo zijn dat er investeringen aan de hand van actuele inzichten zullen worden toegevoegd.

### ***Periodieke herziening investeringen***

De investeringen zullen niet alleen in tijd, maar ook in hoogte/omvang periodiek aan de hand van de GWW-index worden bijgesteld. Verder wordt de hoogte van de investering en bijdragen medebepaald door de te ontwikkelen bouwplannen. Hierdoor zullen afwijkingen ontstaan ten opzichte van de nu geschatte planning. De periodieke herziening dient er dus voor te zorgen dat de investeringen en bijdragen in evenwicht zijn over de looptijd van het project.

### ***Bijdragen particuliere grondexploitanten***

Om de bijdrage van particuliere grondexploitanten niet veel te laten schommelen wordt de bijdrage berekend op basis van de totale overige investeringen van € 7,6 miljoen en het totaal programma van 109.800 m<sup>2</sup> bvo, zonder de tot dus ver gecontracteerde bijdragen en programma daarin te verwerken. De overige investering van € 7,6 miljoen zal dus worden bijgedragen door reeds gecontracteerde en nog niet gecontracteerde particuliere plannen.

Onderstaande tabel geeft weer de bijdragen t.b.v. de investering in de openbare ruimte. De totale investering is berekend tegen de prijs per 1 januari 2020.

Totale investering 1-1-2020 NCW	Bijdrage gemeente	Bijdrage initiatiefnemers
<b>€ 11,8 miljoen</b>	<b>€ 4,25 miljoen</b>	<b>€ 7,6 miljoen</b>

Particuliere initiatiefnemers dienen een bijdrage te leveren op basis van het totaal te realiseren m<sup>2</sup> bvo van hun bouwplan, inclusief bebouwde parkeerruimte. De bijdrage per m<sup>2</sup> bvo is aldus:

- € 7,6 miljoen / 109.800 m<sup>2</sup>: € 69,17/m<sup>2</sup> bvo.

## **5. Verdeelsleutel kosten**

### ***Principe omslagmethode***

De bijdragen van particuliere grondexploitanten worden berekend op basis van het uitgangspunt dat intensiever ruimtegebruik tot een hogere bijdrage leidt. De bijdrage wordt daarom bepaald aan de hand van het aantal te realiseren vierkante meters bruto vloer oppervlakte (b.v.o.). Naar mate een bouwplan een hogere dichtheid realiseert, zal de totale bijdrage hoger zijn. Dit uitgangspunt wordt gehanteerd omdat gesteld kan worden dat een bouwplan met een hogere dichtheid (bv. meer bouwprogramma en verkeersbewegingen) een grotere druk legt op de openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte moet

daarop toegespitst zijn, waardoor de investeringen in dat geval hoger zijn dan bij een bouwplan met een lagere dichtheid.

### ***Protocol behandeling aanvragen en berekening bijdrage***

Bouwiniciatieven zullen als volgt worden behandeld:

- *Toets ruimtelijke inpassing en economische uitvoerbaarheid*: in de eerste plaats wordt getoetst of het voorgenomen bouwplan economisch uitvoerbaar is. Dit is onderdeel van de ruimtelijke toets, waarin tevens wordt nagegaan of het bouwplan voldoet aan de milieu- en omgevingsfactoren, en of de bijdrage aan de kosten van openbare infrastructuur verzekerd is.
- *Berekening bijdrage*: de bijdrage is proportioneel aan het aantal m<sup>2</sup> bvo. Per m<sup>2</sup> bvo zal € 69,17 €/m<sup>2</sup> bvo worden gevraagd.
- *Planologische inpassing*: wanneer uit de eerder omschreven toetsen blijkt dat het bouwplan ruimtelijk inpasbaar en economisch uitvoerbaar is, zal de planologische inpassing ter besluitvorming worden aangeboden aan de gemeenteraad (bestemmingsplanwijziging).