



Nota Gebiedsoverstijgende Kosten Purmerend (GKP)

Vastgesteld in B&W d.d. 9 juli 2019

Samenvatting	3
1. Inleiding	6
2. Uitvoeringsstrategie Structuurvisie Purmerend: Addendum	8
2.1 Maatwerk van actieve en passieve gemeentelijke strategieën	8
2.2 Kostenverhaal	8
3. Soorten bestedingen, verhaalbaarheid en nodige beleidsmatige onderbouwing	11
3.1 Soorten bestedingen: gebiedseigen en gebiedsoverstijgende	11
3.2 Reikwijdte: verhaalbaarheid via publiek- en privaatrechtelijk spoor.....	11
3.3 Vormeisen: nodige beleidsmatige onderbouwing gebiedsoverstijgende kosten	12
3.4 'Hardheid' bestedingsvoornemens (uitvoerbaarheid)	14
3.5 Beleidsmatige onderbouwingen in nota GKP	14
4. Ruimtelijke en functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende kosten en exploitatiegebieden	15
5. Financieel systeem Kostenverhaal GKP	16
5.1 Inleiding	16
5.2 Omvang stortingen en mogelijkheid kortingen Mobiliteit & Groen	16
5.3 Omvang stortingen Sociale Woningbouw en Parkeervoorzieningen Centrumgebied ...	16
5.4 Aanwijzingen bestedingen uit de voorzieningen Kostenverhaal Mobiliteit & Groen, Parkeervoorzieningen Centrumgebied en Sociale Woningbouw.....	17
5.5 Periodieke herziening en afrekening.....	17
BIJLAGE 1: Gebiedsoverstijgende bestedingen in Purmerend	18
BIJLAGE 2: Ruimtelijke-functionele relatie tussen gebiedsoverstijgende bestedingen en exploitatiegebieden	24
BIJLAGE 3: De te ontwikkelen exploitatiegebieden in Purmerend	25
BIJLAGE 4: Toedeling en omslagmethode gebiedsoverstijgende bestedingen (uitgangspunten)	26
BIJLAGE 5: Toedeling en omslagmethode gebiedsoverstijgende bestedingen (gedetailleerde, stapsgewijze uitwerking)	29
BIJLAGE 6: Voorbeelden berekening bijdrage	32

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 in te wonen en te verblijven. De Wet ruimtelijke ordening kent 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 vervangt de Nota Planoverschrijdende ruimtelijke openbare faciliteiten uit 2012 (nota Prof). 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.

Nota Planoverschrijdende ruimtelijke openbare faciliteiten 2012-2019

De oude nota Prof wordt ingetrokken. In de onderstaande tabel staan de financiële gegevens van deze nota:

a. Ontvangen uit anterieure overeenkomsten nota Prof t/m mei 2019	€ 458.000
b. Nog te ontvangen uit anterieure overeenkomsten nota Prof t/m mei 2019	€ 385.000
c. Totaal afspraken:	€ 843.000
d. Ingezet t/m 2017:	-€ 208.000
e. Ingezet in 1 ^e bijstelling begroting 2019:	-€ 365.000
f. Restant middelen:	€ 270.000

De nog te ontvangen middelen van de nota Prof (inclusief nog af te spreken bijdragen in lopende onderhandelingen tot aan besluitvorming raad) worden vanaf juni 2019 ontvangen bij afronding van de projecten. In de begroting 2019 is gerekend dat € 365.000 wordt gebruikt voor het begrotingssaldo 2019 (omdat projecten al zijn gerealiseerd). Dan resteert na ontvangst van alle bijdragen nog € 270.000 (plus bijdragen uit lopende onderhandelingen) in de voorziening nota Prof. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over hoe deze middelen worden aangewend. Aan de raad wordt voorgesteld deze middelen te gebruiken ter dekking van de investeringen uit de lijst van de nota GKP. Deze zijn immers nog niet alle van dekking voorzien.

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

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

Bestedingen in Mobiliteit & Groen (M&G)

De gemeente investeert de komende jaren afgerond € 16,8 miljoen om de mobiliteit en het groen in Purmerend te verbeteren. Deze bestedingen vloeien voornamelijk voort uit de Visie op Mobiliteit Purmerend 2040, het Verkeersplan Purmerend 2040 en het Groenplan Purmerend 2019-2022. Deze nota's zijn vastgesteld in 2018 en 2019. 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 toevoeging van nieuwe bouwprogramma's in de stad. De gemeente gaat het aandeel 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 € 16,8 miljoen neemt de gemeente € 11,3 miljoen (afgerond 67%) voor haar rekening. De resterende € 5,5 miljoen (afgerond 33%) wordt verhaald op particuliere grondexploitanten.

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. Dit leidt tot de volgende berekende bijdragen: € 31,26 per m2 bvo woningbouw commercieel, € 15,63 per m2 bvo kantoor en bedrijfsruimte, € 53,58 per m2 commerciële publieke ruimte en € 15,63 per m2 bvo gebouwde parkeerruimte.

De uiteindelijk af te spreken bijdragen zijn afhankelijk van de mate waarin particuliere bouwplannen bestaande panden hergebruiken. Ook hangt het af van het opbrengstpotentieel van het plan. De nota voorziet in die gevallen in de mogelijkheid van kortingen ('addendum'-principe en 'macro-aftopping') om te voorkomen dat bouwplannen hierdoor niet meer haalbaar zijn. Deze kortingen 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. Het gaat om in totaal circa 200 parkeerplaatsen. Om dit te realiseren is door een bureau een onrendabele top van € 10.000 per parkeerplaats berekend. Met onrendabele top bedoelen we de kosten die niet terugverdiend kunnen worden met parkeergeld van de automaat. 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 t.b.v. compenseren parkeervoorzieningen in het Centrumgebied van € 10.000 per ontbrekende parkeerplaats volgens het geldend parkeerbeleid bespreekbaar. In het huidige beleid gaat dit om bezoekersparkeren.

Bestedingen in Sociale Woningbouw (SW)

In Purmerend is de norm voor sociale huur 30% van het totaal aantal wooneenheden. De norm gaat ook gelden voor particuliere initiatieven. In een door de raad vast te leggen richtlijn wordt deze norm uitgewerkt. 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) 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. Dat vindt plaats door middel van een raadsbesluit ter vaststelling van een Addendum van de structuurvisie.

Zekerheid bestedingen

De investeringen t.b.v. Mobiliteit & Groen en Parkeren Centrumgebied zijn deels *voorgenomen* investeringen en deels vaststaande investeringen. De investeringen t.b.v. 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 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 nota treedt direct in werking na vaststelling door de raad van het Addendum Structuurvisie. Dat betekent dat wanneer bij de vaststelling van dit Addendum 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 de nota GKP als uitgangspunt. Er is geen overgangperiode.

Praktische uitvoering

In de praktijk leidt het ertoe dat vanaf de besluitvorming door de raad 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 € 16-54,- p/m ²	PARKEREN CENTRUM € 10.000	SOCIALE WONINGBOUW € 30.154 per woning
Bestedingen	Investeren ter verbetering van mobiliteit en groen voortkomend uit: <ul style="list-style-type: none"> - Visie mobiliteit P2040 - Verkeersplan P2020 - Groenplan P2019-2022 	Realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen in het Centrumgebied	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^e 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^e 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 voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (verwachting 2021) worden aangepast.

Gemeenten kunnen gebiedsoverstijgende kosten verhalen op voorwaarde dat de gemeente een aantal zaken onderbouwt. 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 vervangt de nota Prof en vult 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 wordt aan de raad voorgelegd ter vaststelling 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 de gemeente en particuliere exploitatiegebieden, de hoogte van de tarieven en hoe de kosten toegerekend worden aan particuliere exploitatiegebieden.
- 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 worden in een apart document aan de raad ter vaststelling voorgelegd in de vorm van een Addendum van de Structuurvisie. Deze nota treedt in werking wanneer de raad hierover heeft besloten.

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 als 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 kostenverhaal van Mobiliteit & groen zal 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 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^e 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.

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 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.
- 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.
- c) 'financiële bijdrage ruimtelijke ontwikkelingen': bestedingen met een ruimere reikwijdte, zoals maatschappelijk belangrijk functies waaronder natuur, recreatie, waterberging, infrastructuur en culturele voorzieningen. Deze kosten kunnen ook, maar hoeven niet per se, onder de kostensoortenlijst vallen.

In organische gebiedsontwikkeling, waar vaak sprake is van kleine, losstaande bouwplannen, zullen de bestedingen al gauw meerdere exploitatiegebieden dienen en aldus een gebiedsoverstijgend karakter hebben. In de naar verwachting in 2021 in werking te treden Omgevingswet komen de eerste en derde begrippen terug onder de noemers 'gebiedsoverstijgende kosten' en 'financiële bijdragen aan ontwikkelingen van een gebied'.

3.2 Reikwijdte: verhaalbaarheid via publiek- en privaatrechtelijk spoor

Gemeenten zijn niet vrij om kosten door te berekenen aan particuliere grondexploitanten.

Reikwijdte verhaalbare gebiedseigen kosten

Via het publiekrechtelijke spoor mag infrastructuur worden verhaald die voldoet aan de wettelijke eisen uit Wro en Bro (kostensoortenlijst Wro 6.2.3, 6.2.4 en 6.2.5 en de drie criteria

profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit Wro 6.13, lid 6). Dat betekent dat niet alle gebiedseigen kosten verhaald mogen worden: bijvoorbeeld afgeschreven van vervanging van bestaande infrastructuur, onderhouds- en exploitatiekosten of de kosten van de bouw en exploitatie van maatschappelijke voorzieningen mogen niet worden verhaald. Voor de kosten die *wel* verhaald kunnen worden geldt tevens dat wanneer sprake is van een exploitatietekort ze niet volledig verhaald kunnen worden (dit noemen we: macroaftopping).

Via het privaatrechtelijke spoor zijn de kostenverhaal mogelijkheden ruimer. Alle kosten van gebiedseigen infrastructuur, inclusief alle kosten die *niet* verhaald mogen worden via het publiekrechtelijke spoor (behalve onderhoud- en exploitatiekosten), mogen wel privaatrechtelijk worden afgesproken. Ook mogen in dit spoor bijdragen aan 'ruimtelijke ontwikkeling' met een gebiedseigen karakter worden verhaald (theoretisch kan een ruimtelijke ontwikkeling alleen van dienst zijn voor een exploitatiegebied, al komt dit niet vaak voor).

Reikwijdte verhaalbare gebiedsoverstijgende kosten

Wat betreft gebiedsoverstijgende kosten is hun verhaalbaarheid laag in het publiekrechtelijk spoor, en hoger in het privaatrechtelijke spoor. **Via het publiekrechtelijke spoor** mogen alleen die kosten van infrastructuur worden verhaald die voldoet aan de wettelijke eisen uit Wro en Bro (kostensoortenlijst en de drie criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit). Het komt erop neer dat alleen kosten mogen worden verhaald van dat deel van 'bovenwijkse voorzieningen' en 'bovenplanse kosten' 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. 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).

Kostenverhaal 'in natura' of 'in pecunia', t.b.v. specifieke bestedingen of als fondsstorting

Voor zowel gebiedseigen als gebiedsoverstijgende bestedingen geldt dat de gemeente een bijdrage mag 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. Er moet uiteindelijk verantwoord worden dat deze bijdragen besteed zijn aan de gebiedsoverstijgende bestedingen waar ze voor afgesproken zijn.

3.3 Vormeisen: nodige beleidsmatige onderbouwing gebiedsoverstijgende kosten

Om gebiedsoverstijgende kosten **via zowel het publiek- als het privaatrechtelijke spoor te verhalen** dient de gemeente een aantal zaken ('beleidsmatige onderbouwingen') van tevoren vast te stellen in een beleidskader. Hiervoor zijn twee redenen:

- a) 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'). Om baatafoming uit te sluiten dient de gemeente de volgende zaken duidelijk maken:
 - Doelbestemming: waarvoor wordt het geld ingezet? Anders is het namelijk niet na te gaan waaraan het geld besteed wordt;
 - Toedeling: hoe wordt de bijdrage berekend en toebedeeld aan elke grondexploitant? Als het onduidelijk is hoe de bijdrage tot stand komt en wordt toebedeeld is het niet na te gaan of gemeenten meer dan 'kosten' verhalen;
 - Uitvoerbaarheid: waarborgen over de bedoelde besteding van de te verkrijgen middelen. Als het onduidelijk is in hoeverre de bestedingsvoornemens realistisch zijn, dan is het niet bij voorbaat uit te sluiten of de bijdragen uiteindelijk niet naar andere doelen gaan, dan naar de kosten die verhaald zouden worden.
- b) Voor de bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen moet een structuurvisie van te voren een

basis bieden. Art. 6.24.1.a, tweede deel zinsnede Wro spreekt namelijk over een bijdrage aan ruimtelijke ontwikkeling 'op basis van een vastgestelde structuurvisie'. Uit de kamerbehandeling kan geconcludeerd worden dat de structuurvisie tenminste het volgende moet aanduiden: (1) de voorgenomen bestedingen in verband met de beoogde ruimtelijke ontwikkeling; (2) de betalende exploitatiegebieden en (3) de samenhang tussen beide.

Nodige beleidsmatige onderbouwing om gebiedsoverstijgende kosten te verhalen

Gemeenten moeten dus de doelbestemming, toedeling en de uitvoerbaarheid van de bestedingen van te voren vastleggen, en voor bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen ook nog de samenhang tussen de bestedingen en de betalende exploitatiegebieden. Deze nota GKP werkt dit als volgt uit:

Doelbestemming en toedeling	1. 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	2. Kenschetsing van de ruimtelijke en functionele relatie tussen bestedingen en exploitatiegebieden; voor het publiekrechtelijk spoor geldt dat in het exploitatieplan (niet in deze nota GKP) tevens moet worden vastgesteld welk deel van de kosten voldoet, op exploitatiegebied-niveau, aan de kostensoortenlijst en de criteria profijt, toerekenbaarheid, proportionaliteit.
Doelbestemming	3. Reden algemeen belang bestedingen: onderbouwing van de reden/-en waarom de besteding in het algemeen belang is.
Toedeling	4. Welk deel van de bestedingen wordt verhaald, en hoe dit deel billijk verdeeld wordt tussen alle exploitatiegebieden: voor het publiekrechtelijk spoor geldt dat men de berekeningsystematiek uit art. 6.18 Wro dient te hanteren.
Doelbestemming en uitvoerbaarheid	5. 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	6. In geval van bijdrage aan fonds (in deze nota GKP stortingen t.b.v. Mobiliteit & Groen en Sociale Woningbouw), van waaruit meerdere infrastructurele 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	7. Waarborgen over de bedoelde besteding van de te verkrijgen middelen, bijvoorbeeld zekerheden/inschattingen over de bestedingsvoornemens.

- Zowel in het publiekrechtelijk als het privaatrechtelijk kostenverhaal dienen onderbouwingen 1 en 3-7 vastgesteld te worden in een beleidskader. Purmerend doet dat in deze nota GKP, waar voor de helderheid ook onderbouwing 2 is opgenomen.
- In het publiekrechtelijk kostenverhaal dienen onderbouwingen 1-7 tevens vastgesteld te worden in het exploitatieplan.
- Om bovenplanse kosten te mogen verhalen via het publiekrechtelijke spoor dienen onderbouwingen 1-3 opgenomen te worden in een structuurvisie.
- Om bijdragen ruimtelijke ontwikkelingen te mogen verhalen via het privaatrechtelijke spoor dienen 1-3 eveneens opgenomen te worden in een structuurvisie. Voor de duidelijkheid worden onderbouwingen 1-6 in het Addendum van de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 vastgelegd.

Samengevat: onderbouwingen 1 t/m 7 worden in deze nota GKP vastgesteld, en voor bijdragen ruimtelijke ontwikkelingen (stortingen t.b.v. sociale woningbouw) worden onderbouwingen 1 t/m 6 middels een Addendum ook nog in de structuurvisie opgenomen.

3.4 'Hardheid' bestedingsvoornemens (uitvoerbaarheid)

Gemeenten moeten de uitvoerbaarheid van de bestedingen in gebiedsoverstijgende infrastructuur onderbouwen (beleidsonderbouwing 7).

Uitvoerbaarheid bestedingen in mobiliteit & groen (M&G) en sociale woningbouw (SW)

Voor de bestedingen die gemaakt zullen worden t.b.v. mobiliteit & groen (M&G) en sociale woningbouw (SW) geeft deze nota inzicht in de zekerheid van de besteding van de verkregen middelen 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 alle 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 alle 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 alle 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.

Uitvoerbaarheid bestedingen in parkeervoorzieningen Centrumgebied (PC)

Voor de bestedingen t.b.v. parkeervoorzieningen in het Centrumgebied (PC) wordt de uitvoerbaarheid anders onderbouwd. De gemeente gaat het volledige tekort per parkeerplaats vragen aan die bouwplannen in het Centrumgebied die, volgens het vigerend parkeerbeleid, zelf onvoldoende parkeerplaatsen realiseren. Wanneer de gemeente de gestorte middelen uiteindelijk niet besteedt aan de realisering van parkeervoorzieningen in het Centrumgebied, dan zal zij de gestorte middelen terugbetalen aan de betalende bouwplannen.

3.5 Beleidsmatige onderbouwingen in nota GKP

In de bijlagen worden de volgende beleidsmatige onderbouwingen opgenomen:

- Hoofdstuk 5: soort 6 (aanwijzingen bestedingen uit fonds).
- Bijlage 1: soort 1 (locatie en kenschetsing bestedingen), soort 3 (reden algemeen belang), soorten 5 en 6 (raming kosten en uitvoeringsplanning bestedingen) en soort 7 (uitvoerbaarheid).
- Bijlage 2: soort 2 (ruimtelijke en functionele relatie tussen bestedingen en exploitatiegebieden) en soort 4 (welke exploitatiegebieden moeten bijdragen).
- Bijlagen 3 en 4: soort 4 (kostentoedeling tussen 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 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) 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.

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 worden er 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 € 5,5 miljoen. Dit is afgerond 33% van de totale investeringen van € 16,8 miljoen. Deze € 5,5 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.

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 verplicht percentage sociale huur en de verplichte parkeerplaatsen zelf realiseren, of anders compenseren. Per niet gerealiseerde eenheid draagt de grondexploitant € 30.154 (per ontbrekende sociale huur eenheid) respectievelijk € 10.000 (per ontbrekende parkeerplaats in het Centrumgebied, volgens huidig verkeerbeleid is dat bezoekersparkeren) aan de gemeente. De eerder genoemde 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 en om in het Centrumgebied compenserende parkeervoorzieningen te realiseren.

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

De stortingen in de voorzieningen Nota GKP worden geoormerkt 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). In beide gevallen zal de gemeente de bestedingen realiseren ongeacht de stand van zaken van de stortingen van particuliere grondexploitanten. Hier zal de gemeente, als het ware, de bestedingen voorschieten. Het zelfde geldt voor enkele investeringen in M&G. De rest van de uitgaven 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.

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. Hiermee wordt gewaarborgd dat de op elk moment verwachte kosten billijk en proportioneel worden toebedeeld aan alle op dat moment verwachte exploitatiegebieden.

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 investeert € 16.784.432 om de mobiliteit en het groen in Purmerend te verbeteren. Van deze € 16.784.432 gaat de gemeente € 5.481.052 (32,7%) in rekening brengen op particuliere grondexploitanten. Deze kosten zullen worden toegerekend naar rato van het aantal m2 gewogen eenheden van het specifieke exploitatiegebied. Alle bijdragen van particuliere exploitatiegebieden zullen worden gestort in de voorziening Kostenverhaal Mobiliteit & Groen en, zodra de bestedingen worden gepleegd, zullen de gestorte middelen voor dat doel worden aangewend.

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

Locatie en kenschetsing gemeentebrede gebiedsoverstijgende besteding (beleidsmatige onderbouwing soort 1), reden algemeen belang (soort 3) en uitvoerbaarheid (soort 7)	Kosten voor gemeente (beleidsmatige onderbouwing soort 6/raming kosten)
Categorie 1 (100%, zekere bestedingen, krediet verleend)	
Dynamisch parkeerverwijssysteem (voorziening). 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 parkeerverwijssysteem 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).	€ 120.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 120.000.
Fietsbrug Sluisbrug (voorziening). Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en verbetering van de fietsroutes van en naar het centrum (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerbeidsplan, 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 Vervoerbeidsplan 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.
Categorie 2 (70%, bijna zekere bestedingen)	
Verbetering fietsnetwerk (voorziening). 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.	€ 459.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 321.300.
Categorie 3 (50%, waarschijnlijke bestedingen)	
Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's (voorziening). 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.	€ 10.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 5.000.

<p>Intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI, voorziening). In de Visie op Mobiliteit 2018 is het optimaliseren van de verkeersregelinstallaties (VRI) als maatregel opgenomen (zie pag. 26, 32 en 37). Beter afstelling van de 30 verkeersregelinstallaties in Purmerend heeft positieve gevolgen voor de doorstroming in de hele stad. Met dit doel wordt soft- en hardware aangeschaft om de VRI's te laten communiceren met de weggebruiker. De data van weggebruikers worden dan gebruikt om de verkeersregelinstallatie optimaler te regelen.</p>	<p>€ 900.000. Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 450.000.</p>
<p>Fietsstallingsmogelijkheden (voorziening). 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 (voorziening). 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 (voorziening). 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, Julianastraat-Herengracht, fietsstraat Vrouwevandenstrand, fietsoversteek Van Osweg, Prof. Oudlaan Karekietpark, Purmerenderweg-Grotenhuysweg, Herinrichting Meteorenweg, fietsoversteek Overlanderstraat-Grotenhuysweg, H. Dunantstraat-H. Schaftstraat, kruispunten Wagenweg-Koomanweg-Hoornselaan.</p>	<p>€ 3.566.000 (gemeentelijke bijdrage van totale besteding € 8.600.000). Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 1.783.000.</p>
<p>Aanpassing knelpunten wegennet door ontwikkelingen (voorziening). Het Verkeersplan Purmerend 2040 stelt vanwege de woningbouwambities er doorstromingsproblemen ontstaan op de ontsluitingswegen. Onder een hoog woningbouwscenario ontstaan verschillende knelpunten 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 op de twee alternatieve routes naar de A7 via Weidevenne (Jaagweg, Aziëlaan en Laan der Continenten) én richting de N244 (Gorslaan, Churchilllaan, 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 Verzettslaan geanalyseerd. Hier moeten enkele kruispunten ook aangepast worden om te kunnen voldoen aan de woningbouwambitie.</p>	<p>€ 5.393.200 (gemeentelijke bijdrage van totale besteding € 8.535.200). Te verhalen of zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 2.696.600.</p>
<p>Herstructurering Waterlandlaan (voorziening). 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>Verhogen kwaliteit stadsparken (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 van het groen in de stad te verhogen (Coalitieakkoord, Groenplan Purmerend 2019-2022, blz. 9). Het doel is de klimaatbestendigheid van de bebouwde kom te vergroten en</p>	

de sociale cohesie en recreatie te bevorderen (Duurzaamheidsagenda 2019-2023, blz 20; Groenboek oktober 2014, blz 17, Structuurvisie Purmerend 2005-2020, blz 36). Een belangrijke stap daarin is het ontwikkelen en aanpassen van parken aan de toekomstige wensen en omstandigheden. Parken en goede groen, en blauwe verbindingen daartussen hebben een belangrijke plaats in de openbare ruimte en gaan in relatie tot de verdichtingsopgave naar de toekomst toe een nog belangrijkere rol vervullen. De gemeente gaat voor ieder park de inrichting van groen aanpassen aan de behoefte van (nieuwe) bewoners met het doel om functionele, prettige openbare ruimte te creëren die aanzet tot bewegen en ontmoeten en die inspeelt op de toekomst (Groenplan Purmerend 2019-2022, blz. 13). Klimaatadaptatie speelt hierbij een belangrijke rol. Het gaat om de volgende parken: Park De Noord, Park De Dwarsgouw, Park De Uitvlugt, Kooimanpark, Leeghwaterpark, Park De Driegang, Het Gorse Bos en Groengebied Purmerland. Het Leeghwaterpark en Kooimanpark zijn de eerste parken die aangepakt zullen worden. In het Kooimanpark is recent al een eerste aanzet gedaan. Om het gevoel van veiligheid te vergroten is er openheid in het park gecreëerd door beplanting te snoeien en deels te verwijderen. De gemeente werkt nu aan een verdere verbetering van de leefbaarheid. Klimaatadaptatie en verhogen van de biodiversiteit en gebruikskwaliteit van het park zijn hierbij belangrijke thema's.	€ 3.629.232 (Kooimanpark en Leeghwaterpark). Te verhalen op zowel gemeentelijke als particuliere grondexploitaties: € 1.814.616.
Totale bestedingen in mobiliteit en groen	€ 16.784.432 (gem. investeringen). Te verhalen bij gem. en particuliere grondexploitaties: € 8.869.016.
Totale bestedingen: € 16.784.432 (gemeentelijke investeringen). Hiervan zijn sowieso € 7.915.416 voor rekening van de gemeente vanwege de onzekerheden over de uitvoering, en de rest wordt verhaald op gemeentelijke én particuliere grondexploitanten. Dat is € 8.869.016 voor exploitatiegebieden in de hele stad.	

B. Gebiedsoverstijgende bestedingen in parkeervoorzieningen Centrumgebied (PC)

De gemeente is voornemens om parkeerruimte aan te leggen in het Centrumgebied om de toename aan parkeerbehoefte op te vangen. Met dat doel heeft zij een bureau onderzoek laten doen naar de mogelijkheden en de kosten daarvan (Fakton, Financiële doorrekening parkeervoorzieningen, d.d. 22/2/2019). De bestedingen zullen worden toegerekend na rato van het aantal parkeerplaatsen dat exploitatiegebieden in het centrumgebied moeten realiseren volgens het vigerend parkeerbeleid maar niet op eigen terrein kunnen realiseren. Alle bijdragen van particuliere exploitatiegebieden worden gestort in de voorziening Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied en, zodra de bestedingen worden gepleegd, zullen de gestorte middelen voor dat doel worden aangewend. Wanneer deze parkeervoorzieningen er niet komen, dan zal de gemeente de gestorte bedragen terugstorten aan de betalende exploitatiegebieden.

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

Locatie en kenschetsing gemeentebrede gebiedsoverstijgende besteding (beleidsmatige onderbouwing soort 1), reden algemeen belang (soort 3) en uitvoerbaarheid (soort 7)	Kosten voor de gemeente (beleidsmatige onderbouwing soort 5/raming kosten)
Categorie 3 (50%, waarschijnlijke bestedingen)	
Parkeervoorzieningen in het Centrumgebied (voorziening). 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 en rondom de binnenstad op te vangen (Mobiliteitsvisie: p. 12, 22, 32, 37). In juni 2019 (kenmerk 1477110) heeft de raad een voorkeursvariant uitgesproken voor de locatie van een parkeergarage (halfverdiepte parkeergarage voorkant stadhuis).	De realisatie van een parkeergarage op deze locatie brengt gem. een tekort van ca. € 10.000 per parkeerplaats (opbrengsten uit exploitatie +/- kosten aanleg, Fakton, Financiële doorrekening parkeervoorzieningen, d.d. 22/2/2019). Te verhalen op gemeentelijke en particuliere grondexploitaties: € 10.000 per ontbrekende p.p.

C. Gebiedsoverstijgende bestedingen in sociale woningbouw (SW)

Voor particuliere grondexploitanten die, op basis van door de raad uit te werken regels, zelf niet voldoen aan het vereist percentage aantal sociale huurwoningen is als alternatief, onder omstandigheden, een storting bespreekbaar in voorziening Kostenverhaal Sociale Woningbouw. De gemeente gebruikt de gestorte middelen om elders, in een van in tabel c opgesomde locaties, boven het verplicht 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 ruim 200 eenheden sociale huur boven het verplicht 30%. Deze zekerheid vloeit voort uit contractering met de uitvoerende partij (corporaties) en/of de aanwezigheid van vastgestelde gemeentelijke grondexploitaties.

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

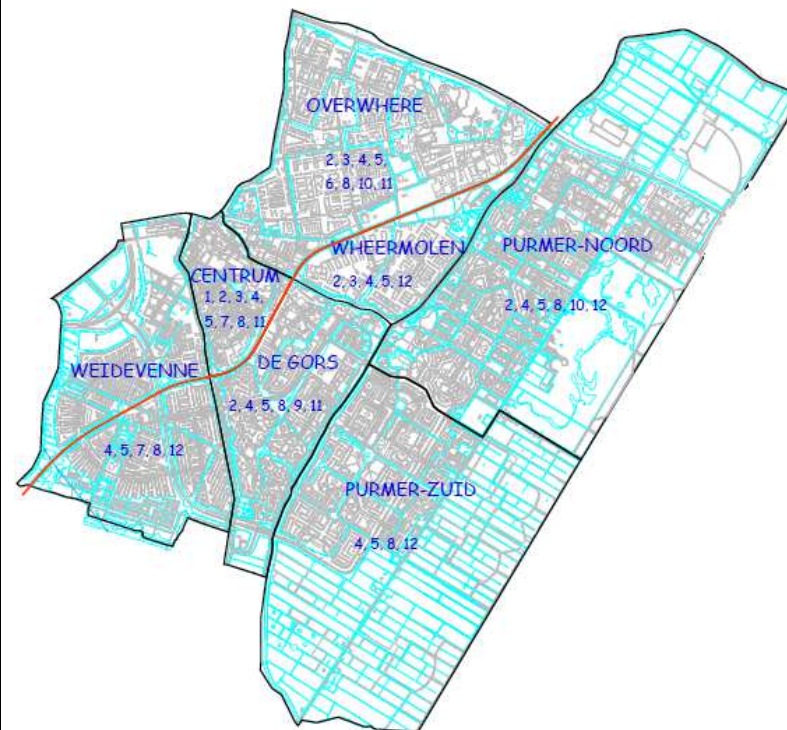
Locatie en kenschetsing gemeentebrede gebiedsoverstijgende besteding (beleidsmatige onderbouwing soort 1), reden algemeen belang (soort 3) en uitvoerbaarheid (soort 7)
<p><u>Verbetering woonbetaalbaarheid (bijdrage ruimtelijke ontwikkeling)</u></p> <p>De gemeente heeft met woningcorporaties Intermaris, 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 uitpounding) circa 1.100 eenheden. De gemeente werkt nu aan mogelijkheden om dit aantal te verhogen.</p> <p><u>Aandeel gemeente.</u> 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 ten minste 200 eenheden boven het verplicht 30% gerealiseerd. Dit zijn locaties waarover de uitvoering zeker is, blijkend 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, maar deze plannen zijn nog niet 'hard' (verkenningfase). Het gaat om de volgende locaties: Aletta Jacobslaan, Suze Groenewegstraat, Tarwestraat, Torenmolen 9, Koggenland/Luitje Broek, Riekstraat/Gaffelstraat en Overweerse Polderdijk. Naar mate duidelijkheid ontstaat over deze plannen zal dit overzicht worden geactualiseerd.</p> <p><u>Aandeel particuliere grondexploitanten.</u> 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 gaat deze regel uitwerken. Particuliere grondexploitanten dienen daarom, op basis van de door de raad uit te werken regels, dit aandeel 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. 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 exploitatiegebieden die een overschot hebben dankzij het niet hoeven realiseren van sociale huur.</p>
<p>Kosten voor de gemeente (beleidsmatige onderbouwing soort 6/raming kosten)</p> <p>Het realiseren van een compenserende sociale huurwoning kost de gemeente € 30.154. Dit is het gemiddeld verschil in 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 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 30 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 1, 3 en 6 ontbreken in de Structuurvisie, worden ze 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. De kaart geeft een overzicht van de verschillende bestedingen in Purmerend.

Tabel d. Gemeentebrede gebiedsoverstijgende bestedingen per wijk

Gebiedsoverstijgende besteding	Centrum	Over-where	Wheermolen	De Gors	Purmer-Noord	Purmer-Zuid	Weidevenne
1. Dynamisch parkeerverwijssysteem	X						
2. Verbetering fietsnetwerk	X	X	X	X	X		
3. Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's	X	X	X				
4. Intelligente Verkeersregelinstantaties	X	X	X	X	X	X	X
5. Fietsstallingsmogelijkheden	X	X	X	X	X	X	X
6. Fietsbrug Hoornsebrug		X					
7. Fietsbrug Sluisbrug	X						X
8. Aanpassing knelpunten wegennet door ontwikkelingen	X	X		X	X	X	X
9. Herstructurering Waterlandlaan				X			
10. Verhoging kwaliteit stadsparken		X			X		
11. Bebouwde parkeervoorzieningen in het centrumgebied	X	X		X			
12. 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 Gemeentebrede gebiedsoverstijgende bestedingen (GGB)

GGB	Uitvoeringsplanning
Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's	vanaf 2019
Dynamisch parkeerverwijssysteem	2019
Intelligente Verkeersregelinstallaties	2021
Fietsstallingsmogelijkheden	vanaf 2019
Fietsbrug Hoornsebrug	2020
Fietsbrug Sluisbrug	2021
Verbetering fietsnetwerk	vanaf 2019
Aanpassing knelpunten wegennet	Vanaf 2019
Herstructurering Waterlandlaan	Vanaf 2019
Verhogen kwaliteit stadsparken	Vanaf 2019
Bebouwde parkeervoorzieningen Centrumgebied	Vanaf 2020
Sociale huurwoningen	Reeds in uitvoering

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

Tabel f. Ruimtelijke en functionele relatie tussen enerzijds gemeentebrede gebiedsoverstijgende bestedingen (GGB) en anderzijds de exploitatiegebieden.

GGB	Ruimtelijke en functionele relatie met geheel Purmerend of met wijk (beleidsmatige onderbouwing soorten 2 en 4)
1. Dynamisch parkeerverwijssysteem	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.
2. Verbetering fietsnetwerk	Deze investering betreft de verbetering van het fietsnetwerk in de hele stad, vaak van regionaal karakter.
3. 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.
4. Intelligente VRI's	Deze investering in verkeersregelininstallaties (VRI's) is belangrijk om de verkeersdoorstroming in geheel Purmerend te verbeteren.
5. Fietsstallingsmogelijkheden	Deze investering is nodig om de fietsstallingsmogelijkheden in geheel Purmerend uit te breiden en te verbeteren.
6. 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 de 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.
7. 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.
8. Aanpassing knelpunten wegennet	Deze investering is nodig om de toekomstige bouwplannen in de stad mogelijk te maken en 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.
9. 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.
10. Verhoging kwaliteit stadsparken	Deze investering is van belang om naast de verdichting die in de stad gaat optreden 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.
11. 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.
12. Verbetering woonbetaalbaarheid (bovenplafonds kosten/ bijdrage ruimtelijke ontwikkeling)	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 30-percentages niet zelf realiseren, worden gevraagd een bijdrage te storten.

- **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 er aan 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 deze twee is echter 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. Per exploitatiegebied wordt verkeerskundig beoordeeld hoeveel parkeerplaatsen ontbreken (bijdrage parkeervoorzieningen) en b) Op basis van de regels over minimaal percentage sociale huurwoningen, zelf onvoldoende sociale huurwoningen realiseren (bijdrage sociale huurwoningen).
- **Toelichting op beleidsmatige onderbouwing soorten 2 en 4 in de Structuurvisie (SV).** Voor 1-10 geldt: Beleidsmatige onderbouwing soorten 2 en 4 ontbreken in de SV. Echter, het is niet nodig om 2 en 4 toe te voegen aan de SV omdat het hier gaat om een voorziening. Voor 11 geldt: Beleidsmatige onderbouwing 2 zit al in de SV 2006 en de Visie op Mobiliteit 2018. Beleidsmatige onderbouwing 4 is weliswaar impliciet te vinden in de SV maar niet helder genoeg. Echter, het is niet nodig om beleidsmatige onderbouwing 4 toe te voegen aan de SV omdat het hier gaat om voorzieningen. Voor 12 geldt: Beleidsmatige onderbouwing 2 en 4 ontbreken in de SV omdat deze geen concrete doelen uitspreekt over de betaalbaarheid. Omdat het hier gaat om bijdrage ruimtelijke ontwikkeling, worden 2 en 4 toegevoegd aan de SV.

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 alle toekomstige exploitatiegebieden. Deze exploitatiegebieden dienen een bijdrage te leveren aan de kosten van de gemeentebrede gebiedsoverstijgende bestedingen in Mobiliteit & Groen. Dit totaal programma is gebaseerd op een inschatting 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. In de 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 toedelingmethode).

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 m2 bvo (99.838 gewogen eenheden)	145.338 m2 bvo (203.473 gewogen eenheden)	216.650 m2 bvo (303.310 gewogen eenheden)
Woningen gesubsidieerd (wegingsfactor 0)	36.150 m2 bvo (0 gewogen eenheden)	39.800 m2 bvo (0 gewogen eenheden)	75.950 m2 bvo (0 gewogen eenheden)
Kantoren (wegingsfactor 0,7)	22.500 m2 bvo (15.750 gewogen eenheden)	8.750 m2 bvo (6.125 gewogen eenheden)	31.250 m2 bvo (21.875 gewogen eenheden)
Bedrijfsruimte (wegingsfactor 0,7)	20.000 m2 bvo (14.000 gewogen eenheden)	5.000 m2 bvo (3.500 gewogen eenheden)	25.000 m2 bvo (17.500 gewogen eenheden)
Commerciële publieke functies (wegingsfactor 2,4)	9.300 m2 bvo (22.320 gewogen eenheden)	13.500 m2 bvo (32.400 gewogen eenheden)	22.800 m2 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)

Toedeling bestedingen in Mobiliteit & Groen.

Uit de verkenning naar potentiële mogelijke exploitatiegebieden blijkt dat 38,2% van het toekomstig bouwprogramma (in gewogen eenheden) op grondposities van de gemeente liggen, en 61,8% op die van andere partijen. Daarom is 38,2% van de verhaalbare kosten ook voor rekening van de gemeente. Daarnaast draagt de gemeente de kosten van het aandeel bestedingen dat onzeker is. Al met al draagt de gemeente het overgrote deel van de kosten. Van de in totaal € 16.784.432 aan verwachte bestedingen in gebiedsoverstijgende infrastructuur in mobiliteit en groen (CW 2019), neemt de gemeente € 11.303.380 (67,3%) 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 grondprijs residueel berekend en hiermee de economische waardeinstijging afgeroomd. Particuliere grondexploitanten die eigen grond ontwikkelen zullen worden gevraagd om de resterende € 5.481.052 (32,7% van de totale bestedingen) bij te dragen. Dit bedrag, gedeeld door het totaal verwacht bouwprogramma op particuliere exploitatiegebieden, resulteert in een bijdrage van € 22,33 per gewogen eenheid. Vertaald naar m² bvo per bestemming:

- Woningbouw commercieel: € 31,26 per m² bvo;
- Kantoor en bedrijfsruimte: € 15,63 per m² bvo;
- Commerciële publieke ruimte: € 53,58 per m²;
- Gebouwde parkeerruimte: € 15,63 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. In de tweede plaats wordt de bijdrage verlaagd wanneer sprake is van hergebruik van bestaand vastgoed en/of sloop en nieuwbouw. 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.

Toedeling bestedingen in parkeervoorzieningen in het Centrumgebied

Exploitatiegebieden in het Centrumgebied (gemeentelijke en particuliere) die volgens het vigerend parkeerbeleid onvoldoende parkeerplaatsen realiseren (bezoekersparkeren volgens het huidige parkeerbeleid) zullen worden gevraagd om de kosten (het tekort) van de aan te leggen parkeervoorzieningen te dragen: dat is € 10.000 per ontbrekende parkeerplaats. BTW is niet verschuldigd.

Toedeling bestedingen in sociale woningbouw

Particuliere exploitatiegebieden die volgens de door de raad uit te werken regels onvoldoende eenheden sociale huur realiseren kunnen, onder omstandigheden, € 30.154 per ontbrekende eenheid afdragen aan de gemeente. BTW is niet verschuldigd. De gemeente zal dit bedrag investeren om in gemeentelijke exploitatiegebieden extra, compensatie sociale huureenheden realiseren.

Principes omslagmethode – Mobiliteit & Groen

De bijdragen van particuliere grondexploitanten voor mobiliteit en groen worden berekend op basis van twee uitgangspunten:

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 en andere maatschappelijk relevante, niet commerciële infrastructuur.
- Kantoren: 0,7
- Bedrijfsruimte, en tevens commerciële publieke functies zonder directe toegang tot publiekstromen: 0,7. Het gaat hier om 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 publiekstromen: 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 publiekstromen (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 publiekstromen (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.
- Buitenruimte (d.w.z. niet overdekte en niet gesloten ruimte zoals terrassen, balkons e.d.): 0 (vrijgesteld).
- 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.

Principes omslagmethode –Parkeervoorzieningen Centrumgebied

Wanneer particuliere exploitatiegebieden in het Centrumgebied, op basis van het geldend parkeerbeleid, onvoldoende parkeerplaatsen realiseren, dan is onder omstandigheden een bijdrage bespreekbaar aan de realisering elders van compenserende parkeerplaatsen.

Principes omslagmethode –Sociale Woningbouw

Wanneer particuliere exploitatiegebieden, op basis van door de raad uit te werken regels onvoldoende sociale huur realiseren, dan is onder omstandigheden een bijdrage bespreekbaar aan de realisering elders van compenserende sociale huur. Dit geldt voor al die bouwplannen waar uit de door de raad uit te werken regels blijkt dat een verplicht percentage aan de orde is, los van de omvang.

Inwerkingtreding nota

Voor bijdragen kostenverhaal GKP geldt dat wanneer bij de vaststelling door de raad van het Addendum Structuurvisie de intentieovereenkomst (IO) tussen de gemeente en de grondexploitant nog niet getekend is, of reeds is getekend maar niet meer geldig is, dan hanteert de gemeente deze 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 dient nagegaan te worden of het door een particuliere grondexploitant gewest initiatief moet worden ingepast middels een 'planologische maatregel'. Er is sprake van 'planologische maatregel' wanneer initiatieven middels een of meerdere van de volgende procedures ingepast worden:

- a. buitenplanse afwijkingen u.h.v. artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2 Wabo met bouwactiviteit;
- b. a-3 procedure u.h.v., onder 3 Wabo met bouwactiviteit;
- c. nieuw bestemmingsplan u.h.v. art. 3.1, lid 1 Wro;
- d. wijzigingsplan u.h.v. art. 3.6, lid 1, onder a Wro;
- e. buitenplanse afwijkingen en a-3 procedures u.h.v. artikel 2.12, 1st lid, onder a, onder 2 en 3 Wabo zonder bouwactiviteit.

Als er geen sprake is van planologische maatregel, dan is de nota GKP niet van toepassing. 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'?

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.

Als er geen sprake is van bouwplan, dan is de nota GKP niet van toepassing. 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 is dus de nota GKP wel van toepassing. 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 (€ 5.481.052) gedeeld door het overeenkomstig lid c berekende aantal. Dat is € 22,33 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, uitwerkingsmogelijkheden of binnenplanse afwijkingen. Er wordt ook 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 $2.500 \times 1,4 \times € 22,33 = € 78.155$. De bijdrage die het bestaande kantoorpand in theorie had moeten betalen toen het gerealiseerd werd (de korting) is dan $1.000 \times 0,7 \times € 22,33 = € 15.631$. De definitieve bijdrage is dus $€ 78.155 - € 15.631 = € 62.524$.

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, past de gemeente de voor het publiekrechtelijke spoor geldende principe van macro-aftopping toe. Dit houdt in dat de initiatiefnemer financieel openheid van zaken geeft 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 voor de opstelling van het Exploitatieplan voorgeschreven uitgangspunten m.b.t. bijvoorbeeld de inbrengwaarde van grond. De definitieve bijdrage kan niet hoger zijn dan het verschil tussen de kosten en de opbrengsten van het bouwplan. Hiermee wordt voorkomen dat het plan financieel onhaalbaar wordt.

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 € 10.000 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 dan geldende regels over de verplichte percentages) 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 1 woning ook een verplicht percentage van 30% zou worden opgelegd, dan heeft dit bouwplan 0,3 ontbrekende eenheid 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 daarvoor geldende regels.

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 (bezoekersparkeren), en de gemeente en de initiatiefnemer spreken af om deze parkeerplaatsen elders in het Centrumgebied te compenseren;
- 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 om deze sociale huureenheden elders te compenseren;
- Initiatiefnemer A zal worden gevraagd een bijdrage te storten voor:
 - Kostenverhaal Mobiliteit & Groen: 4.200 gewogen eenheden \times € 22,33 = € 93.786,-
 - Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied: 5 ontbrekende parkeerplaatsen \times € 10.000 = € 50.000,-
 - Kostenverhaal Sociale Woningbouw: 9 ontbrekende eenheden sociale huur \times € 30.154 = € 271.386,-

Initiatiefnemer A zal dus gevraagd worden een totale kostenverhaalbijdrage te storten van € 415.172,-. De bijdrage aan M&G (€ 93.786) kan worden verlaagd of zelfs geheel vrijgesteld als zijn bouwplan anders aantoonbaar economisch onhaalbaar wordt gemaakt. De bijdragen voor parkeervoorziening centrumgebied (€ 50.000) 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 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 geldende regels: 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 3.500: $4.200 - (1.000 \times 0,7) = 3.500$.

- 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 (bezoekersparkeren);
- B zal worden gevraagd een bijdrage te storten van:
 - Kostenverhaal Mobiliteit & Groen: 3.500 gewogen eenheden x € 22,33 = € 78.155,-
 - Kostenverhaal Parkeervoorzieningen Centrumgebied: 3 ontbrekende parkeerplaatsen x € 10.000 = € 30.000,-
- 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,-

B zal dus gevraagd worden een totale bijdrage te storten van € 274.002. De bijdrage aan M&G (€ 78.155) kan worden verlaagd of zelfs geheel vrijgesteld als zijn bouwplan anders aantoonbaar economisch onhaalbaar wordt gemaakt. De bijdrage voor parkeervoorziening centrumgebied (€ 30.000) 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 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 (ook bij dit klein bouwplan verplicht percentage 30% van 4) 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: $400 \times 1,4 = 560$. 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 minus 140: $560 - (1.000 \times 0,7) = -140$.

- 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 € 22,33 = € 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,-

C zal dus gevraagd worden een totale bijdrage te storten van € 36.185,-. De bijdrage sociale woningbouw (€ 36.185) 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 compensatie sociale huurwoningen elders realiseren).