



**Gemeente
Haarlem**



Nota bovenwijkse netwerkvoorzieningen 2021

30 maart 2021

Bedrijven-Planeconomie

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding	12
2. Doel, reikwijdte en status van de Nota	18
2.1 Doel van de Nota	18
2.2 De reikwijdte van de Nota	19
2.3 De status van de Nota	20
3. Wettelijk kader kostenverhaal	22
3.1 Inleiding	22
3.2 De wettelijke kostenverhaalsregeling onder de Wro	22
3.2.1 De wettelijke kostenverhaalsplicht	22
3.2.2 Gemengd kostenverhaalsstelsel	22
3.2.3 Publiekrechtelijk kostenverhaal	23
3.2.4 Privaatrechtelijk kostenverhaal	24
3.2.5 De toepassing van de Nota onder de huidige Wro	24
4. De toedelingssystematiek	25
5. Implementatie van de Nota	28
5.1 Bestemmingsreserve bovenwijkse netwerkvoorzieningen	28
5.2 Periodieke actualisatie van de Nota	28
5.3 Toepassing van de Nota onder de Omgevingswet	29
6. Omschrijving van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen	31
7. Omschrijving van de toekomstige ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven	40

8.	De verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen	41
9.	Toedeling van verhaalbare kosten aan ontwikkellocaties	44
9.1	Schaalniveau van toerekening bovenwijkse netwerkvoorzieningen	44
9.2	Gehanteerde verdeelsleutels	44
9.3	Tarief bijdrage bovenwijkse netwerkvoorzieningen	46
Bijlagen		48

Samenvatting

De gemeente Haarlem groeit! De gemeente staat de komende jaren voor een belangrijke opgave om nieuwe woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen (i.c. groei arbeidsplaatsen) te realiseren. Tot en met 2030 wordt voorzien in de ontwikkeling van circa 11.250 woningen en circa 2.850 m² voorzieningen voor arbeidsplaatsen¹. Om de groei van de stad te faciliteren heeft de gemeente 8 ontwikkelzones aangewezen waar een groot deel van de ontwikkelopgave gerealiseerd gaat worden. Het betreft Planetenlaan-Orionweg, Spaarndamseweg, Spaarnesprong, Zijlweg, Oostpoort, Spoorzone-Zuidwest, Europaweg en Schipholweg.

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

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

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

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

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

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

Doel van de nota

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

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

Achtergrond van het kostenverhaal

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

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

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

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

Het gemeentelijk belang om snel en voortvarend aan de slag te gaan met de groeiopgave, maakt het essentieel dat er op korte termijn een beleidskader voor verhaal van bovenwijkse

netwerkvoorzieningen in nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven beschikbaar is. Daarbij wordt, tot aan de invoering van de Omgevingswet, voor de toepassing van privaatrechtelijk kostenverhaal van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen uitgegaan van een aantal bouwstenen zoals die zijn opgenomen in de voorstellen voor wetgeving van dit nieuwe instrumentarium. Hiermee is de Nota in beginsel ook bruikbaar als basis voor de privaatrechtelijke en publiekrechtelijke toepassing van kostenverhaal onder de nieuwe Omgevingswet, zodra deze in werking treedt. De toepassing van de Nota is daarnaast ook van toepassing in ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven die op basis van een (nieuw vast te stellen) gemeentelijke grondexploitatie worden ontwikkeld.

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

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

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

De bovenwijkse netwerkvoorzieningen

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

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

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

De ontwikkelopgave

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

In de ontwikkelopgave is het volgende opgenomen:

- De toevoeging van 11.264 woningen.
- De toevoeging van 345 arbeidsplaatsen detailhandel².
- De toevoeging van 103 arbeidsplaatsen industrie.
- De toevoeging van 2.406 arbeidsplaatsen overige programma's³.

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

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

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

De toerekening

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

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

Voor de auto-infrastructuur is gebruik gemaakt van een analyse van verkeersintensiteiten. Per voorziene maatregel is daarin een vergelijking gemaakt tussen het verkeer van en naar een bepaalde wijk in de autonome situatie (zonder toevoeging van de ontwikkelopgave) en de plansituatie (met toevoeging van de ontwikkelopgave). De procentuele toename van verkeer bepaalt per ingreep de toerekenbaarheid aan een specifieke wijk. Dit levert voor de auto-infrastructuur op totaalniveau een toerekeningspercentage op van 16,05%. Dit betekent dat van de totale kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen voor auto-infrastructuur, 16,05% toerekenbaar is aan de totale ontwikkelopgave (en het restant dus aan de bestaande voorraad van Haarlem).

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

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

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

Het tarief voor de toe te rekenen kosten

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

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

Tabel 2 – tarief per m² ontwikkelleenheid per wijk

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

	woningen	detail	industrie	overig	Totaal
A) m ² bvo programma	...	...	...	...	
B) weging eenheden	1,00	1,56	1,98	2,57	
resultaat (A x B)	...(1)	...(2)	...(3)	...(4)	1+2+3+4 (C)
Totaal eenheden	... m² bvo (C)				
Tarief betreffende wijk	€ ... (D)				
Verschuldigde exploitatiebijdrage	€ ... (C x D)				

Tabel 3 – rekentabel bepalen exploitatiebijdrage

Voorbeeldberekening toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Een initiatiefnemer wenst een ontwikkellocatie te realiseren in de Amsterdamsewijk. Zijn plan voorziet in de realisatie van 200 woningen van gemiddeld 80 m² bvo, 1.000 m² bvo kantoren en een kleinschalige buurtwinkel van 250 m² bvo. Het totale bouwoppervlak bedraagt 17.250 m².

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

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

De spelregels

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

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

Leeswijzer

De Nota bestaat uit 2 delen:

- Deel A Beleidskader
- Deel B Uitwerking beleidskader.

Deel A Beleidskader

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

Deel B Uitwerking beleidskader

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

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

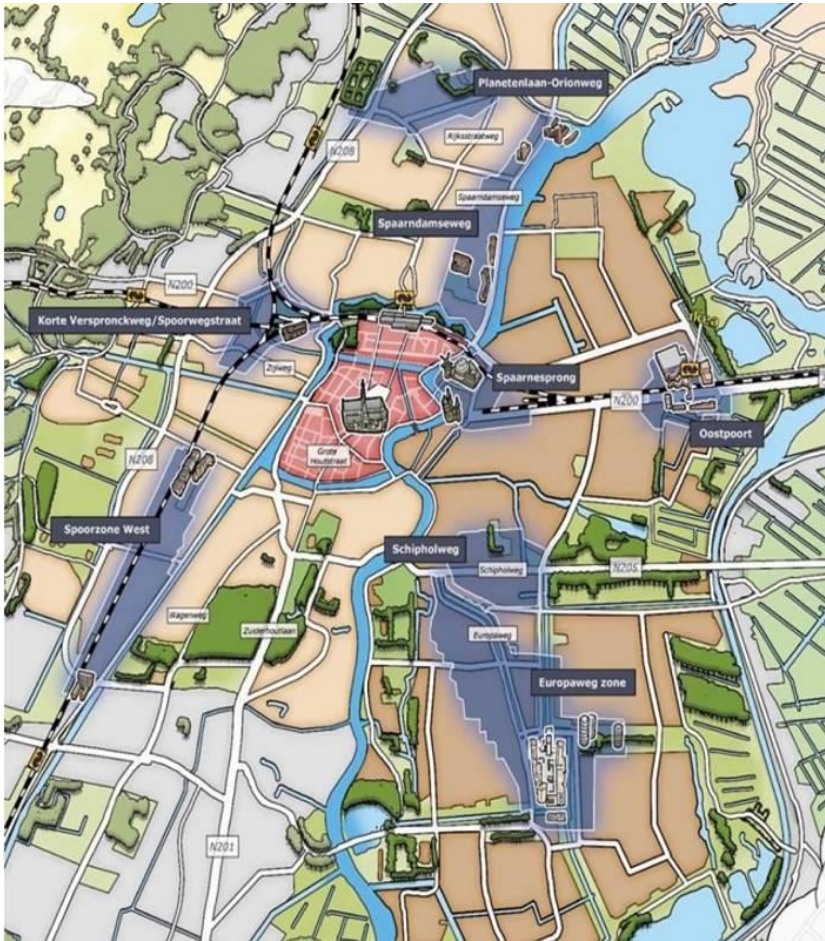
Vervolgens is in hoofdstuk 8 een kostenoverzicht van de bij het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen opgenomen. En in hoofdstuk 9 is de methodiek van de verdeling van de verhaalbare kosten van de netwerkvoorzieningen over de ontwikkelopgaven en de bestaande stad uitgewerkt. Na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

Deel A: Beleidskader



1. Inleiding

De gemeente Haarlem groeit! De gemeente staat in de komende jaren voor een belangrijke opgave om nieuwe woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen (i.c. groei arbeidsplaatsen) te realiseren. Tot en met 2030 wordt voorzien in de ontwikkeling van circa 11.250 woningen en circa 2.850 arbeidsplaatsen⁴. Om de groei van de stad te faciliteren heeft de gemeente acht ontwikkelzones aangewezen waar een groot deel van de ontwikkelopgave gerealiseerd gaat worden. Die ontwikkelzones zijn aangegeven in de onderstaande figuur.



Afbeelding 1 – ontwikkelzones in Haarlem

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

⁴ Dit is gebaseerd op de plancapaciteit in de periode tot 2030, ontleend aan het verkeersmodel gemeente Haarlem 2019. De bron van deze cijfers zijn jaarlijkse gemeentelijke inzichten in plancapaciteit, welke eveneens beschikbaar wordt gesteld op www.plancapaciteit.nl.

Naast vastgoedprogramma's moeten nieuwe openbare voorzieningen worden aangelegd en bestaande openbare voorzieningen worden aangepast om niet alleen kwantitatief, maar vooral ook kwalitatief te groeien. De gemeente streeft naar een evenwichtige groei met behoud van de stedelijke kwaliteit en de juiste balans tussen wonen, werken, voorzieningen, groen en mobiliteit. Zie de onderstaande passage uit het Programma Groei van Haarlem⁵:

“Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven. Dat zorgt voor grote druk op de woningmarkt. Daarom hebben we de ambitie om tot en met 2025 10.000 woningen toe te voegen. Deze zijn nodig om wachttijden voor sociale woningen te verkorten, doorstroom te vergemakkelijken en iedereen meer kans te geven een woning te vinden. We zorgen ervoor dat voorzieningen, zoals winkels, scholen en groen meegroeien met het aantal inwoners en dat we scherp toezien op de bereikbaarheid van de stad. Ook willen we meer werkgelegenheid in Haarlem mogelijk maken. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken. De lasten proberen we zo eerlijk mogelijk te verdelen over de stad. En hoe de stad eruit gaat zien bepalen we samen met de Haarlemmers, want samen maken we de stad!”

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

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

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

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

Voor de fietsvoorzieningen is het van belang om extra ruimte te creëren. Dit wordt gedaan door het herinrichten van kruisingen met auto-infrastructuur in de fietsnetwerkvoorzieningen in de stad

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

om de doorstroming te verbeteren. Daarnaast is er het belang om voor de fietser extra stallingsruimte te creëren nabij openbaarvervoerknooppunten om een makkelijke overstap op openbaar vervoer mogelijk te maken.

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

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

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

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

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

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

Hierdoor is het gerechtvaardigd dat *een evenredig gedeelte* van de kosten van deze netwerkvoorzieningen toegerekend wordt aan de toekomstige ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven. Dit betekent dat het overgrote deel van de kosten van de aanleg c.q. aanpassing van infrastructuur voor deze gemeentelijke verkeers- en openbaarvervoersnetwerken ten laste komt van de bestaande stad (lees: de algemene middelen van de gemeente).

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

De gemeente Haarlem heeft bij de ontwikkeling van nieuwe ontwikkellocaties een regisserende rol. Soms wordt deze vormgegeven door een actieve grondpolitiek⁶. Soms is sprake van een meer faciliterende rol⁷, waarbij ruimte wordt geboden aan particuliere ontwikkelinitiatieven.

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

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

Op gemeenten rust de wettelijke plicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen op particuliere exploitanten van zogenaamde aangewezen bouwplanontwikkelingen⁸ (zoals bijvoorbeeld de bouw van een of meerdere woningen) die worden opgenomen in daartoe aangewezen planologische besluiten (bijvoorbeeld een bestemmingsplan)⁹.

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

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

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

Voor de vaststelling van het publiekrechtelijke kostenverhaal via een exploitatieplan geldt de eis dat het kostenverhaal beperkt is tot de zogenaamde kosten van de grondexploitatie, die zijn vastgelegd in een kostensoortenlijst¹⁰. De aanleg van infrastructuur voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer worden daarin aangemerkt als “voorzieningen”. De kosten van voorzieningen zijn daarmee onderdeel van de wettelijk verhaalbare kosten van de grondexploitatie.

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

Voor het publiekrechtelijke verhaal van de kosten van voorzieningen is sprake van een aanvullende wettelijke eis. De kosten van aanleg van onder meer wegen en andere infrastructuurle voorzieningen kunnen alleen via een exploitatieplan worden verhaald, voor zover deze *direct* zijn gerelateerd aan de concrete individuele ontwikkellocatie. Dit komt tot uitdrukking in de wettelijke (cumulatief werkende) criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit die in de Wro zijn

⁸ Het overzicht van “aangewezen bouwplanmogelijkheden” is opgenomen in bijlage 1.

⁹ Het overzicht van “aangewezen planologische besluiten” is opgenomen in bijlage 1.

¹⁰ De kostensoortenlijst is opgenomen in bijlage 1.

verankerd¹¹. Deze criteria zijn niet dwingend van toepassing bij het maken van kostenverhaalsafspraken via een anterieure overeenkomst.

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

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

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

In het kader van de totstandkoming van de (nieuwe) Omgevingswet is door de wetgever dit knelpunt onderkend. Daarom wordt in de Omgevingswet voorzien in een nieuw instrumentarium om gemeenten bij de realisatie van ontwikkellocaties in staat te stellen een zogenaamde “financiële bijdrage” in rekening te brengen voor aangewezen categorieën “ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving¹²”. De bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden gerekend tot de categorieën ontwikkelingen waarvoor een financiële bijdrage kan worden verlangd. Dit nieuwe instrumentarium bevat de mogelijkheid om hierover zowel in overeenkomsten afspraken vast te leggen, als om deze kosten via de publiekrechtelijk weg op te leggen aan particuliere exploitanten. De genoemde criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit zijn op deze nieuwe aanvullende vorm van kostenverhaal niet van toepassing.

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

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

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

Het gemeentelijke belang om snel en voortvarend aan de slag te gaan met de groeiopgave, maakt dat het van belang is dat op korte termijn moet kunnen worden beschikt over het beleidskader voor verhaal van kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen in nieuwe

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

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

ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven. Daarbij wordt tot aan de invoering van de Omgevingswet voor de toepassing van het *privaatrechtelijk kostenverhaal* van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen, uitgegaan van een aantal bouwstenen zoals die zijn opgenomen in de voorstellen voor wetgeving voor het publiekrechtelijk kostenverhaal van financiële bijdragen voor de toepassing onder de nieuwe Omgevingswet.

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

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

2. Doel, reikwijdte en status van de Nota

2.1 Doel van de Nota

De Nota kent de volgende doelstellingen:

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

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

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

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

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

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

De aanleg van de in de Nota opgenomen bovenwijkse netwerkvoorzieningen leidt ertoe dat nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven in objectieve zin voordeel hebben van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen, in de zin dat kwaliteit van de fysieke leefomgeving in de betreffende nieuwe ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven verbetert.

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

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

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

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

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

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

2.2 De reikwijdte van de Nota

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

basis van een gemeentelijke grondexploitatie, worden de financiële bijdragen verhaald via de gemeentelijke gronduitgifte van bouwpercelen.

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

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

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

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

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

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

2.3 De status van de Nota

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

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

Voor de wijze van toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan de nieuwe ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven wordt gebruik gemaakt van en voorgesorteerd op de nieuwe Omgevingswet. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de daarin opgenomen kaders voor

publiekrechtelijk verhaal van zogenaamde “financiële bijdragen” aan “ontwikkelingen ter verbetering van de fysieke leefomgeving”.

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

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

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

Na vaststelling van de Nota wordt hiervan kennis gegeven op de website van de gemeente Haarlem¹³.

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

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

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

Zodra de Omgevingswet in werking treedt, gelden er eisen ten aanzien van de vastlegging en uitwerking van het kostenverhaalsbeleid voor deze groep van investeringen in onder meer de omgevingsvisie en/of gemeentelijke programma's¹⁴ en, ingeval van publiekrechtelijke toepassing van het kostenverhaal, in het omgevingsplan. Waar nodig zal op dat moment actualisatie van de Nota plaatsvinden.

¹³ www.haarlem.nl/bekendmakingen

¹⁴ Bedoeld wordt hier het nieuwe instrument van het “programma”, zoals opgenomen in afdeling 3.2 Omgevingswet.

3. Wettelijk kader kostenverhaal

3.1 Inleiding

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

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

3.2 De wettelijke kostenverhaalsregeling onder de Wro

3.2.1 De wettelijke kostenverhaalsplicht

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

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

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

- a. De ontwikkeling vindt plaats op basis van een in de wet aangewezen planologisch besluit¹⁵ én:
- b. De ontwikkeling bestaat uit een in de wet aangewezen bouwplanmogelijkheid¹⁶, die mogelijk wordt gemaakt op grond van dit planologisch besluit.

3.2.2 Gemengd kostenverhaalsstelsel

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

¹⁵ Het overzicht van "aangewezen planologische besluiten" is opgenomen in bijlage 1.

¹⁶ Het overzicht van "aangewezen bouwplanmogelijkheden" is opgenomen in bijlage 1.

De kostenverhaals

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

Van de verplichting een exploitatieplan vast te stellen kan, in relatie tot de kostenverhaals

plicht, worden afgezien, indien voor alle gronden in het gebied waarvoor in het planologische besluit aangewezen bouwplannen zijn opgenomen, het kostenverhaal ten tijde van de vaststelling van het planologisch besluit, anderszins is verzekerd. Van “anderszins verzekeren” is bijvoorbeeld sprake indien het uitgeefbare gronden van de gemeente betreft en/of eigendommen van particuliere exploitanten, waarvoor tijdig een (anterieure) overeenkomst over kostenverhaal is gesloten.

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

In de Wro is voorts een regeling opgenomen voor kruimelgevallen, waarin de gemeente kan afzien van de toepassing van kostenverhaal¹⁷.

3.2.3 Publiekrechtelijk kostenverhaal

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

plicht.

In de exploitatieopzet wordt de uitwerking opgenomen van de verhaalbare kosten, zoals opgenomen in de wettelijke kostensoortenlijst¹⁸, voor de betreffende ontwikkellocatie. Voor de bepaling van de verhaalbare kosten van onder meer voorzieningen (zoals de aanleg van wegen, fietsinfrastructuur en infrastructuur voor openbaar vervoer) geldt de aanvullende eis dat moet worden voldaan aan de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit¹⁹

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

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

¹⁷ De criteria voor toepassing zijn vastgelegd in artikel 6.2.1 a Bro.

¹⁸ De kostensoortenlijst is opgenomen in bijlage 1.

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

3.2.4 Privaatrechtelijk kostenverhaal

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

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

3.2.5 De toepassing van de Nota onder de huidige Wro

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

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

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

- De in de Nota betrokken bovenwijkse netwerkvoorzieningen worden, als geheel, in de voorstellen voor de nieuwe wettelijke regeling zijn aangemerkt als “ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving”.
- De in het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen zijn concreet in de Nota benoemd en omschreven.
- Voor de verhaalbare kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen is uitgegaan van de geraamde realisatiekosten voor zover de bekostiging niet anderszins is verzekerd. Dit betekent dat, waar van toepassing, de raming van de realisatiekosten is verminderd met ontvangen subsidies of bijdragen van derden.
- Voor de toedeling van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan de toekomstige ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven is uitgegaan van de functionele samenhang van enerzijds de verschillende voorzieningen en anderzijds de per wijk te onderscheiden ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven.
- De Nota bevat de uitwerking van de methodiek van de toedeling van de verhaalbare kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen naar de bestaande stad en de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven, onderscheiden naar de 21 wijken van de stad.
- De toedeling van de kosten van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen is zowel van toepassing voor situaties van particuliere exploitatie als bij gemeentelijke grondexploitaties.
- Verslaglegging van de verantwoording van de ontvangen kostenverhaalsbijdragen en de besteding daarvan.

4. De toedelingssystematiek

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

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

De bouwstenen:

1 Omschrijving van de in het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen.

In hoofdstuk 6 is de opsomming en de van de in het kostenverhaal te betrekken concrete netwerkvoorzieningen opgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar 3 categorieën:

- a. auto-infrastructuur;
- b. fietsinfrastructuur;
- c. openbaarvervoersinfrastructuur.

Waar van toepassing, is ook nadere informatie verstrekt over de locatie van de aan te leggen c.q. aan te passen voorzieningen. Het betreft voorzieningen waarvan het beleid is gericht op realisatie in de periode 2020 tot en met 2030.

2 Omschrijving van de in het kostenverhaal te betrekken ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven

In hoofdstuk 7 is een overzicht opgenomen van de toekomstige ontwikkelopgave binnen de gemeente, eveneens voor de periode 2020-2030. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen woningbouw enerzijds en andere functies (relatie met arbeidsplaatsen) anderzijds. Voor de verdeling van deze ontwikkelopgave is uitgegaan van de indeling van de stad naar 21 wijken. De indeling van deze wijken is gebaseerd op de wijkindeling van Haarlem.

3 De bepaling van de verhaalbare kosten van de in het kostenverhaal te betrekken bovenwijkse netwerkvoorzieningen.

In hoofdstuk 8 is per concrete voorziening de hoogte van de met de aanleg/aanpassing verband houdende kosten van realisatie opgenomen. Daarbij is, voor zover aan de orde, rekening gehouden met de aftrek van door de gemeente verkregen c.q. aan de gemeente toegekende subsidies of bijdragen van derden. Er is rekening gehouden met een fasering van de uitvoering van de voorzieningen in de tijd over de periode 2020 tot en met 2030.

4 De toedeling van de verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen aan de bestaande stad en aan de ontwikkellocaties/opgaven.

De methodiek van de toedeling is uitgewerkt in hoofdstuk 9. De methodiek leidt ertoe dat, onderscheiden naar de 21 wijken, voor elke eenheid van een nieuwe ontwikkelopgave voor woningbouw of andere functies, een totaaltarief wordt bepaald voor de totale toe te rekenen kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen.

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

Auto-infrastructuur

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

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

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

Fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur

De gehanteerde methodiek voor de verdeling van de kosten van de auto-netwerkvoorzieningen is niet goed bruikbaar voor de toedeling van de verhaalbare kosten van netwerkvoorzieningen van fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur. Ten aanzien van de verdeling van de verhaalbare kosten, is voor de bepaling van het aan de ontwikkelopgaven toe te rekenen proportionele aandeel van de verhaalbare kosten, uitgegaan van een gelijke omslag naar aantallen gewogen vierkante meters bvo²⁰ in de stad. Hierbij is het gewogen ontwikkelprogramma per wijk afgezet tegen het gewogen totaal van bestaand en nieuw programma in de hele stad.

Totaal tarief

Het totaal tarief per eenheid vierkante meter bvo van een ontwikkelopgave voor het geheel van de toe te rekenen bovenwijkse netwerkvoorzieningen kan op deze wijze per wijk worden bepaald vanuit de optelsom van de hiervoor genoemde tarieven voor auto-, fiets- en openbaarvervoerinfrastructuur. Dit totaal tarief is bepaald op basis van een netto contante waarde²¹ per 1 januari 2020 en is vanaf die datum rentedragend tegen 2,8% per jaar (samengestelde interest). Het totaal tarief is per wijk verschillend.

²⁰ Bvo= bruto vloeroppervlak. Dit begrip is nader omschreven in bijlage 1.

²¹ Voor het begrip netto contante waarde zie bijlage 1.

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

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

5. Implementatie van de Nota

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

5.1 Bestemmingsreserve bovenwijkse netwerkvoorzieningen

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

Bestedingen ten laste van de bestemmingsreserve

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

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

De voeding van de bestemmingsreserve

De bestemmingsreserve wordt gevoed met de bijdragen, afkomstig uit:

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

5.2 Periodieke actualisatie van de Nota

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

- De wijzigingen in het uitvoeringsprogramma voor de realisatie van bovenwijkse netwerkvoorzieningen (ter uitvoering van de (huidige) Structuurvisie openbare ruimte).
- Wijzigingen in de aard en omvang van de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven en de daaraan verbonden programmatische kaders.
- Wijzigingen in de uitvoeringsfasering van de realisatie van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen en de ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven.
- Actualisatie van de investeringsramingen van de nog te realiseren bovenwijkse netwerkvoorzieningen c.q. het vastleggen van de kosten van gerealiseerde bovenwijkse netwerkvoorzieningen.

- Actualisatie van de door de gemeente ontvangen en nog te ontvangen kostenverhaalsbijdragen en bijdragen uit gemeentelijke grondexploitaties in de bovenwijkse netwerkvoorzieningen.
- Actualisatie van parameters zoals de kostenindexeringen en rente.

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

5.3 Toepassing van de Nota onder de Omgevingswet

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

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

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

Deel B: Uitwerking beleidskader



6. Omschrijving van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen

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

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

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

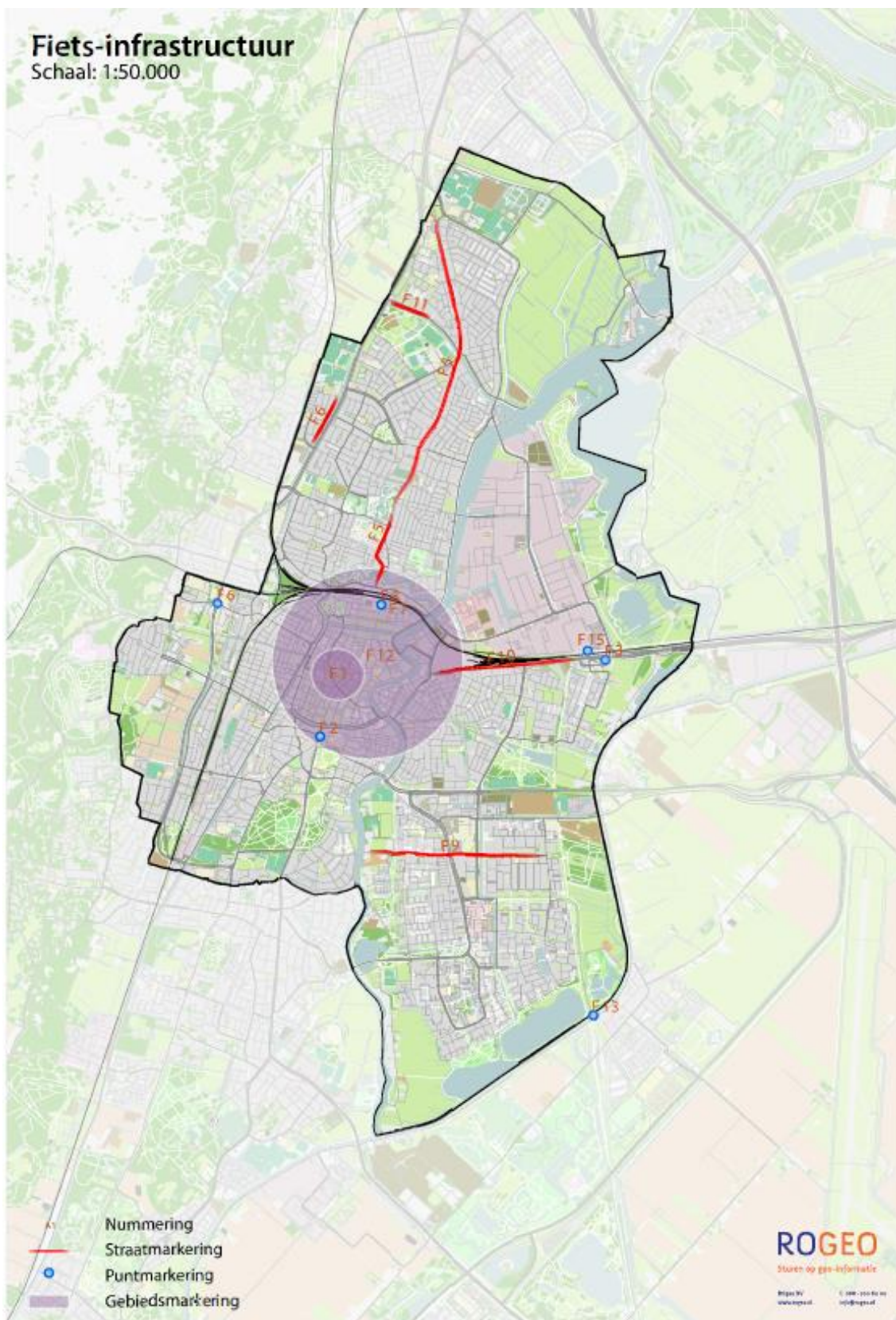
- fase 1, *no regret*-maatregelen in de periode 2020-2025;
- fase 2, maatregelen op hoofdlijnen voor de periode 2025-2030 en;
- fase 3, de contouren van maatregelen voor de periode 2030-2040.

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

Op basis van de verschillende bronnen is een lijst met bovenwijkse netwerkvoorzieningen opgesteld welke een gebiedsoverstijgend karakter kennen. Deze lijst is vervolgens geactualiseerd met besluitvorming van de gemeenteraad die plaats heeft gevonden na het opstellen van de brondocumenten, over specifieke voorzieningen uit de lijst. Voor de SOR wordt namelijk jaarlijks het uitvoeringsprogramma geactualiseerd, inclusief een inventarisatie welke in de SOR opgenomen voorzieningen in het eerstvolgende begrotingsjaar gerealiseerd gaan worden.

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

Dit overzicht is nader uitgewerkt in bijlage 2.



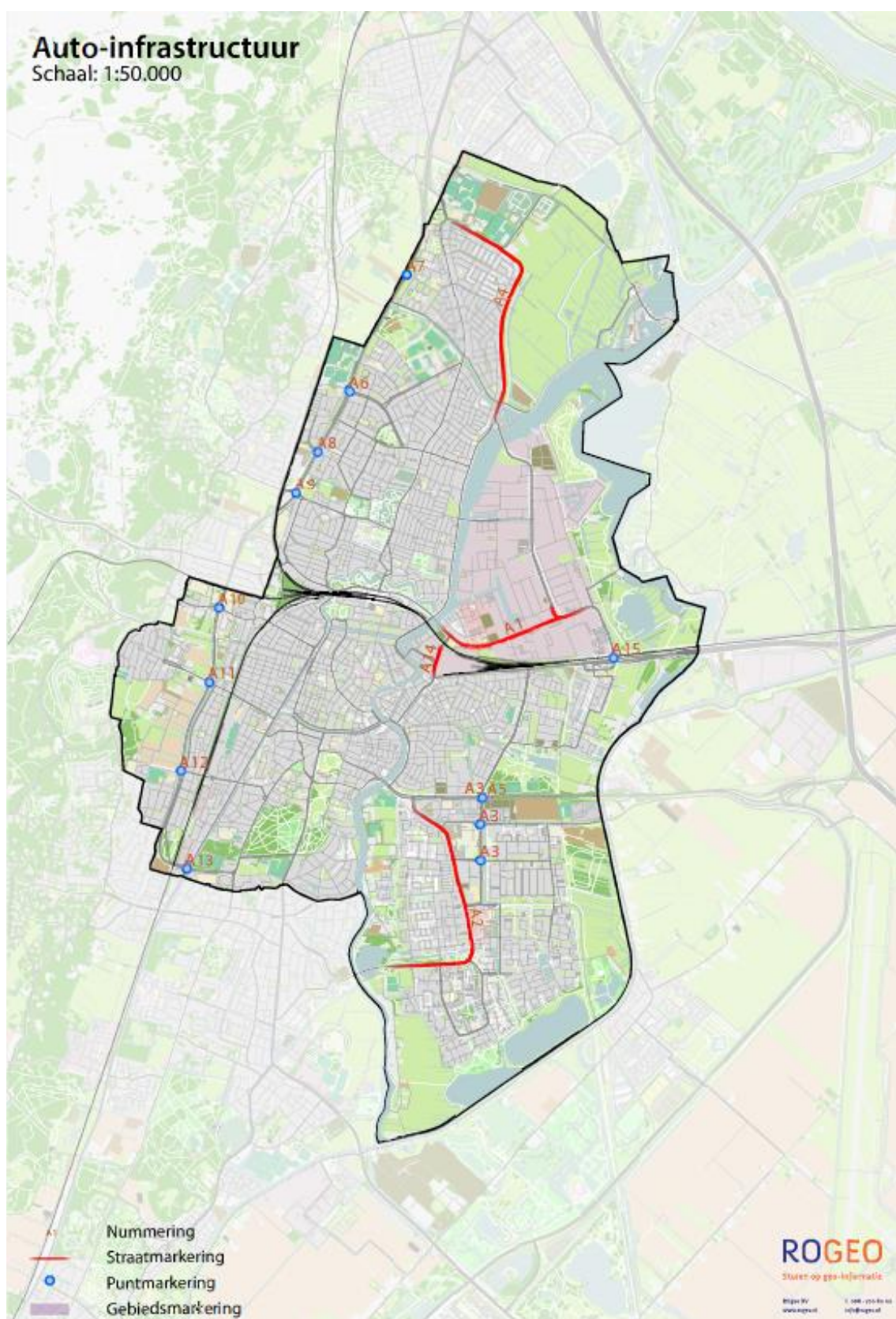
Afbeelding 2 – netwerkvoorzieningen fietsinfrastructuur van gemeentelijk en/of regionaal belang

BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN FIETSFRASTRUCTUUR		
#	Naam voorziening	Omschrijving
F1	Fietsparkeren binnenstad	De komende jaren krijgt de binnenstad te maken met een grote toename van fietsen. Voor een goede verblijfskwaliteit van de openbare ruimte is het belangrijk dat fietsparkeren goed wordt geregeld. Bij voorkeur wordt fietsparkeren ondergronds opgelost, maar dat is niet altijd mogelijk. Mogelijke locaties zijn de Nieuwe Groenmarkt, Botermarkt en Grote Houtstraat. Het vergt grote investeringen in stallingsmogelijkheden.
F2	Fietsparkeren bij ov Houtplein	Het Houtplein en omgeving is een belangrijk openbaar vervoersknooppunt. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren moeten er voldoende en goede stallingsmogelijkheden voor de fiets zijn. Daarnaast is het Houtplein een toegang tot het centrum en voor een goede verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in het centrum is het belangrijk dat fietsparkeren goed wordt geregeld. Er moeten extra voorzieningen bij het Houtplein gerealiseerd worden.
F3	Kortetermijnoplossing fietsparkeren ov Spaarnwoude	Realisatie van een kortetermijnoplossing van 500 fietsparkeerplekken op maaiveld bij het station Spaarnwoude. Dit sorteert voor op de ontwikkelingen in ontwikkelzone Oostpoort.
F4	Fietsparkeren bij ov R(egio)net haltes	Haarlem kiest voor versterking van de ketenmobiliteit, wat betekent dat mensen tijdens hun reis op een makkelijke manier de fiets, het openbaar vervoer en de auto kunnen combineren. Voldoende stallingsaanbod bij R-net haltes is hiervoor belangrijk. Er is behoefte aan uitbreiding met minimaal 650 fietsparkeerplaatsen bij 11 R-net haltes in Schalkwijk, Oost en Noord.
F5	Fietsknelpunt Kennemerplein / Schoterweg / Kennemerstraat	Vergroten capaciteit fietsverbinding Rijksweg – stationsgebied. Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring. Dit wordt geoptimaliseerd door het oplossen van het knelpunt Kennemerplein.
F6	Herinrichting Lodewijk van Deijssellaan tot fietsstraat	Als onderdeel van de snelfietsroute Haarlem-Velsen wordt de Lodewijk van Deijssellaan een fietsstraat waar de fietser voorrang krijgt. Op de hoek van de Zijlweg met de Westelijke Randweg wordt een tweerichtingenfietspad aangelegd, met een nieuwe oversteek zodat de fietsers beter kunnen oversteken.
F7	Korte termijn maatregelen fietsparkeren bij ov Stationsplein	Op korte termijn dient de capaciteit van het fietsparkeren nabij het ov stationsplein te worden vergroot.
F8	Lange termijn maatregelen fietsparkeren bij ov Stationsplein	Naast de vergroting van de capaciteit op korte termijn, is op lange termijn de uitbreiding van de huidige fietsenkelder noodzakelijk. Het betreft de toevoeging van 2.000 plaatsen.
F9	Herprofilen Kennedylaan, Belgiëlaan en Floris van Adrichemlaan	In het kader van de visie 'Dwars door Schalkwijk' wordt de oost-westroute vanaf het pontje over de Spaarne tot de Poelpolder geheerprofileerd. Er komt meer ruimte voor langzaam verkeer. Met deze ingreep wordt tevens de recreatieve route versterkt.
F10	Versmalling van de rijbaan Amsterdamsevaart	Reconstructie van de Amsterdamsevaart ten behoeve van de snelle fietsverbinding F200 en fietsnetwerk.

BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN FIETSFRASTRUCTUUR		
#	Naam voorziening	Omschrijving
F11	Ontbrekende fietsschakels Planetenlaan – Schoterbos	Fietsbrug over de Jan Gijzenvaart. Fietspaden in Schoterbos zijn onderdeel van plan Schoterbos en ten behoeve van het fietsnetwerk.
F12	Fietsring: Bolwerken, Raaks en Wilhelminastraat	Het fietsnetwerk wordt de komende jaren geoptimaliseerd. Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring. Dit is een ring rondom de Binnenstad van waaruit alle wijken van Haarlem ontsloten worden. Fietsers krijgen op de fietsring de ruimte waardoor ze verleid worden om om de binnenstad heen te fietsen. De ingrepen richten zich op een herinrichting van de wegstructuur, een andere indeling van het wegdek en een aanpassing van de VRI ²² . Nabij de fietsring komen meer voorzieningen om fietsen te parkeren.
F13	Fiets- en voetbrug over de Ringvaart	Overbrugging van de Ringvaart tussen het Emeltpad en R-net. Onderdeel van de regionale (snel)fietsroute.
F14	Fietsenstallingen bij economische centra (niet de binnenstad)	Haarlem kiest voor versterking van de ketenmobiliteit. Voldoende stallingsaanbod bij economische centra is hiervoor belangrijk.
F15	Fietsparkeren lange termijn bij station Spaarnwoude	Naast de vergroting van de capaciteit op korte termijn, is op lange termijn de uitbreiding van de parkeercapaciteit noodzakelijk. Het betreft de toevoeging van 500 fietsparkeerplaatsen.

Tabel 4 – bovenwijkse netwerkvoorzieningen fietsinfrastructuur

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

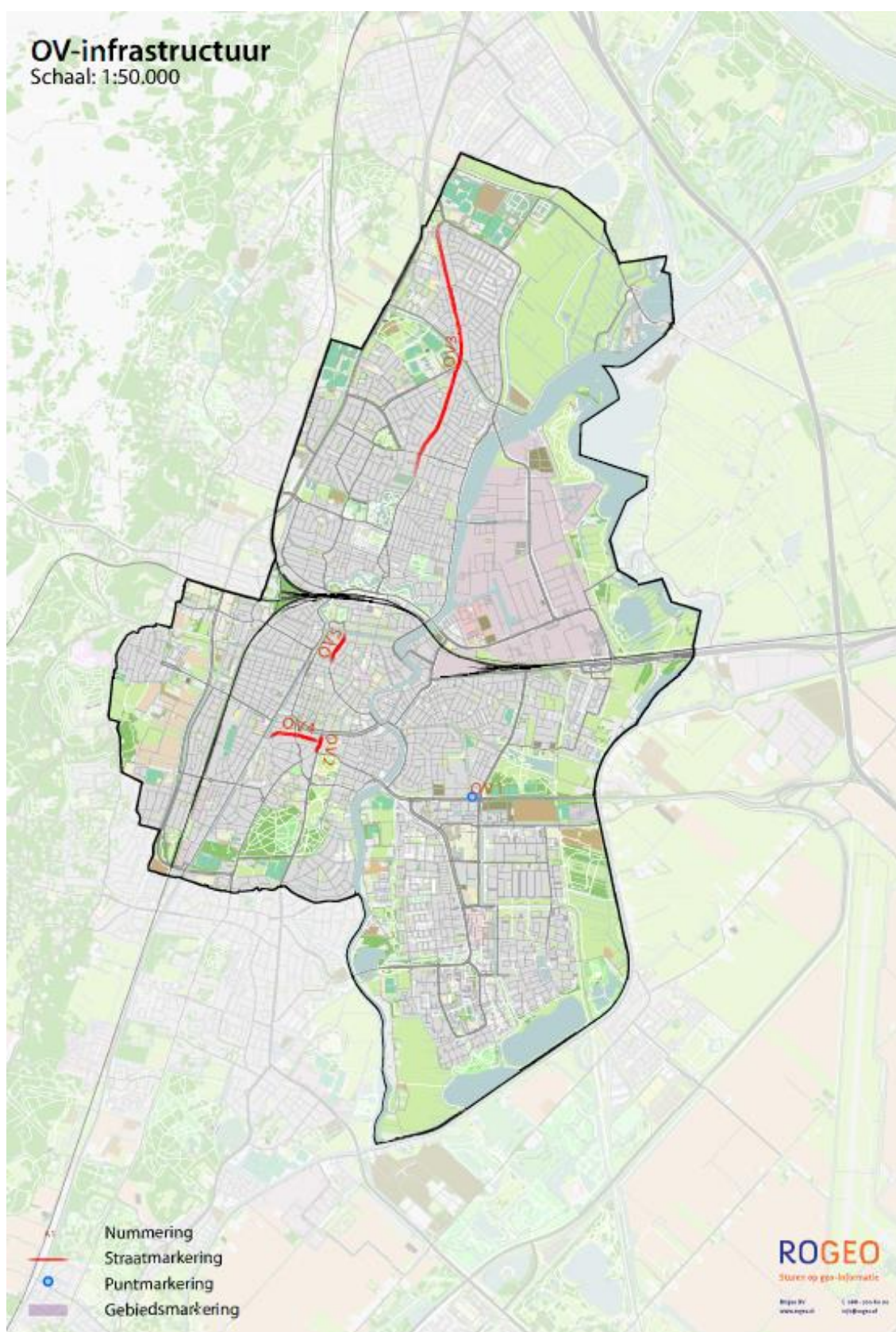


Afbeelding 3 – netwerkvoorzieningen auto-infrastructuur van gemeentelijk en/of regionaal belang

BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN AUTO-INFRASTRUCTUUR		
#	Naam voorziening	Omschrijving
A1	Vergroten vervoerscapaciteit N200	De vervoerscapaciteit op de N200 (tussen de A200 en de Prinsenbrug) dient te worden vergroot, om het toenemende verkeer te kunnen afwikkelen. Hierbij staat de bereikbaarheid van Haarlem-Noord vanuit het oosten centraal, waarbij er betere mogelijkheden komen voor verschillende vervoersmodaliteiten.
A2	Herstructurering stadsstraat Europaweg	De Europaweg dient in het kader van de SOR te worden afgewaardeerd tot stadsstraat. De maatregel is gerelateerd aan het ov-knooppunt Buitenrust en de gebiedsontwikkeling Oostpoort.
A3	Herinrichting kruispunten Amerikaweg	De Amerikaweg doorkruist verschillende wegen, zoals de Boerhaavelaan, de Kennedylaan en de Schipholweg. De Amerikaweg vormt de toegangsweg van Schalkwijk en ten behoeve van de doorstroming worden de kruispunten geherstructureerd.
A4	Verbetering doorstroming Waarderweg – Vondelweg	Om het verkeer van de Vondelweg en Waarderweg naar de regioering te leiden worden aanpassingen gedaan aan de wegbewijzing, indeling en VRI van deze wegen, verbetering doorstroming.
A5	Aanleg ongelijkvloerse kruising en herinrichting kruispunt Schipholweg - Amerikaweg / Prins Bernhardlaan	Aanleg ongelijkvloerse kruising onder de N205 tussen de Amerikaweg en de Prins Bernhardlaan voor voetgangers en fietsers. Hiermee stroomt de N205 beter door en kunnen fietsers en voetgangers veiliger van de Amerikaweg naar de Prins Bernhardlaan.
A6	Herinrichting kruispunt Orionweg	Herinrichting van de kruising Orionweg met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A7	Herinrichting kruispunt Simon Vestdijkpark	Herinrichting van de kruising Simon Vestdijkpark met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A8	Herinrichting kruispunt Stuyvesantstraat	Herinrichting van de kruising Stuyvesantstraat met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A9	Herinrichting kruispunt Kleverlaan	Herinrichting van de kruising Kleverlaan met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A10	Herinrichting kruispunt Zijlweg	Herinrichting van de kruising Zijlweg met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A11	Herinrichting kruispunt De Ruijterweg	Herinrichting van de kruising De Ruijterweg met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A12	Herinrichting kruispunt Pijlsaan	Herinrichting van de kruising Pijlsaan met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.
A13	Herinrichting kruispunt Leidsevaart	Herinrichting van de kruising Leidsevaart met de N208 ten behoeve van een betere doorstroming. Het betreft ingrepen aan de Orionweg en de kruising, niet de N208 zelf.

A14	Bevordering gebruik hoofdroutes Oudeweg/ Schipholweg	Afwaardering van alternatieve routes, zoals de Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersingelgracht en Europaweg om het gebruik van de hoofdroutes te stimuleren. De ingrepen zien toe op onder andere aanpassingen in de verharding en bewijzing.
A15	Verbinding Veerplas	Aanpassing bestaande viaduct richting de Veerplas door de Camera Obscuraweg het talud van de N200 te laten doorkruisen.

Tabel 5 – bovenwijkse netwerkvoorzieningen auto-infrastructuur



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

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

Tabel 6 – bovenwijkse netwerkvoorzieningen openbaarvervoersinfrastructuur

7. Omschrijving van de toekomstige ontwikkellocaties/ontwikkelopgaven

De ontwikkellocaties en ontwikkelopgaven die worden voorzien, zijn ontleend aan het verkeersmodel dat gebruikt wordt voor de toerekening van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen (zie hoofdstuk 9). De programma's die daarin zijn opgenomen komen voort uit gemeentelijke inzichten van actuele plancapaciteit (welke jaarlijks worden bijgehouden) en kennen een planhorizon voor de periode tot en met 2030²³. Bij de totstandkoming van de nota is gebruik gemaakt van het op dat moment meest recente verkeersmodel; het verkeersmodel Haarlem 2019, waardoor de meest actuele inzichten ten aanzien van plancapaciteit afwijken van de in deze Nota gehanteerde programmatische uitgangspunten.

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

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

Wijk	Woningen	Detailhandel	Industrie	Overig
	<i>stuks</i>	<i>arbeidsplaatsen</i>		
Amsterdamsewijk	30	4	2	12
Boerhaavewijk	3.121	4	1	790
Delftwijk	106	4	1	9
Duinwijk	486	5	1	42
Europawijk	733	2	1	23
Haarlemmerhoutkwartier	35	6	4	113
Houtvaartkwartier	1.737	172	-9	668
Indischewijk	445	10	1	15
Meerwijk	723	23	1	30
Molenwijk	212	3	1	17
Oude Stad	298	54	15	203
Parkwijk	458	4	1	38
Slachthuiswijk	1.065	2	2	16
Te Zaanenkwartier	433	5	4	39
Ter Kleefkwartier	184	6	2	41
Transvaalwijk	416	12	2	17
Vogelenwijk	0	1	1	5
Vondelkwartier	360	2	1	13
Waarder- en Veerpolder	409	21	67	290
Zijlwegkwartier	5	5	2	22
Spaarndam	8	0	0	3
Totaal	11.264	345	103	2.406

Tabel 7 – ontwikkelopgave per wijk

²³ De informatie komt overeen met de cijfers die worden bijgehouden op www.plancapaciteit.nl (medio 2019).

8. De verhaalbare kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Van de bovenwijkse netwerkvoorzieningen zijn kostenramingen van de aanleg c.q. aanpassing van de voorzieningen geïnvventariseerd. Deze kostenramingen zijn deels ontleend aan besluiten die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Het betreft uitgewerkte SSK-kostenramingen²⁴ van voorzieningen die binnen afzienbare tijd tot realisatie zullen komen. Voor de voorzieningen die verder in de toekomst liggen, zijn kostenramingen met een meer globaal karakter gehanteerd.

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

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

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

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

Op basis van de exploitatieopzet zijn de investeringskosten voor de bovenwijkse netwerkvoorzieningen die voor kostenverhaal in aanmerking komen, vertaald naar een netto contante waarde²⁵ per 1 januari 2020. Dit bedrag ligt aan de basis van het verhalen van de kosten van bovenwijkse netwerkvoorzieningen. In de tabellen op de volgende pagina zijn deze kosten opgenomen voor de verschillende categorieën van bovenwijkse netwerkvoorzieningen.

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

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

²⁵ Voor het begrip netto contante waarde zie bijlage 1.

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

Tabel 8 – kostenraming bovenwijkse netwerkvoorzieningen fietsinfrastructuur

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

Tabel 9 – kostenraming bovenwijkse netwerkvoorzieningen auto-infrastructuur

KOSTENRAMING BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN OV-INFRASTRUCTUUR		
#	Naam voorziening	Investerings*
OV1	Mobiliteitshub Nieuw-Zuid	€ 17.074.499
OV2	Herinrichting Houtplein	€ 7.523.330
OV3	Herstructurering stadsstraat Rijksstraatweg: ov-maatregelen	€ 3.287.000
OV4	Herprofileren Tempeliersstraat	€ 538.461
OV5	Herinrichting Nassaulaan	€ 2.283.257
TOTAAL		€ 30.706.547

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

9. Toedeling van verhaalbare kosten aan ontwikkellocaties

9.1 Schaalniveau van toerekening bovenwijkse netwerkvoorzieningen

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

9.2 Gehanteerde verdeelsleutels

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

Toelichting verdeelsleutel infrastructuur voor fiets- en openbaarvervoer-voorzieningen

Om de groei van Haarlem als verdeelsleutel te bepalen is, gebruik gemaakt van de programma's die ten grondslag liggen aan het Verkeersmodel Haarlem 2019. Dit programma is reeds in hoofdstuk 7 toegelicht. Om dit programma te kunnen gebruiken, is allereerst het programma uitgedrukt in m² bvo. Voor woningbouw is daarmee rekening gehouden met het gemiddelde oppervlak van een woning in de gemeente Haarlem, zijnde 133 m² bruto vloeroppervlakte²⁶. Voor het overige programma is op basis van arbeidsplaatsen een vertaling gemaakt naar oppervlakte. De gehanteerde omslagfactor is gebaseerd op de CROW-verkeerskengetallen. Dit levert op dat één arbeidsplaats gelijk staat aan 67 m² detailhandel, 33 m² industrie en 25 m² bvo overige functies. Dit volgt uit de rapportage van Goudappel Coffeng, opgenomen in bijlage 4.

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

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

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

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

Met behulp van deze wegingsfactor kan de verdeelsleutel voor de bestaande stad en de groei van de stad worden vastgesteld. Hiervoor zijn allereerst alle programma's (te weten: huidig, toekomstig en ontwikkeling) vermenigvuldigd met deze wegingsfactor. Vervolgens is het gewogen ontwikkelprogramma per wijk gedeeld door de totale gewogen toekomstige voorraad (nieuwbouwontwikkelingen + de bestaande stad). De totale gewogen toekomstige voorraad bestaat uit 16.498.769 m².

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

Tabel 12 – toerekenfactor fiets- en ov-infrastructuur

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

Toelichting verdeelsleutel auto-infrastructuur

Voor de categorie auto-infrastructuur geldt dat de kosten worden toegerekend aan de wijken aan de hand van een verkeersmodel waarin een verkeersintensiteitsanalyse is uitgevoerd. Dit verkeersmodel is opgesteld door Goudappel Coffeng (zie bijlage 4) en hierin zijn, per voorziene maatregel voor auto-infrastructuur, zogenaamde selected zone-analyses uitgevoerd. Daarin wordt een vergelijking gemaakt tussen het verkeer van en naar een bepaalde wijk in de autonome situatie

²⁷ Abp=arbeidsplaats

(dat wil zeggen zonder toevoeging van het ontwikkelprogramma) en in de situatie met toevoeging van het voorziene ontwikkelprogramma. Het procentuele verschil tussen beide bepaalt de mate waarin de ontwikkelopgave in een bepaalde wijk belang heeft bij een bepaalde ingreep. De resultaten van deze analyse zijn samengevoegd en op totaalniveau leidt dit tot de onderstaande toerekenfactoren.

Wijk	Toerekenfactor auto-infrastructuur
Amsterdamsewijk	0,05%
Boerhaavewijk	5,98%
Delftwijk	0,14%
Duinwijk	0,58%
Europawijk	0,81%
Haarlemmerhoutkwartier	0,02%
Houtvaartkwartier	3,02%
Indischewijk	0,51%
Meerwijk	0,71%
Molenwijk	0,28%
Oude Stad	0,14%
Parkwijk	0,46%
Slachthuiswijk	1,06%
Te Zaanenkwartier	0,56%
Ter Kleefkwartier	0,25%
Transvaalwijk	0,54%
Vogelenwijk	0,01%
Vondelkwartier	0,41%
Waarder- en Veerpolder	0,50%
Zijlwegkwartier	0,01%
Spaarndam	0,00%
Totaal	16,05%

Tabel 13 – toerekenfactor auto-infrastructuur

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

9.3 Tarief bijdrage bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Op basis van de gehanteerde systematiek ontstaan voor de fietsinfrastructuur en ov-infrastructuur een verdeelsleutel op basis van een vast bedrag per m² exclusief btw. Voor de fietsinfrastructuur draagt elke nieuwe vierkante meter ontwikkeling € 2,18 bij en voor de ov-infrastructuur bedraagt dit € 1,86. Voor de auto-infrastructuur varieert het tarief per wijk als gevolg van de verkeersintensiteitenanalyse. De differentiatie tussen de verschillende totaaltarieven per wijk ontstaat daarom door de toerekening van de kosten voor auto-infrastructuur.

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

Wijk	Totaaltarief
Amsterdamsewijk	€ 11,70
Boerhaavewijk	€ 14,51
Delftwijk	€ 10,36
Duinwijk	€ 11,15
Europawijk	€ 10,87
Haarlemmerhoutkwartier	€ 5,58

Wijk	Totaaltarief
Houtvaartkwartier	€ 12,68
Indischewijk	€ 9,17
Meerwijk	€ 9,75
Molenwijk	€ 11,82
Oude Stad	€ 5,99
Parkwijk	€ 9,18
Slachthuiswijk	€ 10,10
Te Zaanenkwartier	€ 10,53
Ter Kleefkwartier	€ 10,69
Transvaalwijk	€ 11,59
Vogelenwijk	€ 18,88
Vondelkwartier	€ 9,63
Waarder- en Veerpolder	€ 8,10
Zijlwegkwartier	€ 7,26
Spaarndam	€ 6,22

Tabel 14 – totale tarieven per eenheid ontwikkeling per wijk

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

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

Tabel 15 – rekentabel bepalen toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Voorbeeld berekening toe te rekenen kosten bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Een initiatiefnemer wenst een ontwikkellocatie te realiseren in de Amsterdamsewijk. Zijn plan voorziet in de realisatie van 200 woningen van gemiddeld 80 m² bvo, 1.000 m² bvo kantoren en een kleinschalige buurtwinkel van 250 m² bvo. Het totale bouwoppervlak bedraagt 17.250 m².

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

Bijlagen

Bijlage 1 – Relevante begrippen

Bijlage 2 – Overzichtstabel bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Bijlage 3 – Exploitatieopzet bovenwijkse netwerkvoorzieningen

Bijlage 4 – Notitie verkeerseffecten nieuwbouw Haarlem (Goudappel Coffeng)

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem.

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl