Bundel - Commissie Ruimte en Gebiedsontwikkeling van 19 januari 2023

1 opening

1.A 19:30 - Mededeling van de voorzitter

1.B Vaststelling agenda

1.C Spreekrecht voor publiek voor onderwerpen die niet op de agenda staan

2 Beeldvorming en oordeelsvorming

2.A 19:35 - Definitief Ontwerp Centrumplan Ouderkerk a/d Amstel

In de raadsvergadering van 17 februari 2022 is het Voorlopig Ontwerp voor het Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel van Delva van 21.12.2021 vastgesteld als basis voor uitwerking in volgende fases. Er is de opdracht gegeven om bij de uitwerking tot een Definitief Ontwerp (DO) keuzes voor te leggen over mogelijke kostenbesparingen en het eenrichtingsverkeer. Tevens is aangegeven de parkeerbehoefte van 40-45 plekken gedurende het gehele jaar te verwerken.
Voor de DO fase is net als voor vorige fases een participatieplan opgesteld. Conform dit participatieplan is met Delva en de belanghebbenden een Definitief Ontwerp uitgewerkt.
Het Definitief Ontwerp betreft de herinrichting van de openbare ruimte van de Kerkstraat/ Kampje/ graskeienveld op basis van het Voorlopig Ontwerp. Bij het vaststellen van het Schetsontwerp heeft de raad opdracht gegeven dat de verkeersveiligheid leidend moet zijn binnen het uit te werken ontwerp. De nieuwe verkeerssituatie in het Definitief Ontwerp voldoet aan de normen van een Duurzaam Veilige weginrichting van het CROW en is veiliger dan de huidige situatie. In het Definitief Ontwerp zijn de uitgangspunten uit het Voorlopig Ontwerp (en daarmee uit het Schetsontwerp, Spijkers met Koppen en het Ambitiedocument) verder uitgewerkt en technisch vormgegeven.
De geraamde kosten voor het uitvoeren en realiseren van het Centrumplan DO zijn geraamd en inzichtelijk gemaakt. De financiering van het Centrumplan en de te maken keuzes maken onderdeel uit van dit raadsvoorstel.
Met het vaststellen van het DO en de financiering door de raad wordt de ontwerpfase afgesloten en kan de realisatie van het Centrumplan worden gestart.

Centrumplan - RV23-01

Centrumplan- BLS 23-01

Centrumplan- bijl 20def. ontwerp 098 DLA 220912 DO Booklet Print

Centrumplan- bijl stedebouwkundig plan DLA 20098 DO - Stedenbouwkundige principes Rabobankgebouw

TV R&G DO Centrumplan (19-01-2023)

3 Overleg met het college- vragen aan het college

3.A 21:35 - Openstaande toezeggingen, moties en Lange termijn agenda

overzicht volgt

3.B Regionale aangelegenheden

4 Rondvraag

RAADSVOORSTEL

Nummer 2023/01

datum raadsvergadering	:	26 januari 2023
onderwerp	:	Definitief Ontwerp Centrumplan Ouderkerk a/d Amstel
portefeuillehouder	:	P. Koek-Baks
datum raadsvoorstel	:	21 december 2022

Samenvatting

In de raadsvergadering van 17 februari 2022 is het Voorlopig Ontwerp voor het Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel van Delva van 21.12.2021 vastgesteld als basis voor uitwerking in volgende fases. Er is de opdracht gegeven om bij de uitwerking tot een Definitief Ontwerp (DO) keuzes voor te leggen over mogelijke kostenbesparingen en het eenrichtingsverkeer. Tevens is aangegeven de parkeerbehoefte van 40-45 plekken gedurende het gehele jaar te verwerken.

Voor de DO fase is net als voor vorige fases een participatieplan opgesteld. Conform dit participatieplan is met Delva en de belanghebbenden een Definitief Ontwerp uitgewerkt.

Het Definitief Ontwerp betreft de herinrichting van de openbare ruimte van de Kerkstraat/ Kampje/ graskeienveld op basis van het Voorlopig Ontwerp. Bij het vaststellen van het Schetsontwerp heeft de raad opdracht gegeven dat de verkeersveiligheid leidend moet zijn binnen het uit te werken ontwerp. De nieuwe verkeerssituatie in het Definitief Ontwerp voldoet aan de normen van een Duurzaam Veilige weginrichting van het CROW en is veiliger dan de huidige situatie. In het Definitief Ontwerp zijn de uitgangspunten uit het Voorlopig Ontwerp (en daarmee uit het Schetsontwerp, Spijkers met Koppen en het Ambitiedocument) verder uitgewerkt en technisch vormgegeven.
De geraamde kosten voor het uitvoeren en realiseren van het Centrumplan DO zijn geraamd en inzichtelijk gemaakt. De financiering van het Centrumplan en de te maken keuzes maken onderdeel uit van dit raadsvoorstel.

Met het vaststellen van het DO en de financiering door de raad wordt de ontwerpfase afgesloten en kan de realisatie van het Centrumplan worden gestart.

Wat is de juridische grondslag?
Uitvoering geven aan het raadsbesluit van 17 februari 2022.

Wat is de voorgeschiedenis?
De raad besloot begin 2019 in coproductie de ambities voor het centrumgebied op te halen. Doel van dit proces was een gedragen ambitiedocument opleveren. De gemeenteraad heeft aan het begin van het coproductieproces de volgende kaders vastgesteld:

- het projectgebied (van het Haventje tot Kerkbrug)
- bestaand en nieuw beleid
- financieel neutraal

Op 27 februari 2020 besloot de raad:

- het Ambitiedocument als kader aan het vervolgproces toe te voegen.
- het vervolgproces in coproductie voort te zetten.

Dit vervolgproces resulteerde in het bouwstenendocument *Spijkers met Koppen*. Hierbij kwam naar voren dat de vastgestelde ambities niet te realiseren zijn binnen het kader van 'financieel neutraal'.
Op 24 september 2020 is *Spijkers met Koppen* door de raad vastgesteld als richtinggevend document voor de verdere uitwerking en uitvoering van het Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel.

Op basis van de uitgangspunten uit *Spijkers met Koppen* is met de werkgroep, weer in een vorm van coproductie, het Schetsontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte in het centrum gemaakt. Het verslag van deze samenwerking is vastgelegd in *Fundamenten voor een groen, levendig centrum*.

Het Schetsontwerp van Delva, zonder bebouwing op het graskeienveld, is op 24 juni 2021 vastgesteld als basis voor de uitwerking in volgende fases. De raad heeft opdracht gegeven om voor het Kampje/ Kerkstraat/ graskeienveld het Schetsontwerp uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp (VO).

Op 17 februari 2022 is door de raad het VO vastgesteld als basis voor uitwerking in volgende fases. Tevens heeft de raad opdracht gegeven het VO uit te werken tot een Definitief Ontwerp waarbij de benodigde investering nog aan de raad dient te worden voorgelegd voor het definitief gemaakt wordt.
Bij de besluitvorming over het VO heeft de raad gesignaleerd dat de financiële positie van de gemeente niet meer hetzelfde is als bij het starten van dit proces. Daarom is opdracht gegeven om waar mogelijk bezuinigingen in de uitwerking van het VO door te voeren, met behoud van het ontwerp, en de jaarlijkse impact van het centrumplan op de begroting inzichtelijk te maken voor het DO wordt vastgesteld, inclusief de keuzemogelijkheden om die kosten te verlagen. Hierbij is een van de aannames geweest dat er een aanzienlijke bijdrage van de VRA zou kunnen worden verkregen om de kosten te drukken.
De raad heeft aangegeven dat het DO gedurende het hele jaar in de parkeerbehoefte dient te voorzien van 40-45 parkeerplaatsen voor kort en middellang parkeren en parkeren voor bewoners. Ook dient duidelijk te worden op welke manier het laden en lossen in het centrum het beste georganiseerd kan worden. Tevens was aangegeven in het raadsvoorstel dat de keuze voor één of tweerichtingsverkeer voorgelegd zou worden aan de raad bij de uitwerking van het DO.

Gegeven de financiële positie van de gemeente is in het coalitieakkoord van juni 2022 de opdracht meegegeven op zoek te gaan naar mogelijkheden de afschrijvingskosten te halveren en is dit zodanig in de begroting 2023 en verder meegenomen.

Waarom dit raadsvoorstel?

In het proces is na het *Ambitiedocument*, *Spijkers met Koppen*, het Schetsontwerp en het Voorlopig Ontwerp het Definitief Ontwerp de volgende stap. De keuzes worden voorgelegd conform de opdracht van de raad. Hiermee kan het ontwerpproces worden afgesloten en komt de fase van uitvoering en realisatie.

De raad wordt gevraagd de keuze te maken ten aanzien van het DO en de financiering. Hierna kan de fase van uitvoering en realisatie starten.
Toelichting op het Definitief Ontwerp:

Opdracht
Op 17 februari heeft de raad opdracht gegeven om op basis van het VO een DO voor het Kampje/ Kerkstraat/ graskeienveld te maken. Voor het VO had de raad een aantal specifieke kaders meegegeven:

- De verkeersveiligheid is leidend;
- De nieuwe verkeerssituatie voldoet aan de normen van Duurzaam Veilig van het CROW;
- De nieuwe verkeersinrichting is veiliger dan de huidige situatie;
- Bevoorrading van de ondernemers dient goed geregeld te worden;
- Voorzien in de behoefte aan 40-45 parkeerplaatsen voor kort en middellang parkeren.

Deze kaders zijn uiteraard ook meegenomen in het DO.

Werkwijze
Voor de DO fase is net als voor de VO fase een participatieplan opgesteld. Het participatieplan is afgestemd met de direct belanghebbenden zoals de BIZ, TAT, eigenaren historische panden en aanwonenden en ter informatie naar de raad gestuurd.

De participatie had een ander karakter dan in de vorige fase. In het VO zijn de gezamenlijke uitgangspunten en het gezamenlijke beeld vanuit het Schetsontwerp vormgegeven in een concreet ontwerp. In het DO maken we het ontwerp definitief. Dit betekent vooral een technische uitwerking en vraagt daarmee om een andere invulling van de rollen en taken van de betrokkenen.
De participatie had tot doel om in de DO fase te toetsen of de uitgangspunten voor de vijf hoofdthema's (Historiciteit, Economische vitaliteit, Verblijfskwaliteit, Leefbaarheid bewoners en Duurzaamheid) op de juiste wijze, dus conform het VO, werden/zijn uitgewerkt. De kennis en kunde die is opgebouwd door participatie in de vorige fases is van belang voor de kwaliteit van het DO en het draagvlak voor het centrumplan.
De Stuurgroep, bestaande uit de betrokken wethouder en het afdelingshoofd Ruimte, hield controle op het proces en de planning.

Tijdens het ontwerpproces heeft het ambtelijke projectteam conform het participatievoorstel terugkoppeling gegeven aan de belanghebbenden, over de stand van zaken en gemaakte keuzes.

Het Definitief Ontwerp (DO)
Delva Landscape Architecture Urbanism heeft in vervolg op het Voorlopig Ontwerp (VO) opdracht gekregen om het VO uit te werken tot een Definitief Ontwerp (DO) voor het

Kampje/ Kerkstraat/ graskeienveld. Voor de technische ondersteuning en (grond)onderzoeken is HB Adviesbureau betrokken.

Het Definitief Ontwerp sluit net als het VO aan op de 5 hoofduitgangspunten uit Spijkers met Koppen:

1. Historiciteit
2. Economische vitaliteit
3. Verblijfskwaliteit
4. Leefbaarheid bewoners
5. Duurzaamheid

De uitgangspunten uit het VO zijn gehandhaafd en verder, vooral technisch, uitgewerkt:

- De benodigde openbare ruimte voor bevoorrading, terrassen en dergelijke is ingepast. De ruimte is zo ingericht dat de verblijfsruimte en de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk zijn.

- Duurzaamheid is een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting, er is bijvoorbeeld rekening gehouden met waterberging, hittestress en (her)gebruik van materialen.

- De groene ruimte is verder ingericht en vormgegeven. Er is een Bomen Effect Analyse opgesteld. De bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. Het groen langs het Elieserpad wordt uitgedund en opgeschoond. Dit zorgt voor meer openheid en ook voor meer zicht naar Beth Haim.

- De groene open ruimte is geschikt voor recreatie en evenementen. Attracties kunnen ook in het groen tussen de bomen staan. Samen met de organisatoren van de jaarlijkse kermis is uitgedacht hoe de kermisattracties in de ruimte te plaatsen zijn.

- De bestaande gebakken klinkerbestrating wordt zo veel mogelijk hergebruikt. Dit is goedkoper en vooral ook duurzamer dan nieuwe bestrating.

- In de nieuwe Kerkstraat/ Kampje is de auto te gast. De ruimte is zo ingericht dat vooral het langzame verkeer, voetgangers en fietsers, ruimte hebben en zich veilig door het gebied kunnen bewegen. Het Kampje wordt ingericht als een winkelerf en de auto mag er stapvoets doorheen rijden (max 15km/u).

Parkeren
Uitgangspunt is dat kort parkeren, zoals voor winkelbezoek, met de auto mogelijk blijft en parkeerregulering geen drempel opwerpt. Ook middellang parkeren blijft gereguleerd mogelijk in het centrum.

Conform opdracht van de raad is voorzien in de behoefte aan 40-45 parkeerplaatsen voor kort en middellang parkeren. Er zijn 43 parkeerplaatsen op het graskeienveld en in de Korendragerstraat voorzien. In de zomer, als de poffertjessalon (of andere ambulante handel) er staat, zijn dit er 40. In de Kerkstraat zijn nog 2 extra plekken voorzien voor laden & lossen/kort parkeren. Voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart zijn de huidige 2 plekken ook weer voorzien, waarvan 1 bij de kerk.

Dat de huidige 40 parkeerplaatsen op het Kampje weer terugkomen in het DO betekent dat het huidige totaalaantal parkeerplaatsen in de blauwe zone in het DO wordt

gehandhaafd. De parkeerplaatsen zijn voor kort en middellang parkeren en voor inwoners met een ontheffing. Voor deze inwoners wordt geen wijziging voorgesteld.

Ambachtenstraat
Om het centrum als verblijfsgebied aantrekkelijker te maken moet het lang parkeren buiten het centrum geplaatst worden (*Spijkers met Koppen*). Bij het SO zijn de mogelijkheden door bureau Sweco onderzocht en werd duidelijk dat het verplaatsen van het lang parkeren naar de Ambachtenstraat de beste optie is. In opdracht van de raad is de locatie in de VO fase verder onderzocht. Hier zijn 62 parkeerplaatsen te realiseren. Het voorstel voor herinrichting van de Ambachtenstraat is opgenomen in het VO en het benodigde budget is meegenomen in dit DO voorstel. Deze parkeerlocatie kan ook gebruikt worden voor de ontwikkelingen in Ouderkerk Zuid die vragen om extra parkeercapaciteit.

Om te voorkomen dat lang parkeerders in omliggende straten van het centrum gaan parkeren - de olievlekwerking - wordt voorgesteld ook hier parkeerregulering in te voeren. Alleen bewoners en hun bezoekers mogen in de straten rond het huidige blauwe zone gebied parkeren. Dit wordt verder uitgewerkt in de Nota Parkeren die in 2023 wordt afgerond.

Verkeersveiligheid
In het *Ambitiedocument, Spijkers met Koppen, Schetsontwerp en VO* is de gewenste situatie een autoluw en levendig Kampje met een goede verblijfskwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners.
De Dorpsstraat en Kerkbrug zijn in de bewonersenquête voor het mobiliteitsplan het vaakst genoemd als locaties in het dorp waar men zich onveilig voelt.
Conform de opdracht van de raad is de verkeersveiligheid leidend in het DO. De nieuwe verkeerssituatie voldoet aan de normen van een Duurzaam Veilige weginrichting van het CROW en is veiliger dan de huidige situatie.

In het voorliggende DO is het gebied ingericht als (winkel)erf, de auto’s zijn te gast en iedereen mag met een snelheid van maximaal 15 km/u door het gebied bewegen. De bevoorrading van de winkels en horeca is goed mogelijk.

Éénrichtingsverkeer op de Kerkbrug
Al tijdens het ontwerpproces van het VO is het al langer bestaande idee voor éénrichtingsverkeer op de Kerkbrug weer bestudeerd. Tijdens het uitwerken van het DO is dit verder uitgewerkt. Volgens de verkeerskundigen heeft éénrichtingsverkeer een groot positief gevolg voor de verkeersveiligheid. De herinrichting van het gebied lijkt een passend moment om de verkeerssituatie voor de komende decennia te verbeteren.

De belangrijkste voordelen zijn:
- Minder doorgaand autoverkeer op het Kampje en in de Dorpstraat. Dit betekent een rustiger en overzichtelijker verkeersstroom wat zorgt voor een betere verkeersveiligheid.
- Minder verkeersconflicten op Kerkbrug/ Kerkstraat/ Kampje.
- Er is meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de Dorpsstraat en op het Kampje. De verwachting is dat als het veiliger is/voelt om lopend of met de fiets in het centrum te zijn, inwoners dit ook vaker zullen doen. Dit kan ook positief bijdragen aan de economische vitaliteit.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- De ondernemers geven aan dat de verwachting is dat minder doorgaand autoverkeer op het Kampje en in de Dorpstraat zal zorgen voor omzetdaling.
- Op andere routes kan het drukker worden. Deze routes zijn ingericht op meer drukte dan de route door het centrum en de verwachting is dat dit geen problemen zal opleveren.

De verkeerskundigen hebben een voorkeur voor éénrichtingsverkeer vanuit zuid naar noord (vanuit de wijk Benning naar het centrum) Dit betekent dat alle inwoners nog steeds met de auto via de kortste route in het centrum kunnen komen. De Dorpsstraat-Kampje-Kerkbrug-route is dan geen doorgaande route meer, wat vermindering van autoverkeer in het centrum oplevert.
Bij éénrichtingsverkeer vanuit noord naar zuid moeten inwoners vanuit zuid 'omrijden' om in het centrum te komen en blijft de route Dorpsstraat-Kampje-Kerkbrug een doorgaande route, wat ongewenst is.

De verschillende belanghebbenden die betrokken zijn bij het Centrumplan hebben een verschillend advies gegeven over het éénrichtingsverkeer. Het TAT en de aanwonenden zijn van mening dat éénrichtingsverkeer een belangrijke voorwaarde is om de verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit en de leefbaarheid op en rond het Kampje te verbeteren.
De BIZ deelt die mening niet. Zij verwacht dat minder doorgaand verkeer leidt tot minder (ad hoc) bezoekers en omzetdaling tot gevolg heeft. Economische vitaliteit is een belangrijk uitgangspunt voor het Centrumplan.

In het DO zijn de Kerkbrug en een deel van de Kerkstraat ingericht voor éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Deze keuze is gemaakt omdat conform opdracht van de raad bij de nieuwe inrichting de verkeerveiligheid leidend is en minder autoverkeer ook een positieve invloed heeft op de historiciteit, verblijfskwaliteit en leefbaarheid van het centrum. Dit kan ook positief bijdragen aan de economische vitaliteit.
De Kerkbrug blijft in de ochtend en middag afgesloten voor verkeer behalve voor (brom)fietsers en voetgangers, zodat kinderen zo veilig mogelijk naar en van school kunnen lopen en fietsen.

De raad kan besluiten dat verkeer op de Kerkbrug en in de Kerkstraat toch in twee richtingen mogelijk moet zijn. Dit is met beperkte wijzigingen in het voorliggende ontwerp in te passen en zal weinig invloed hebben op de kosten.

Verkeersadviezen
Met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) zijn de gesprekken gaande. De VRA beoordeelt het plan definitief na afronding en besluitvorming over het Definitief Ontwerp.

Buro van Schooten Mobiliteitsadvies & Ontwerp is in de VO fase gevraagd het VO te toetsen en antwoord te geven op de vraag of het VO voldoet aan de uitgangspunten van een Duurzaam Veilige (DV) weginrichting.
Antwoord en advies: "Op basis van de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig (DV) zien we dat het voorontwerp nagenoeg voldoet aan deze kenmerken en past binnen de filosofie en uitgangspunten van DV. De ontwerpprincipes kunnen echter wel versterkt worden. Zo heeft de Kerkstraat in het ontwerp nog steeds een (geringe) doorgaande verkeersfunctie. Aan te bevelen is om na te gaan of deze doorgaande verkeersfunctie,

zoals reeds is aangegeven in de rapportage van Goudappel Coffeng, gewijzigd kan worden door de Kerkbrug af te sluiten of door éénrichtingsverkeer in te stellen.
In de VO-rapportage geeft Buro van Schooten nog een aantal aandachts- en verbeterpunten. Deze zijn allen verwerkt in het DO.

Voorstel
De gemeenteraad wordt voorgesteld de minimale variant van de inrichting zoals voorligt in het DO, dus zonder waterelement, vast te stellen als basis voor uitwerking tot een Bestek en vervolgens de realisering.

Rabobankpand
Voor de herontwikkeling van de voormalige Rabobank wordt door Delva nieuwbouw voorgesteld. De maat en schaal sluiten aan op de bestaande bebouwing in de directe omgeving. Dit is conform het advies van de adviseurs van Mooi Noord-Holland (welstand). In de nieuwe bebouwing is op maaiveldniveau gedacht aan winkels en horeca en daarboven woningen. Parkeren wordt binnen het bouwvolume opgenomen.

In de gesprekken met de eigenaar van het pand heeft hij ingebracht een groter dan nu toegestaan bouwvolume nodig te hebben om een voor hem financieel haalbare ontwikkeling te kunnen realiseren. Binnen de mogelijkheden van de voorgelegde stedenbouwkundige randvoorwaarden lijkt dit voor de eigenaar niet mogelijk. De eigenaar heeft aangegeven in deze situatie niet te gaan ontwikkelen maar het huidige pand voorlopig weer te verhuren.

Financiën
Kosten
Bij het DO is net als bij het VO een kostenraming gemaakt. Hierbij is gewerkt binnen het door de raad aangegeven kader van kostenreductie. Omdat ook bij het VO al is uitgegaan van een zo doelmatig mogelijke vormgeving wijkt de raming van het DO niet substantieel af van het VO; bij een verdere kostenreductie zou het vastgestelde VO niet meer als kader kunnen dienen. De geraamde kosten voor realisatie van het volledige DO zijn totaal: €2.085.000,-
In de kostenraming is rekening gehouden met prijsstijgingen. De huidige ontwikkelingen in de markt maken het lastig om de kosten te ramen zonder een al te groot voorbehoud. De definitieve kosten worden pas duidelijk bij de aanbesteding van het werk.

Risicobeheersing
Omdat een eventuele kostenstijging een groot financieel risico voor de gemeente inhoudt, zal een voorbehoud bij de aanbesteding worden gemaakt voor het overschrijden van de beschikbare budgettaire ruimte. Daarmee wordt voorkomen dat gegund moet worden voor een prijs die boven het beschikbare budget ligt. Als die situatie zich voordoet zal de raad worden betrokken bij de vormgeving van het vervolgtraject.

Financiering
Op 17 februari 2022 heeft de raad het benodigde budget voor realisering middels een investeringskrediet beschikbaar gesteld. Wel met de opdracht om te onderzoeken welke kostenbesparingen mogelijk zouden zijn. Dit krediet betekende vanaf het jaar na de realisering van het plan 30 jaar lang jaarlijkse kapitaallasten van €69.500,- + rente.

Het nieuwe college stond voor een lastige opgave om de begroting sluitend te krijgen en heeft keuzes moeten maken. Op 10 november 2022 is de programma begroting 2023-2026 vastgesteld door de raad. Hierin zijn jaarlijkse kapitaallasten van €34.750,- +rente

voor het Centrumplan opgenomen. Dit betekent een investeringsbudget van €1.042.500,-.

Zoals al door het college aangegeven tijdens de begrotingsbehandeling zijn er diverse mogelijkheden voor het financieren van het Centrumplan. Hieronder zijn de opties weergegeven voor het financieren. Conform de opdracht van de raad worden hierbij de mogelijkheden om kosten te besparen voorgelegd:

Het DO vaststellen, maar de realisatie uitstellen.

Het uitstellen van realisatie betekent een grote financiële besparingsmogelijkheid. Tegelijkertijd doet het wachten op "financieel betere tijden" geen recht aan de gedane inspanningen en het draagvlak dat het Centrumplan nu heeft. Ook zou uitstel kunnen betekenen dat de kosten voor realisering in de tussentijd zullen stijgen vanwege de toegenomen inflatie.

Een plan realiseren voor de helft van de kosten.

Het huidige ontwerp is (ontwerp)technisch niet mogelijk om uit te voeren voor de helft van de kosten. Gevolg is dat er een nieuw plan gemaakt moet worden wat tijd en geld kost en een eventuele besparing teniet doet. Tevens wordt hiermee de inspanning in de afgelopen jaren van vele betrokkenen tenietgedaan.

Onderdelen uit het DO niet of anders uitvoeren:

- Optie 1: Het waterelement laten vervallen uit het ontwerp.
  Dit levert een besparing van circa €150.000,- op, op jaarbasis €5.000,- + rente en € 7.000,- aan jaarlijkse onderhoudslasten.
  Dit een realistische optie. Het college zal in haar voorstel aan de raad dan ook uitgaan van een uitvoering zonder waterelement.
  Indien voor het waterelement externe financiering kan worden gevonden (bijv. crowdfunding) kan dit alsnog worden gerealiseerd.
- Optie 2: Het herinrichten van de Ambachtenstraat ten behoeve van het langparkeren laten vervallen. Dit levert circa €200.000,- bezuiniging op, op jaarbasis €6.700,-+rente.
  Het bieden van een alternatief voor langparkeren is een essentieel onderdeel van het Centrumplan. Het niet herinrichten van de Ambachtenstraat heeft dan ook een grote negatieve impact op de herinrichting van het Kampje. Het college heeft deze optie niet verwerkt in het raadsvoorstel.
- Optie 3: In plaats van gebakken klinkers betonklinkers toepassen. Dit levert een besparing van circa €50.000,- op, op jaarbasis €1.750,-+rente.
  Betonklinkers leveren niet de gewenste kwaliteit voor het Centrumplan en passen ook niet binnen het afwerkingsniveau A dat voor het centrum in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte is vastgelegd. Ook is hergebruik van de bestaande klinkers in combinatie met betonklinkers een lastige opgave.
  Deze bezuiniging heeft dan ook een hoge impact op de kwaliteit en een relatief klein financieel effect. Gegeven de opdracht van de raad is dit wel in het voorstel verwerkt.

Aanvullende opbrengsten genereren:

Financiële bijdragen

Uit de bewonersenquête voor het Mobiliteitsplan blijkt dat de route Dorpsstraat-Kerkbrug als één van de meest verkeersonveilige gebieden in het dorp wordt beschouwd. Dit beeld wordt bevestigd in de Verkeersveiligheidsrapportage 2020. De herinrichting zoals voorgesteld in het Definitief Ontwerp draagt bij aan

verbetering van de verkeerssituatie en de verkeersveiligheid. Vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn vanuit de Vervoerregio Amsterdam financiële bijdragen mogelijk. Na vaststelling van het Definitief Ontwerp beoordeelt de VRA het plan definitief en bepaalt de eventuele financiële bijdragen. Eerder is ingeschat dat de bijdrage van de Vervoersregio aanzienlijk zou zijn, gezien de totale omvang van de investering in het Centrumplan en het grote aandeel van de verkeersafhandeling in de vormgeving van het ontwerp. Nu echter blijkt bij het DO dat de feitelijke fysieke maatregelen die een directe relatie hebben met de verbetering van de verkeersveiligheid beperkt zijn (i.c. alleen het inrichten voor eenrichtingsverkeer) en dat de VRA alleen bijdraagt aan de kosten voor fysieke maatregelen die nodig zijn om de verkeerveiligheid te verbeteren. Voor dit DO zal de bijdrage naar verwachting dus veel geringer zijn. Als de raad besluit tweerichtingsverkeer te handhaven zal er naar verwachting geen bijdrage zijn. Daarmee is het volume van aanvullende opbrengsten die direct in de investering mogen worden verrekend aanzienlijk lager dan ten tijde van de halvering van de kapitaallasten ingeschat.

Opbrengsten door verkoop kavels
De verkoop van een kavel (kavel 1) in het centrum is inmiddels gerealiseerd ad €100.000,- Deze opbrengst wordt conform het raadsbesluit 2021/29 van 24 juni 2021 ingezet voor de realisatie van het Centrumplan en is reeds verwerkt in de programma begroting 2023-2026.

Daarnaast heeft de gemeente nog een tweetal kavels in eigendom in het centrum die eventueel verkocht kunnen worden om opbrengsten te genereren.
Eén kavel (kavel 2) bedraagt 174 m², en heeft de bestemming ‘wonen’ maar geen bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden. Voor dit kavel is een taxatie gemaakt door een taxateur om de huidige marktwaarde inzichtelijk te maken. De te verwachten opbrengst is circa €50.000,-

Van het andere kavel, het Schapenweitje, is bij het SO de verkoop met woonbestemming onderzocht. De mogelijke opbrengst wordt geschat op €450.000,- Om dit mogelijk te maken moet de bestemming van het kavel veranderd worden in het bestemmingsplan. De huidige bestemming in het bestemmingsplan is ‘groen'. De kosten, ca. € 50.000, voor het wijzigen van het bestemmingsplan gaan ten koste van de opbrengst.
Het schapenweitje kan ook verkocht worden met de huidige bestemming ‘groen’. De opbrengsten zullen dan beduidend lager zijn.

Nadat de hier beschreven verkopen zijn gerealiseerd, en daarmee de uiteindelijke stand van de reserve Centrumplan is bepaald, kan de raad een besluit nemen over de aanwending. Indicatief: als alle verkopen verlopen als hierboven ingeschat, kan nadat de verkopen zijn gerealiseerd uit de reserve gedurende 30 jaar een jaarlijkse dekking voor de kapitaallasten worden onttrokken van ca. €17.500,-.

Financieel overzicht
Op basis van het bovenstaande wordt het raadsvoorstel opgebouwd uit de volgende financiële elementen:

- De nog niet geraamde extra kapitaallasten voor het uitvoeren van het DO Centrumplan (investering €1.685.000,-) ad €21.500,- +rente per jaar (€56.250,- minus de reeds geraamde €34.750,-)

- De kapitaallasten voor het uitvoeren van de herinrichting van de Ambachtenstraat voor langparkeren (investering €200.000) ad €6.700,-+rente per jaar.
- Het toevoegen van eenmalige opbrengsten uit de kavelverkoop aan de reserve Centrumplan, en deze na realisatie in te zetten voor de gedeeltelijke dekking van de kapitaallasten.

Wat gaan we doen?

Na besluitvorming door de raad, wordt opdracht verstrekt het DO vast te leggen in een Bestek en volgt de aanbesteding om het Centrumplan te realiseren.
Met de VRA wordt verder overleg gevoerd over financiële bijdragen met betrekking tot verkeersveiligheid.
De verkoop van de 2 kavels in het centrum wordt voorbereid.

Wat is het maatschappelijke effect?

Het maatschappelijk effect is een vervolg geven aan de realisatie van het Centrumplan dat op basis van (een vorm van) coproductie tot stand is gekomen en breed draagvlak in het dorp heeft.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

Het DO geeft aan welke kansen er zijn om het centrum van Ouderkerk aan de Amstel voor de toekomst te versterken en te verlevendigen. Er zijn een paar keuzemogelijkheden.
De gemeente kan ervoor kiezen om over te gaan tot uitvoering en realisatie. Dit heeft de voorkeur omdat al langere tijd met diverse belanghebbenden aan het Centrumplan gewerkt is en er een ruime hoeveelheid tijd, energie en geld in is opgegaan. Er is breed draagvlak voor het huidige plan. Dit betekent dat de gemeente financiële middelen moet inzetten om realisatie mogelijk te maken.
De gemeente kan ervoor kiezen het DO niet verder uit te werken omdat er te weinig financiële middelen zijn of omdat er inhoudelijk andere inzichten bestaan dan nu tot stand zijn gekomen in het DO. Dit heeft niet de voorkeur want hiermee schuift de herontwikkeling van het centrum op de lange baan, het aanwezige draagvlak vervalt, en er moet opnieuw nagedacht worden over de toekomst van het centrum.
Op korte termijn zijn hoe dan ook verkeerskundige aanpassingen in het centrum gewenst.
De gemeente kan ervoor kiezen om met meer eenvoudige ingrepen het centrum en de verkeerssituatie aan te passen en te verfraaien. Ook dit geniet niet de voorkeur omdat dit onvoldoende recht doet aan het proces van coproductie en de eerder vastgestelde ambities van het *Ambitiedocument, Spijkers met Koppen*, het Schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp en dit Definitief Ontwerp.

Wat hebben we hiervoor nodig?

Vaststelling van het Definitief Ontwerp als basisdocument voor de verdere uitwerking en realisering, en besluitvorming over de financiering.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

Alle betrokken partijen zoals het TAT, inwoners, vastgoedeigenaren en ondernemers worden geïnformeerd over het vervolgproces. Dit gebeurt onder meer met publicatie(s) in het Weekblad voor Ouder-Amstel, op facebook en op www.samenmakenweouder-amstel.nl. Op deze website staan ook het Ambitiedocument, Spijkers met Koppen, het Schetsontwerp, het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp met de bijbehorende bijlagen. Deze website blijft zo lang het project loopt toegankelijk voor ideeën van inwoners en andere betrokkenen over het centrum.

Wat is het vervolg?

Dit is afhankelijk van de keuze(s) van de raad.
Wanneer de gemeenteraad instemt met het DO wordt het ontwerp vastgelegd in een Bestek en volgt de aanbesteding om het Centrumplan te realiseren.

De mogelijkheden voor financiële opbrengsten worden verder onderzocht.

Hoe monitoren en evalueren we?

We houden u als gemeenteraad op de hoogte van de processtappen.

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Ouder-Amstel,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 december 2022 nummer 2023/01

BESLUIT :

1. Het Definitief Ontwerp van Delva van 12.09.2022 vast te stellen als basis voor uitvoering en realisering.

2. Opdracht te geven om de minimale versie van het Definitief Ontwerp (i.e. zonder waterelement en met gebruik van betonklinkers) uit te werken tot een Bestek en het werk aan te besteden voor uitvoering.
3. Het bestaande investeringskrediet vast te stellen op € 1.685.000 voor realisatie van het Centrumplan.

4. Opdracht te geven om de herinrichting van de Ambachtenstraat voor langparkeren uit te werken tot een Bestek en het werk aan te besteden voor uitvoering.
5. Voor de herinrichting van de Ambachtenstraat een investeringskrediet ter beschikking te stellen van €200.000

6. De verkoop van 2 percelen in het centrum met bestemmingsplanwijziging uit te voeren en de opbrengsten toe te voegen aan de reserve Centrumplan.

Ouder-Amstel, 26 januari 2023,

De raad voornoemd,

de raadsgriffier, de voorzitter,

Mevr. L.W.F. Orscek-Moolenaar Mevr. J. Langenacker

OUDERKERK AAN DE AMSTEL

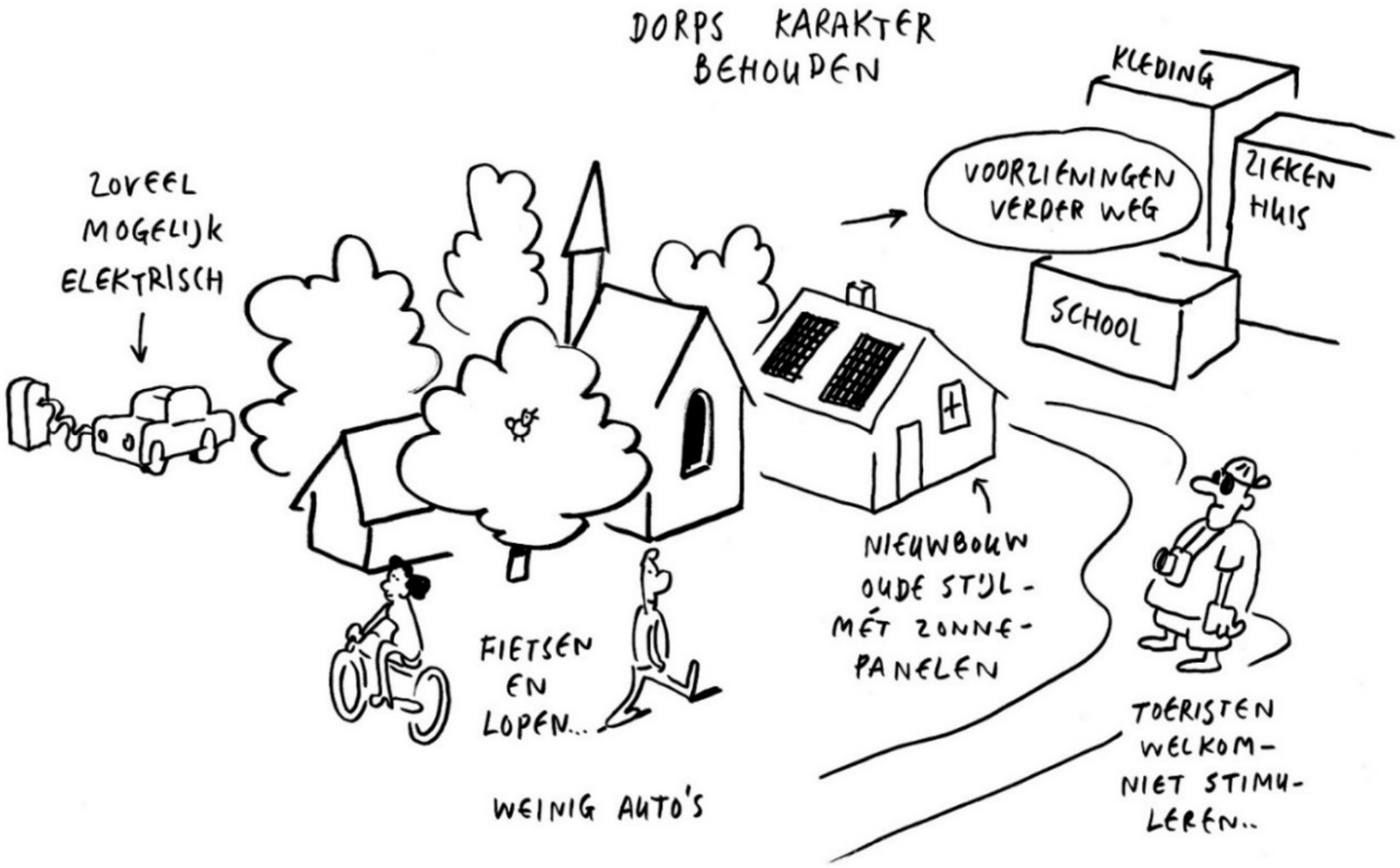
Definitief ontwerp

09.12.2022

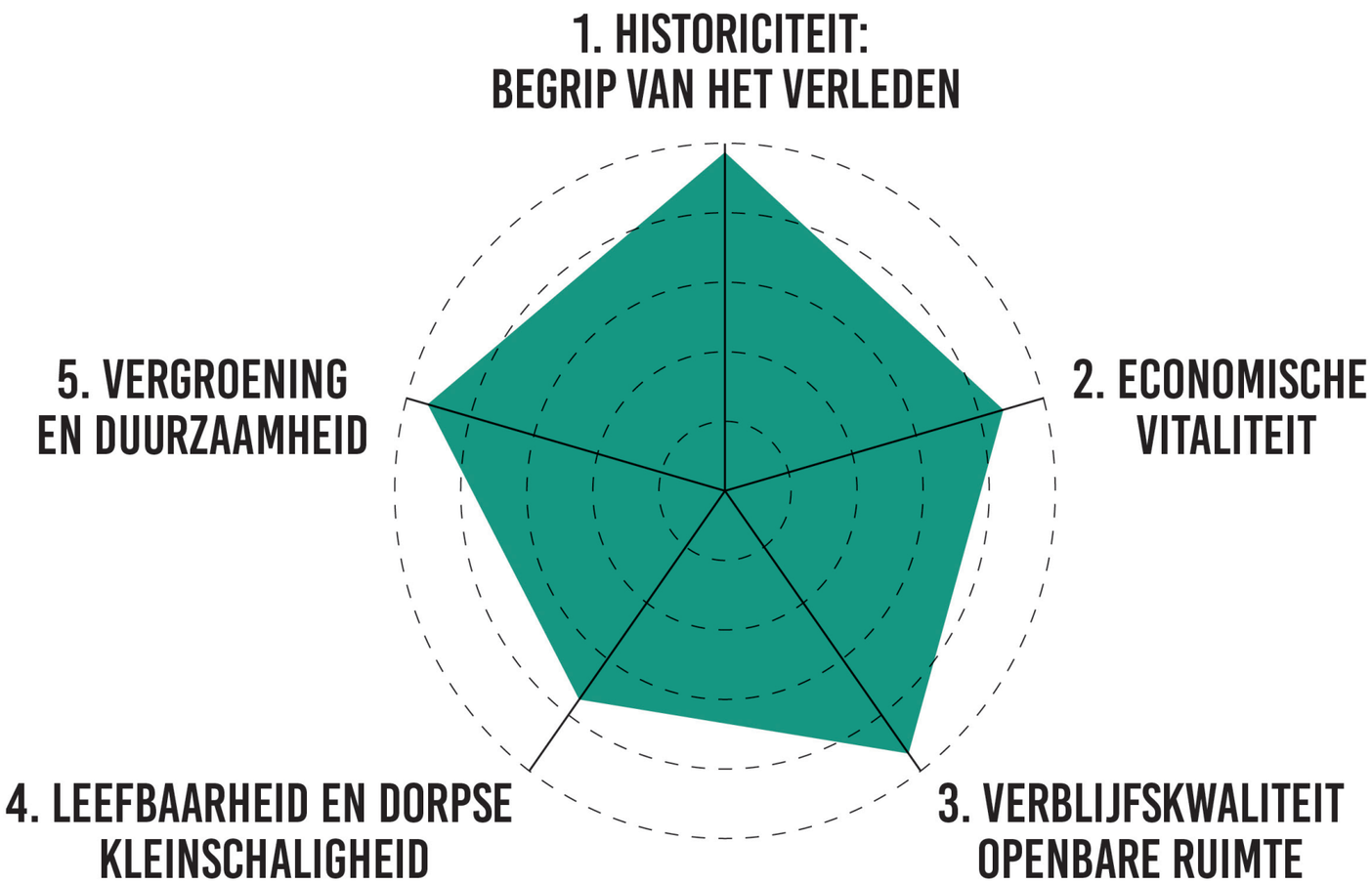
DELVA

‘Spijkers met koppen’

Bouwstenen voor een stedenbouwkundig plan



CONCEPT

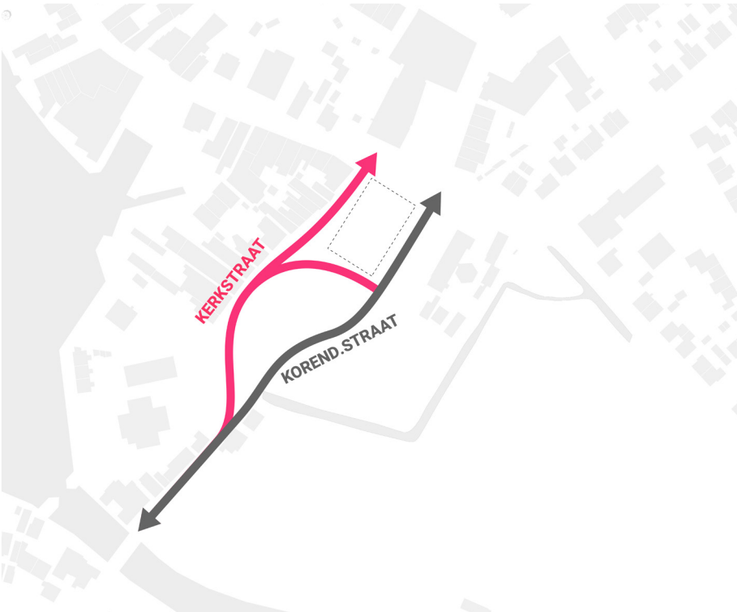

1. HISTORICITEIT:
BEGRIP VAN HET VERLEDEN
2. ECONOMISCHE
VITALITEIT
3. VERBLIJFSKWALITEIT
OPENBARE RUIMTE
4. LEEFBAARHEID EN DORPSE
KLEINSCHALIGHEID
5. VERGROENING
EN DUURZAAMHEID

HISTORIE

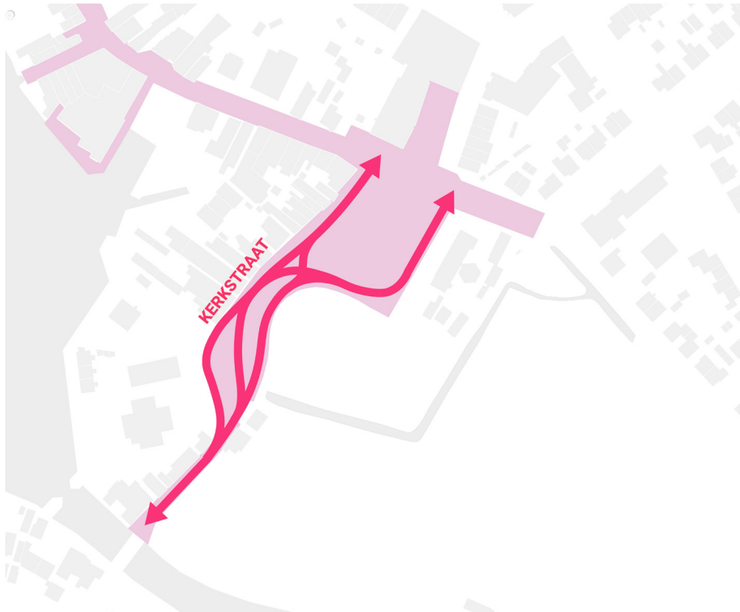
HISTORIE ALS BASIS VOOR DE TOEKOMST

SCHETSONTWERP (MEI 2021)

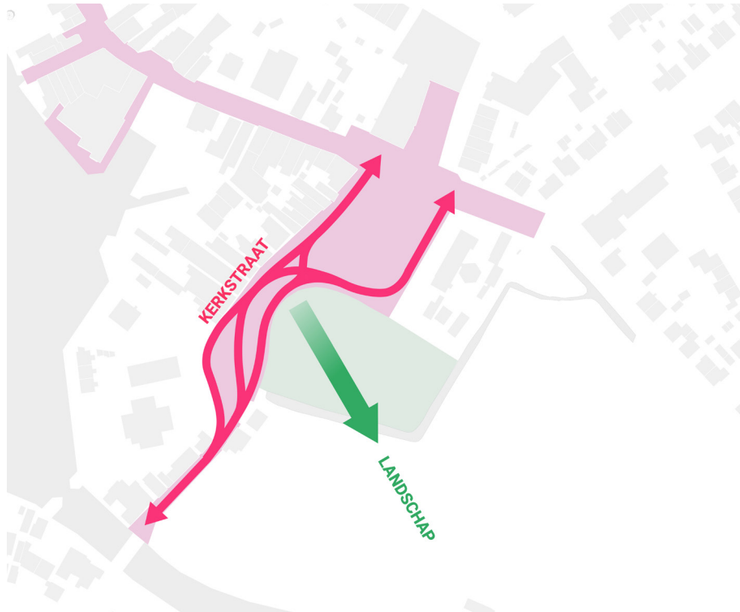
HISTORIE ALS BASIS VOOR DE TOEKOMST



HUIDIG



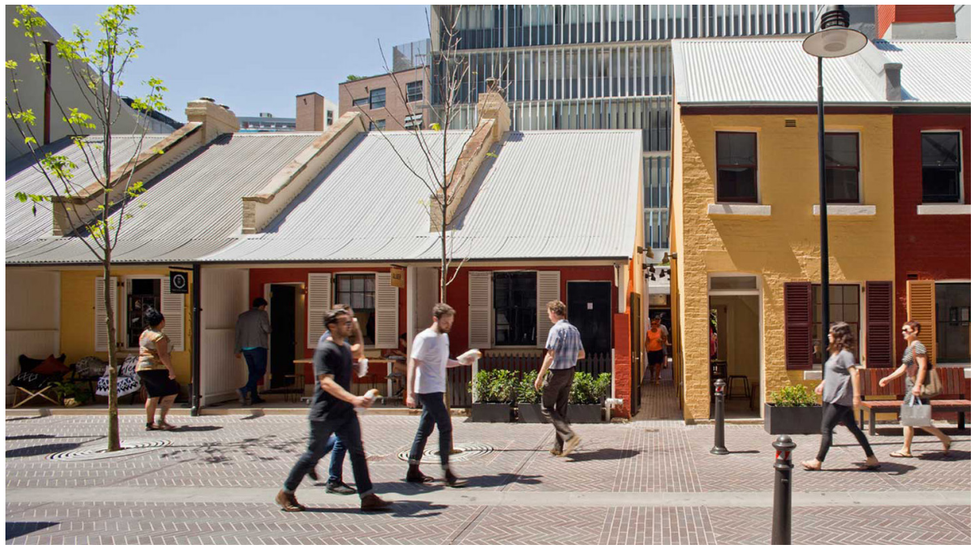
BREDE KERKSTRAAT



OPEN LANDSCHAP

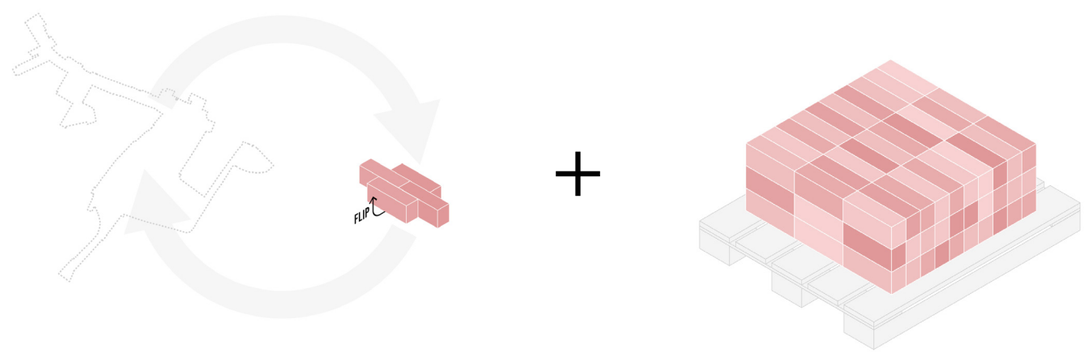
1. EEN PLEK VOOR HET DORP

RUIMTE VOOR WANDELEN, RECREËEREN EN ONTMOETING



2. HERGEBRUIK VAN MATERIALEN

MAXIMAAL VERDUURZAMEN



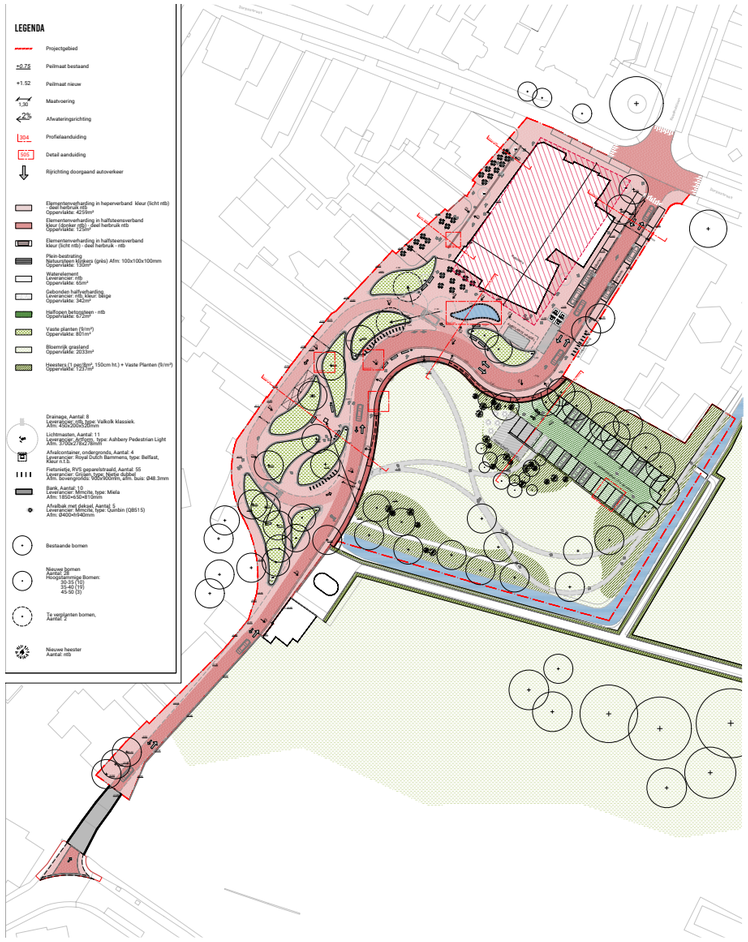
3. OPEN GRASWEIDE

OPEN GRASWEIDE VOOR MULTIFUNCTIONEEL GEBRUIK

PROCES

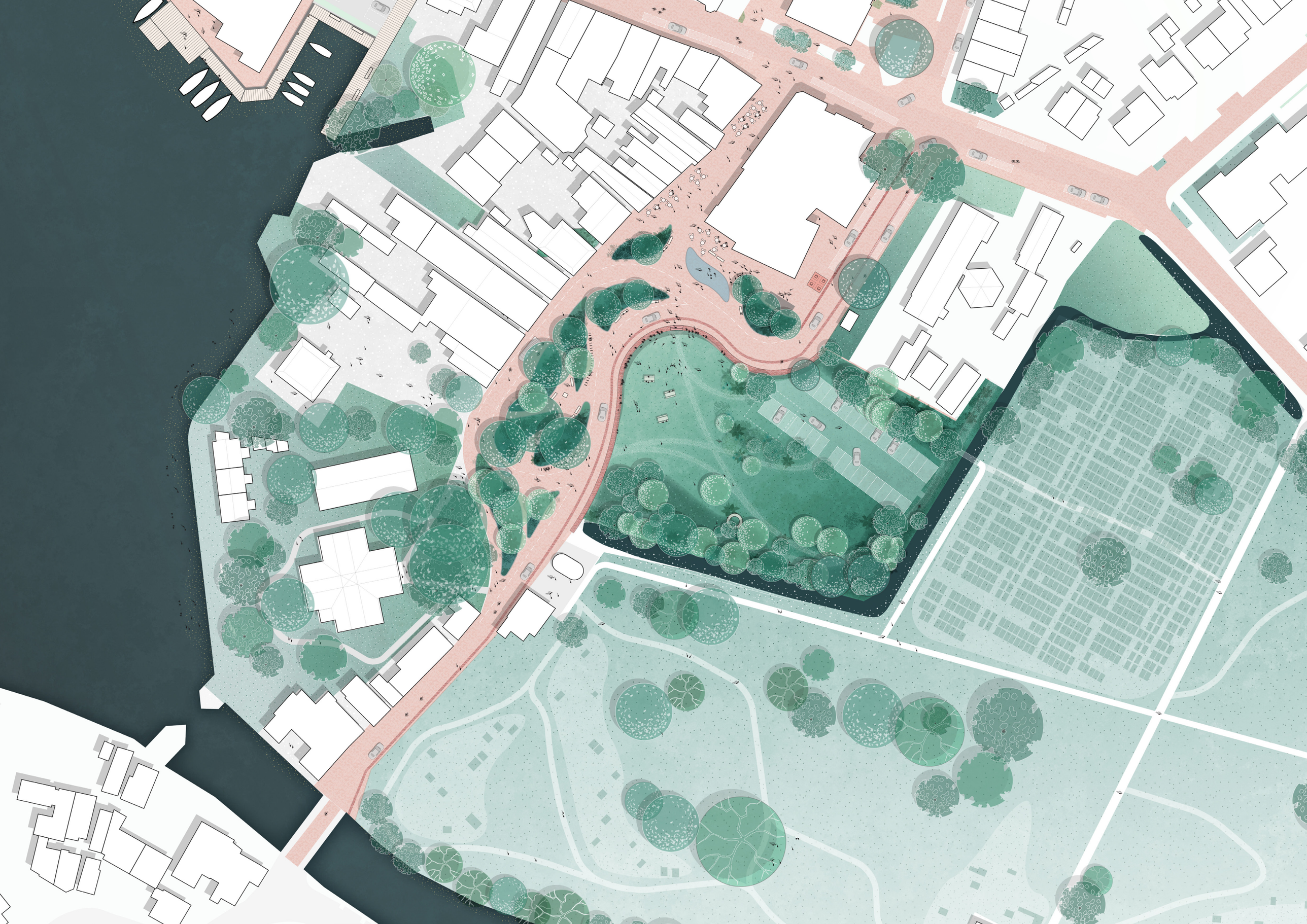
UITWERKING VAN HET PLAN

SCHETSONTWERP



VOORONTWERP

DEFINITIEF ONTWERP



BIJZONDER WATERELEMENT

RAND AAN HET LANDSCHAP

GROENE DORPSWEIDE

KLIMAATADAPTIEF PLEIN

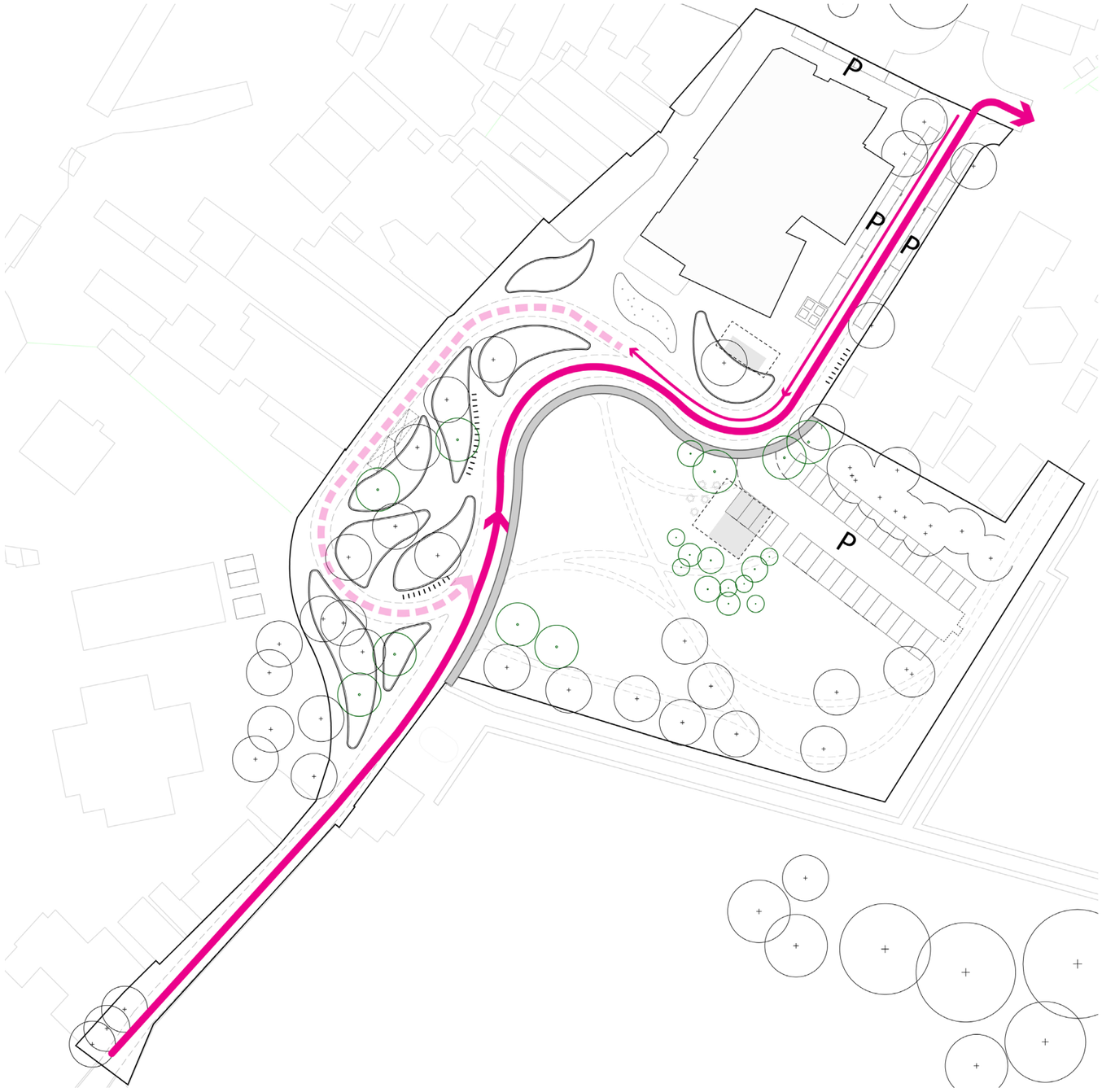
MOBILITEITSSTROMEN

STROMEN VAN GEMOTORISEERD EN LOGISTIEK VERKEER

UPDATE PLANKAART

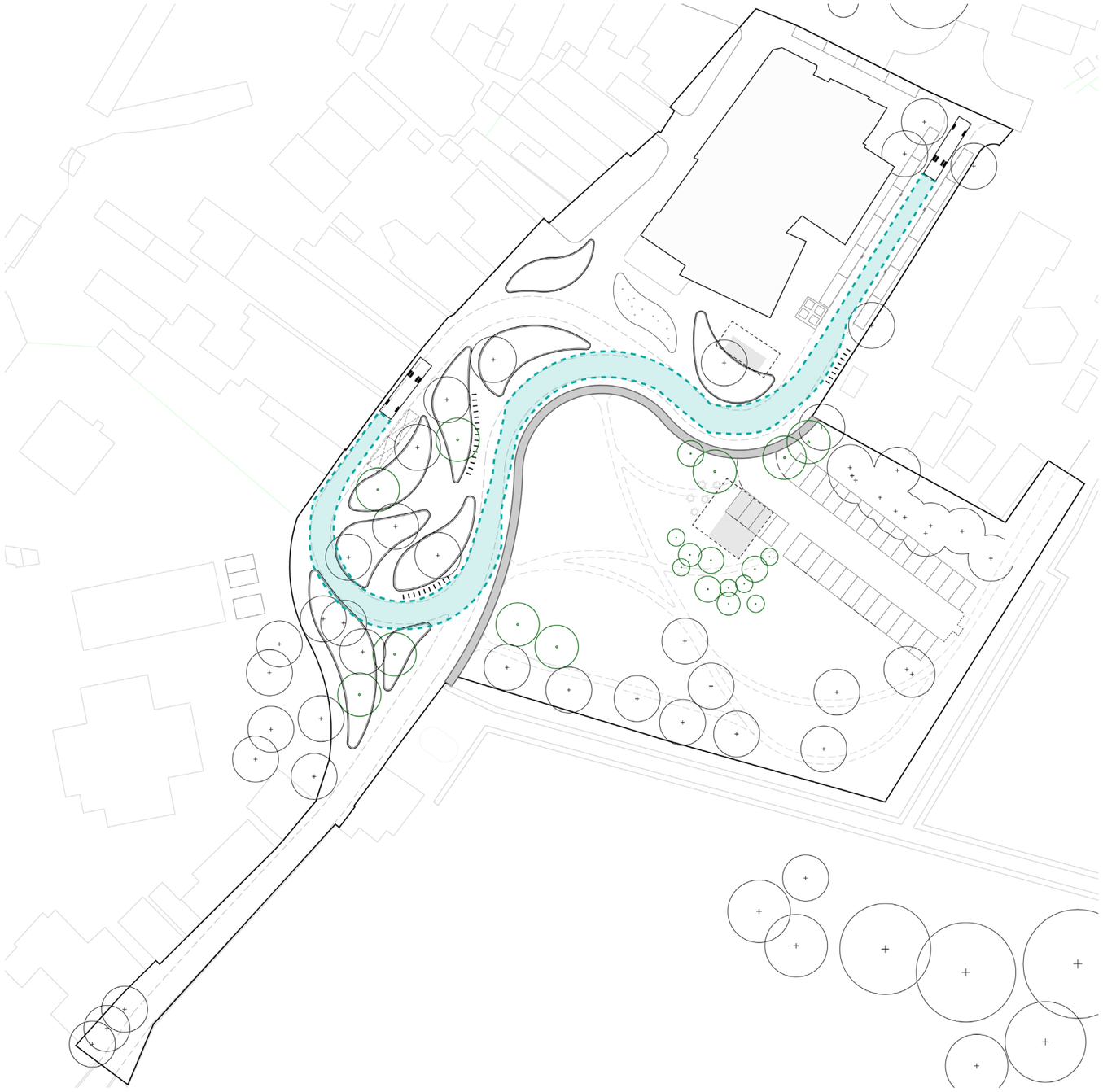
DOORGAAND VERKEER

BESTEMMINGSVERKEER



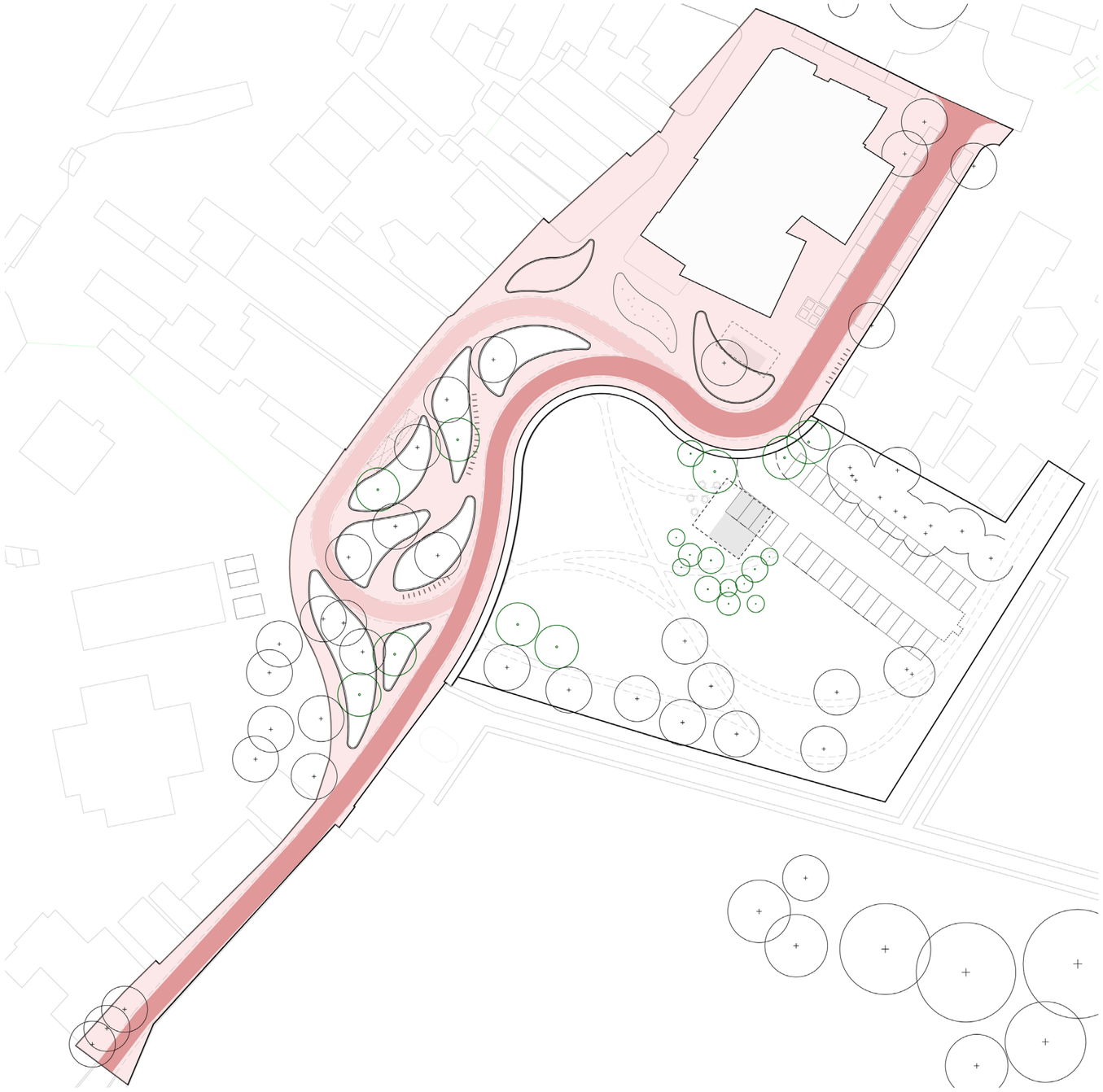
DO OPENBARE RUIMTE

TOEGANKELIJKHEID VOOR VRACHTVERKEER (RADIUS: 14M)



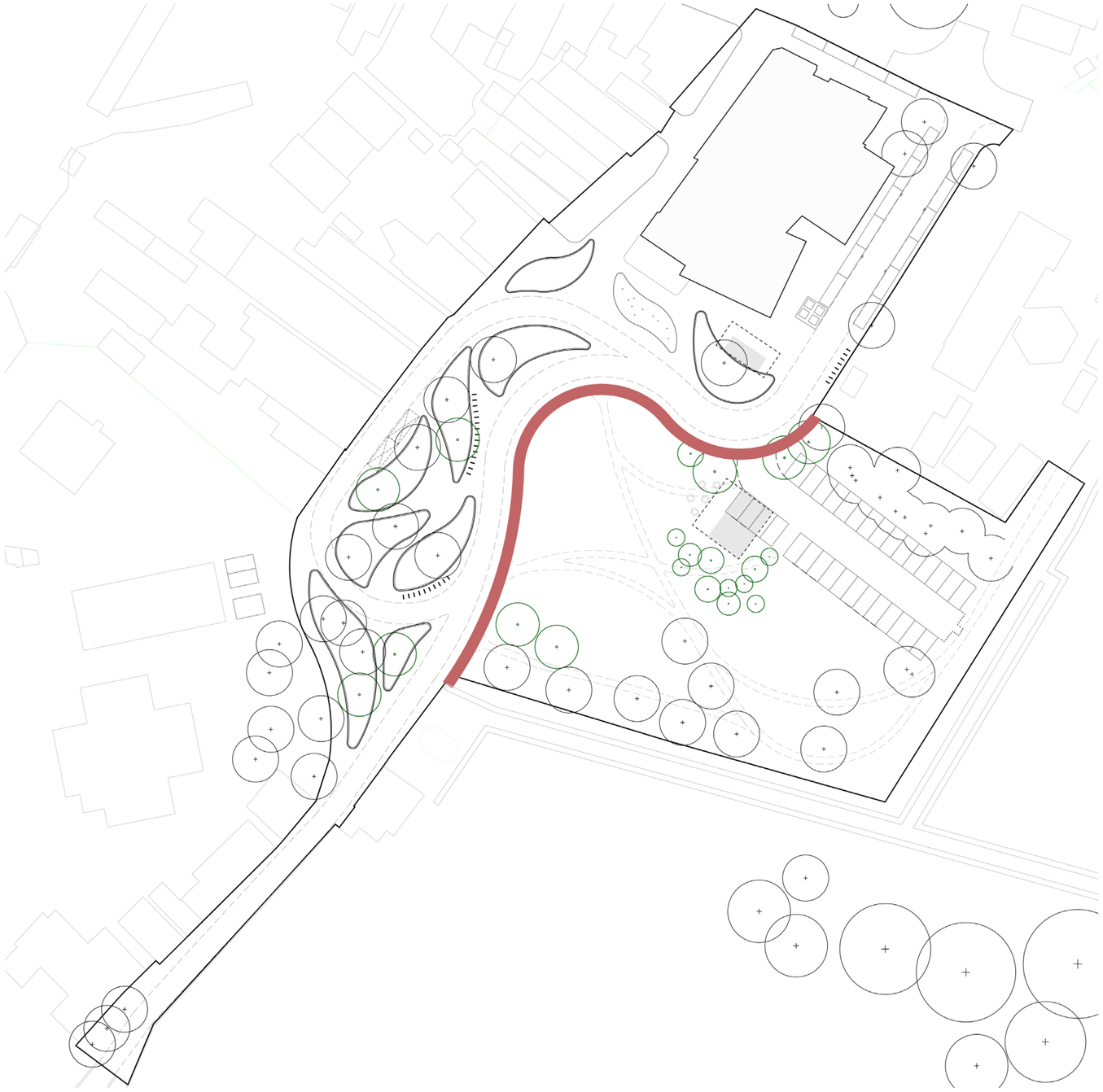
DO OPENBARE RUIMTE

VERHARDING



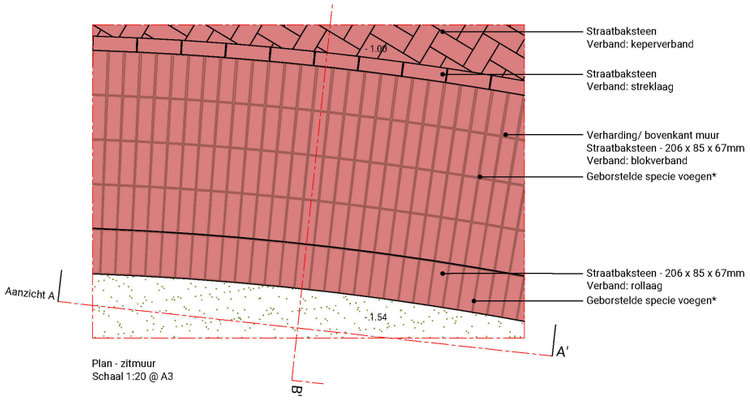
DO OPENBARE RUIMTE

ZITRAND AAN HET GRASVELD

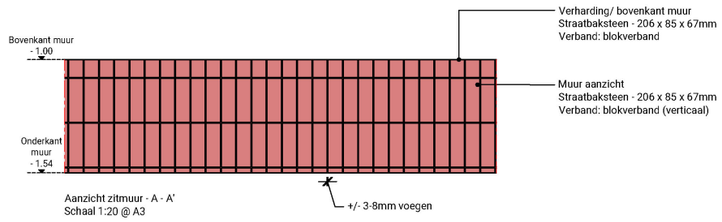


DO OPENBARE RUIMTE

ZITRAND AAN HET GRASVELD



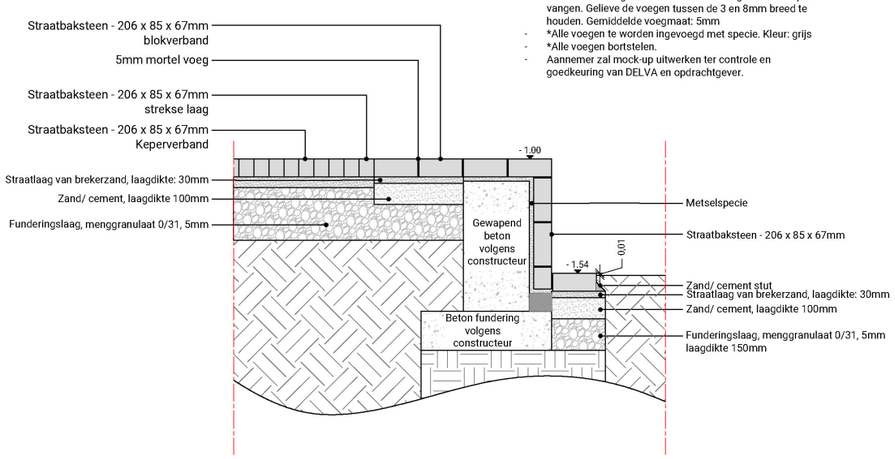
Plan - zitmuur
Schaal 1:20 @ A3



Aanzicht zitmuur - A - A'
Schaal 1:20 @ A3

Let op:

- Traptreden, bovenkant muur en aanzicht zitmuur te worden aangelegd in blokverband.
- Breedte van voegen varieert om kromming van muur op te vangen. Gelieve de voegen tussen de 3 en 8mm breed te houden. Gemiddelde voegmaat: 5mm
- *Alle voegen te worden ingevoegd met specie. Kleur: grijs
- *Alle voegen bortstelen.
- Aannemer zal mock-up uitwerken ter controle en goedkeuring van DELVA en opdrachtgever.



Principe detail zitmuur - Doorsnede B - B'
Schaal 1:20 @ A3

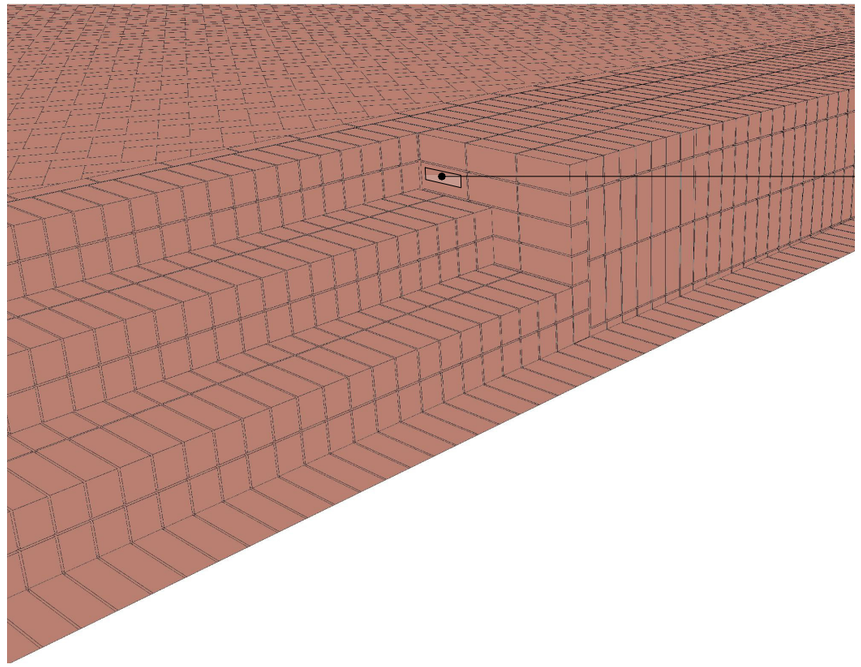
Keermuur

Bovenkant keermuur
Materiaal: gebakken straatbaksteen (SBS 2)
Afmeting: 206x67x85mm
Kleur: ntb
Verband: Keperverband
Leverancier: Van der Sanden

Gevelsteen keermuur
Materiaal: gebakken straatbaksteen (SBS 3)
Afmeting: 206x67x85mm
Kleur: ntb
Verband: Keperverband
Leverancier: Van der Sanden

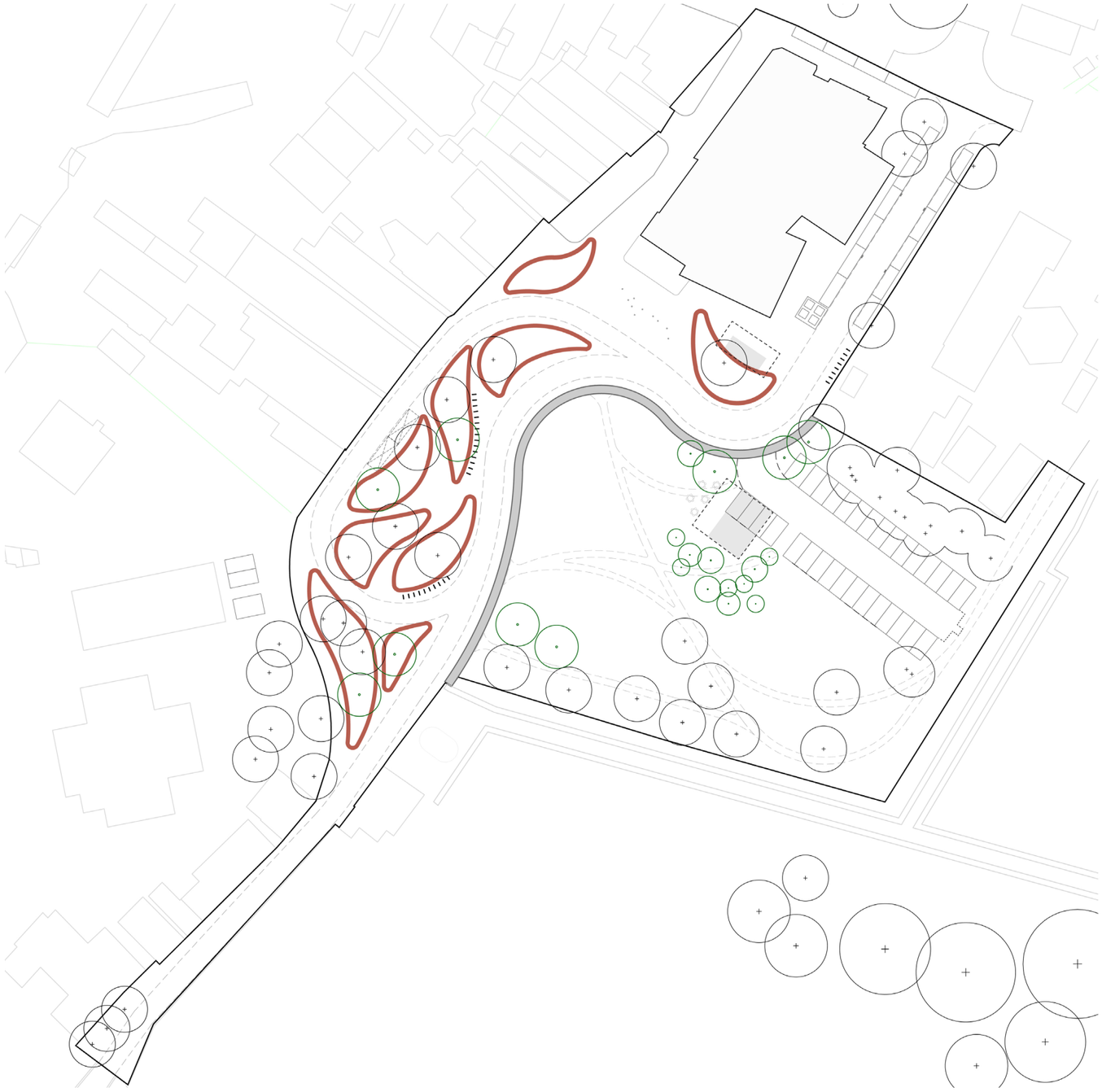
Rollaag
Materiaal: gebakken straatbaksteen (SBS 3)
Afmeting: 206x67x85mm
Kleur: ntb
Verband: Keperverband
Leverancier: Van der Sanden

Let op: Alle bouwkundige details dienen door derden (bouwkundig constructeur) doorberekend te worden.
Deze tekening is enkel bedoeld om de ontwerpintentie weer te geven en mag niet gebruikt worden voor uitvoering.
Definitieve uitwerking en materiaalkeuze in afstemming met gemeente Ouder-Amstel



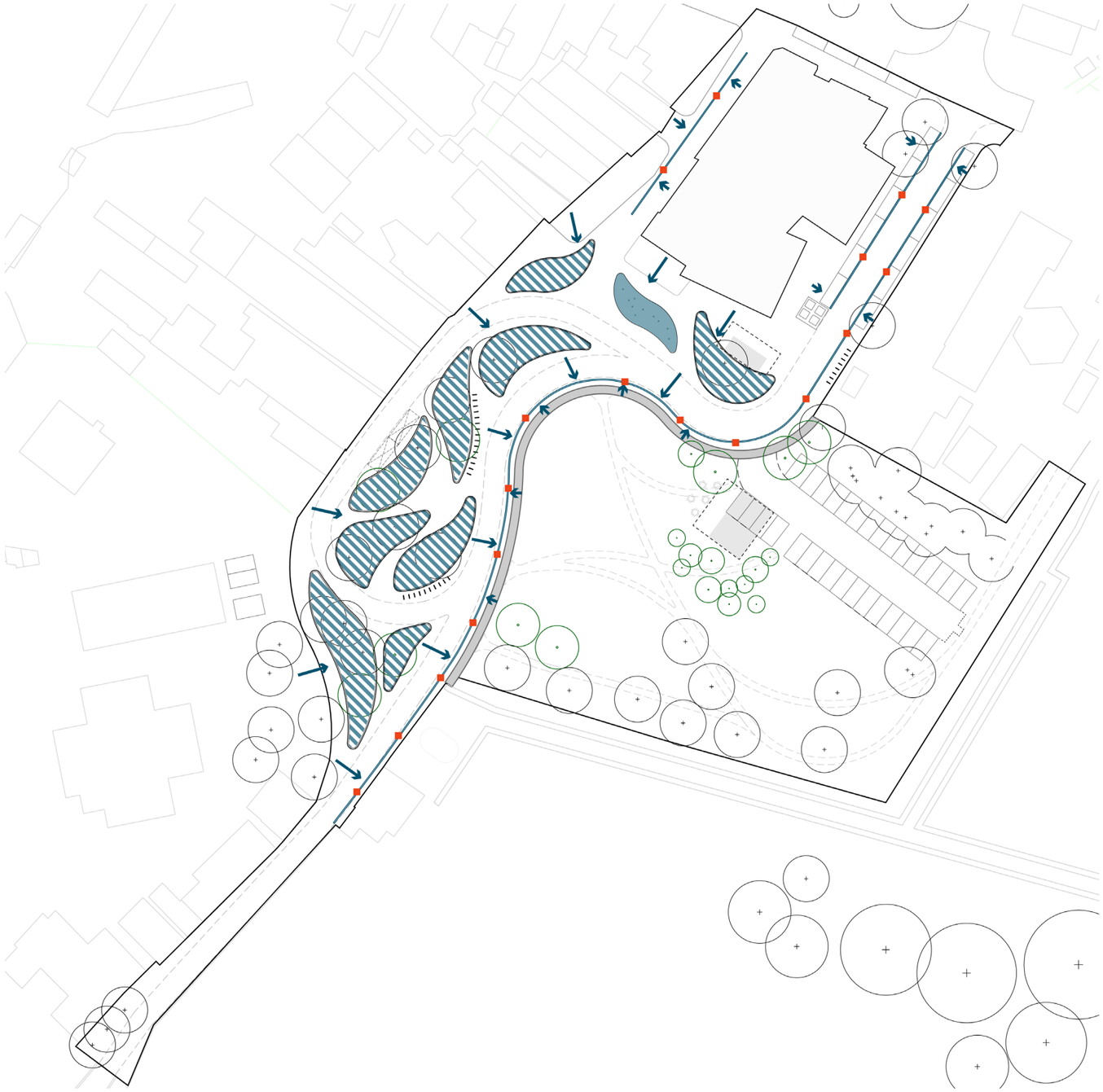
DO OPENBARE RUIMTE

OPSLUITBAND GROENZONES



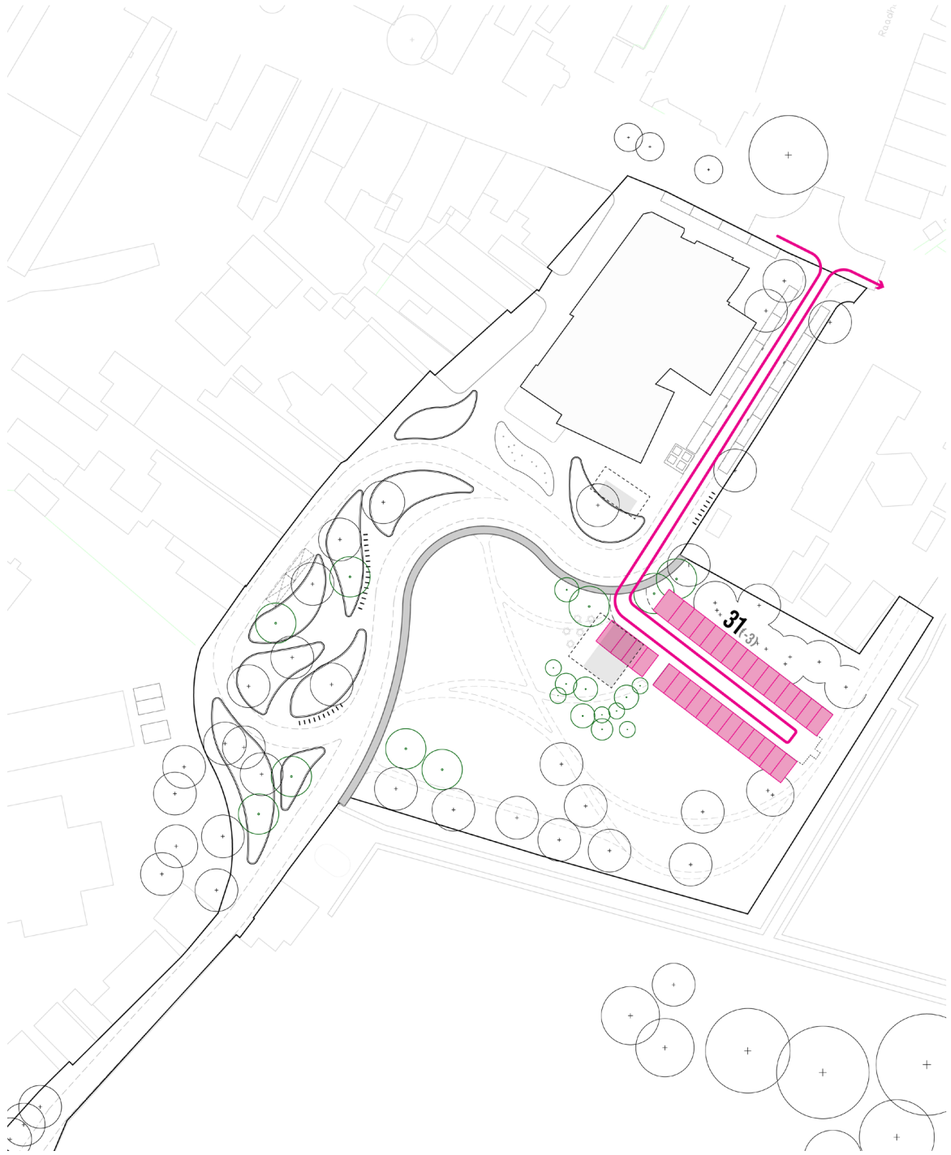
DO OPENBARE RUIMTE

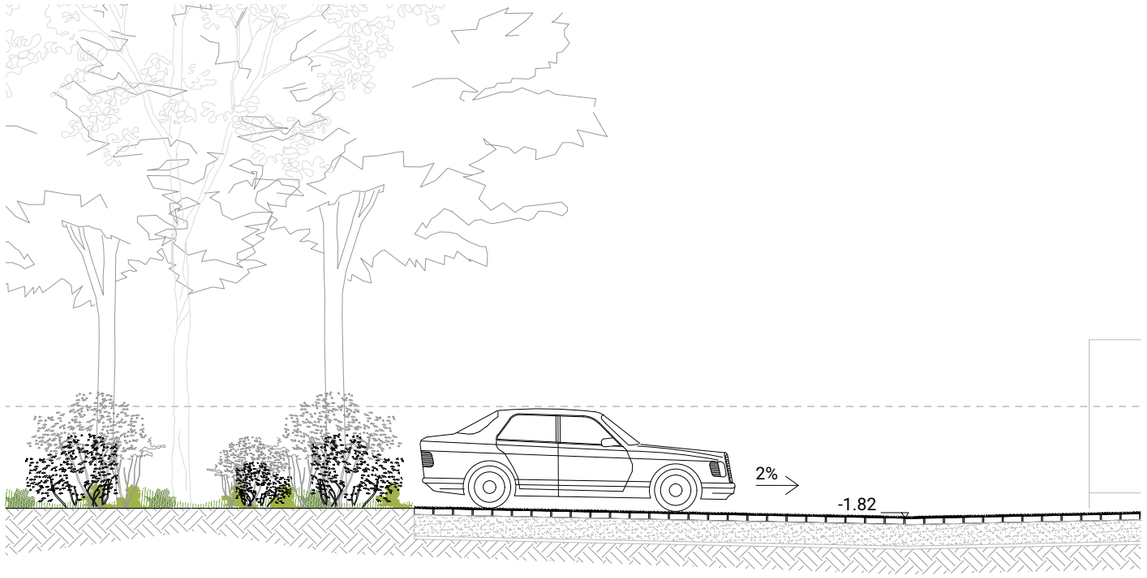
OPSLUITBAND GROENZONES



DO OPENBARE RUIMTE

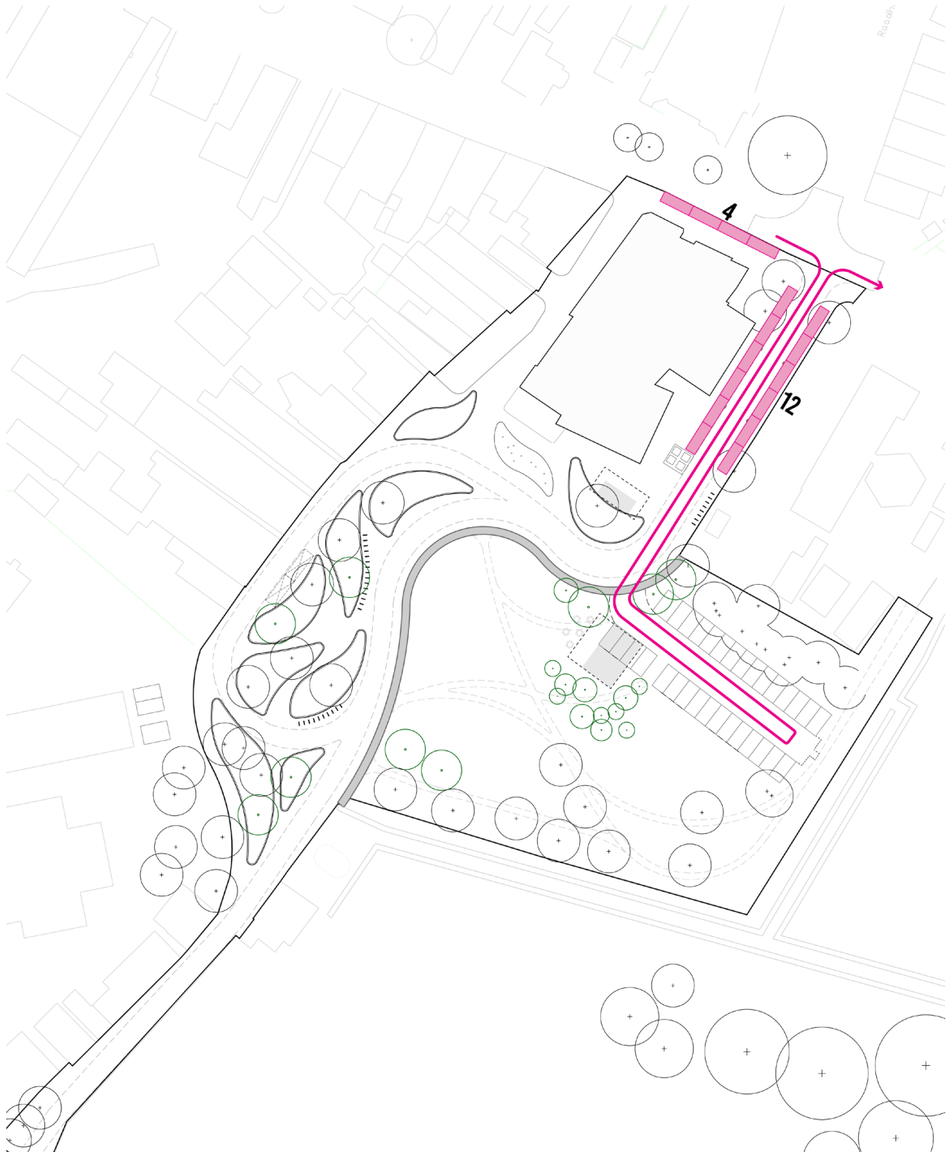
PARKEERPLAATSEN





DO OPENBARE RUIMTE

PARKEERPLAATSEN

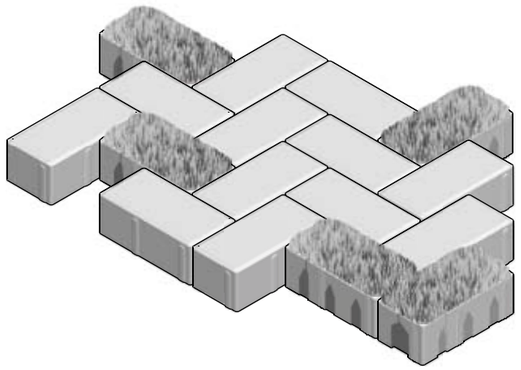


STRUYK VERWO INFRA
A CRH COMPANY

PRODUCTLIJN GREENBRICK

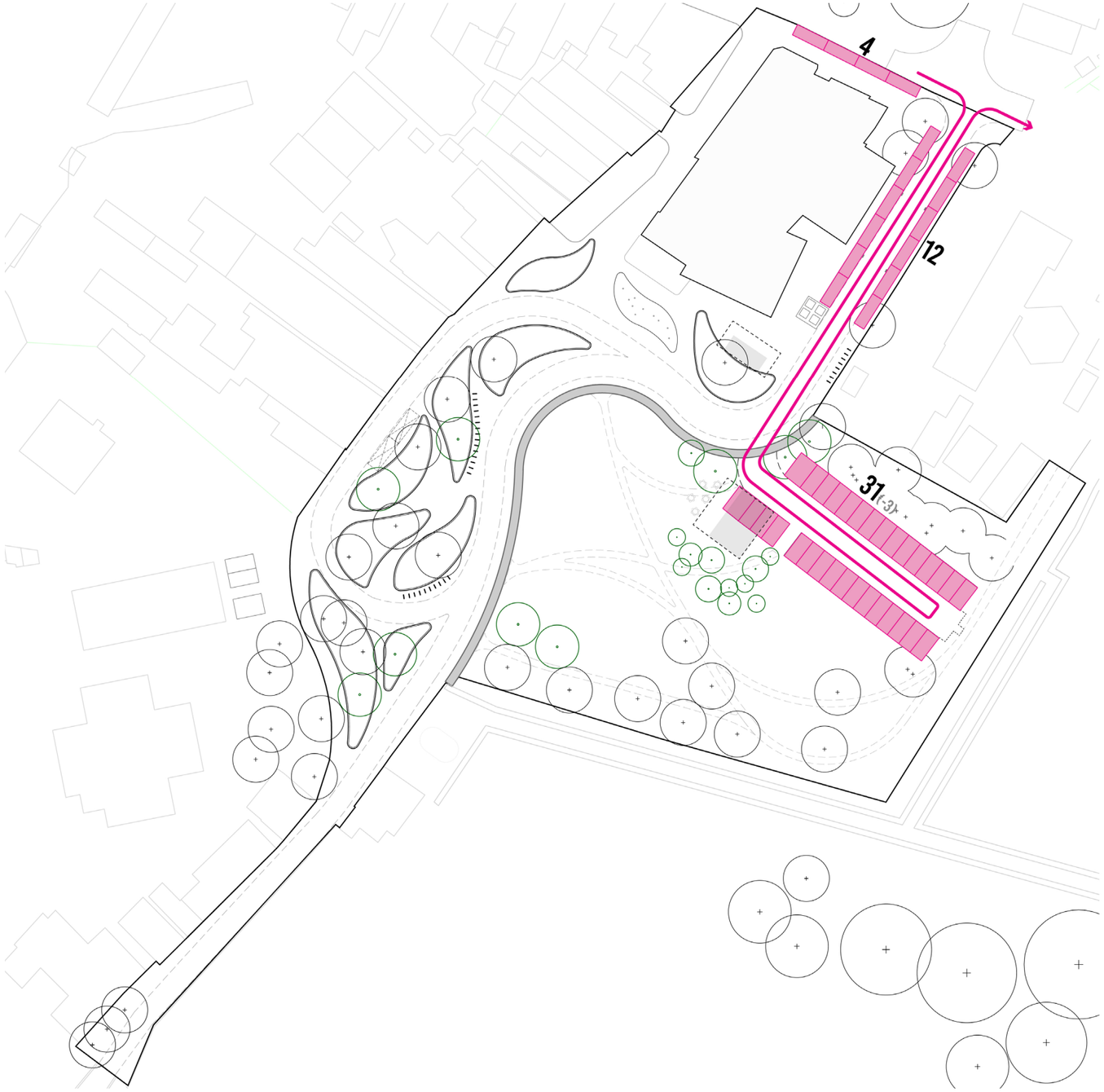
GREENBRICK

afmetingen (cm)	gewicht (kg)
20x10x8	,20
21x10,5x8	,20



DO OPENBARE RUIMTE

PARKEERPLAATSEN



BEPLANTING

GROENZONES

GROENZONES

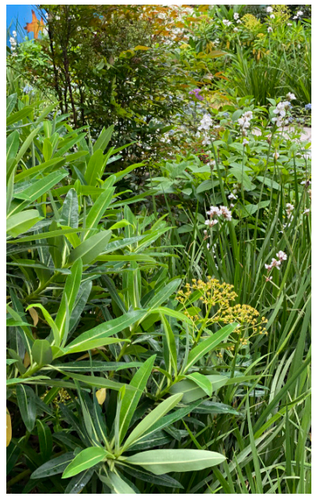
VASTE PLANTEN + KLEINE HEESTERS

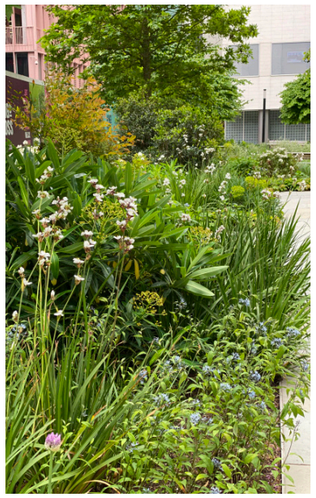
• Bestand tegen natte voeten (korte duur) water (groenzones fungeren ook als infiltratiezone)

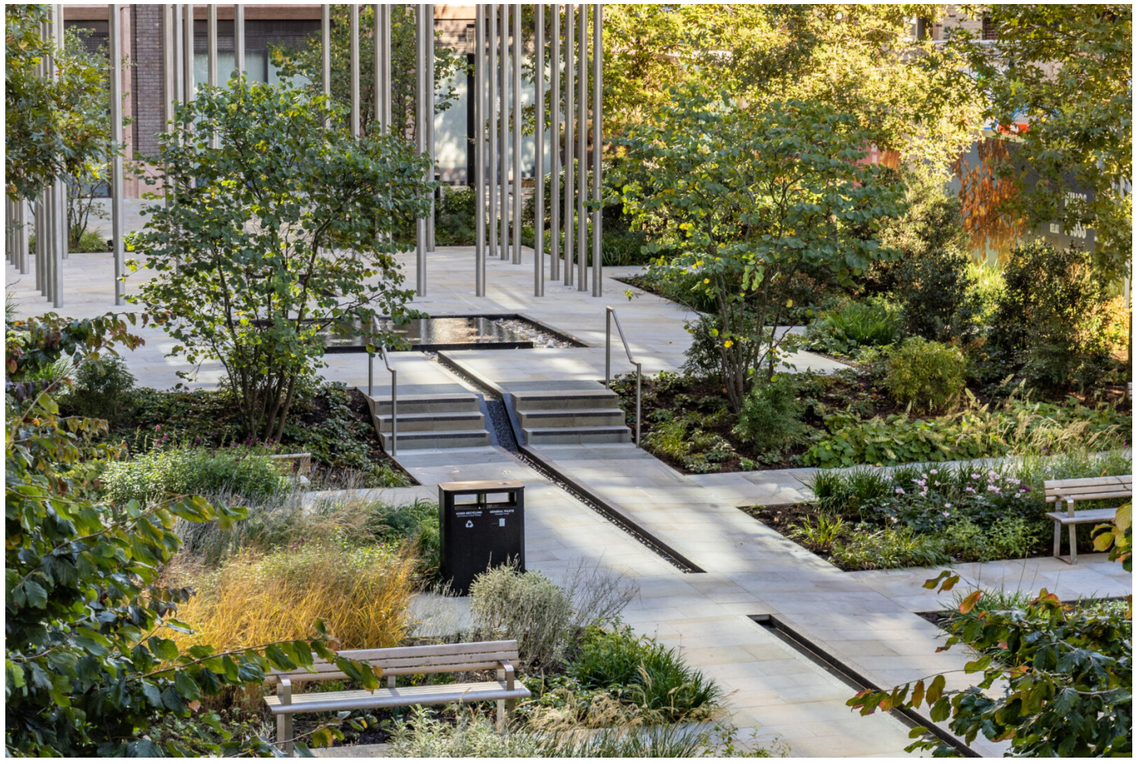
• Schaduwrijk (worden aangeplant onder bestaande bomen)

• Rijke mix in soort en type

• Zowel seizoensgebonden als bladhoudend groen





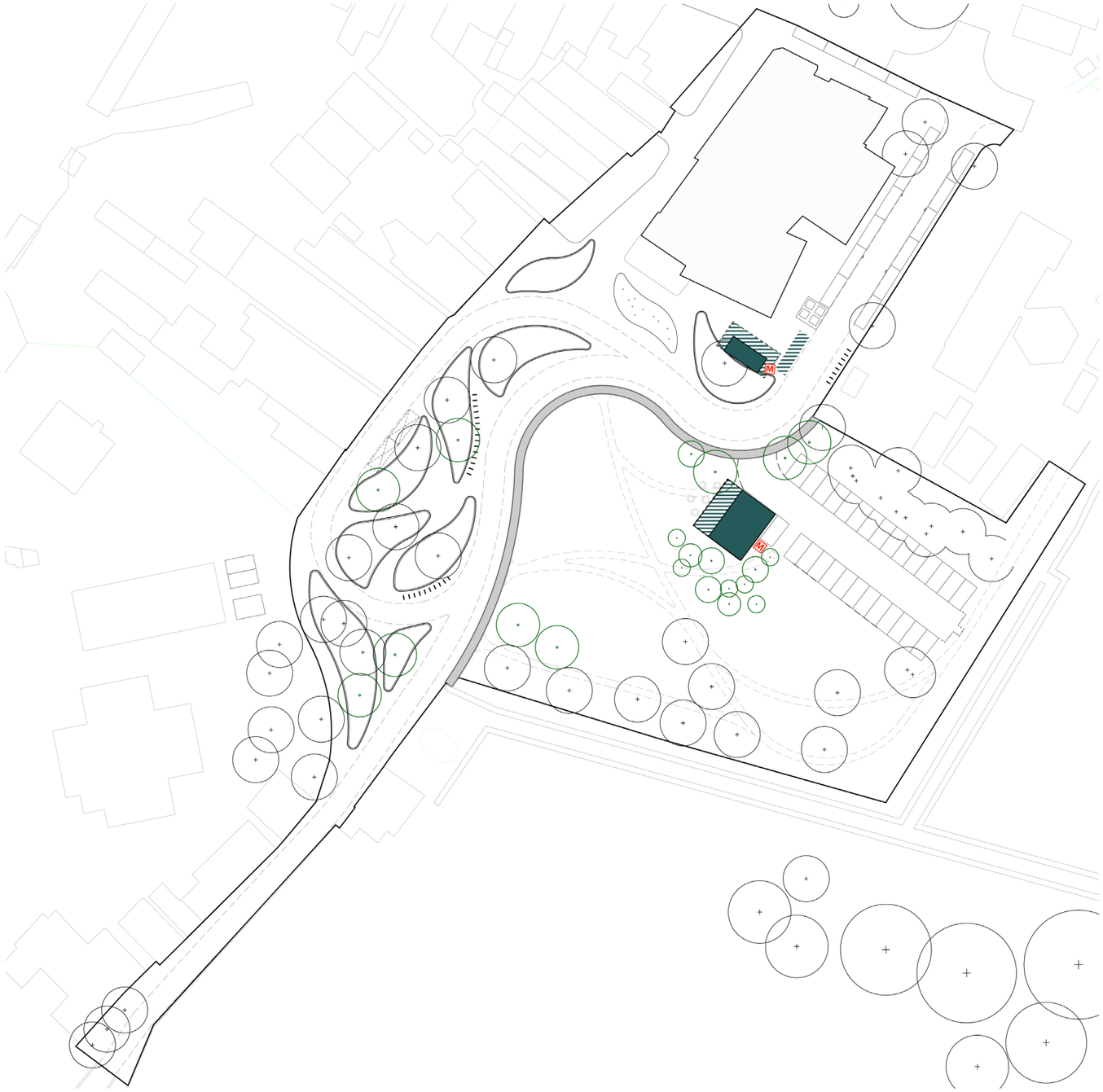


GROENZONES

ZON / SCHADUW

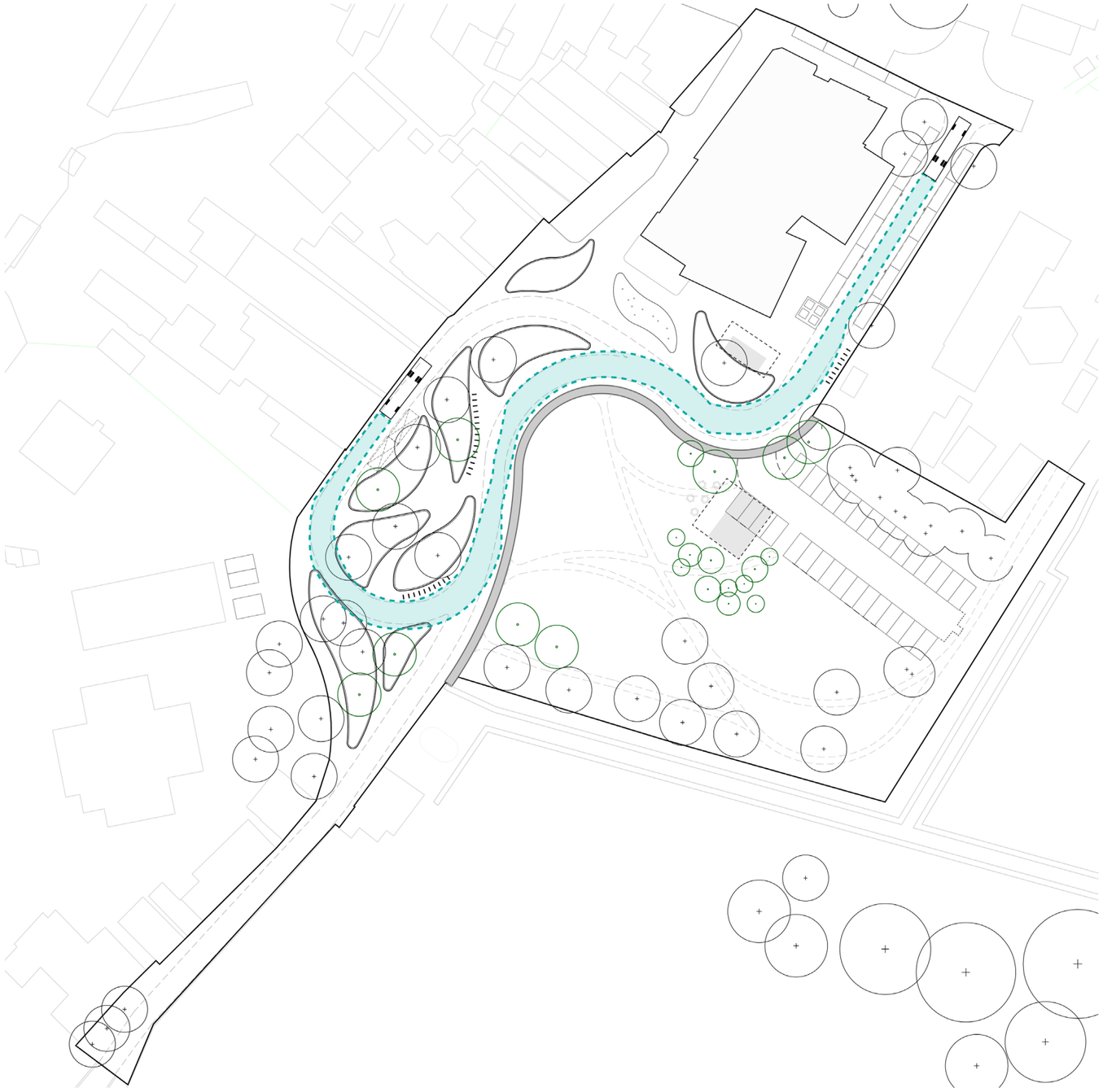
KRAAMPJES

INTEGREREN LOKALE KRAMEN



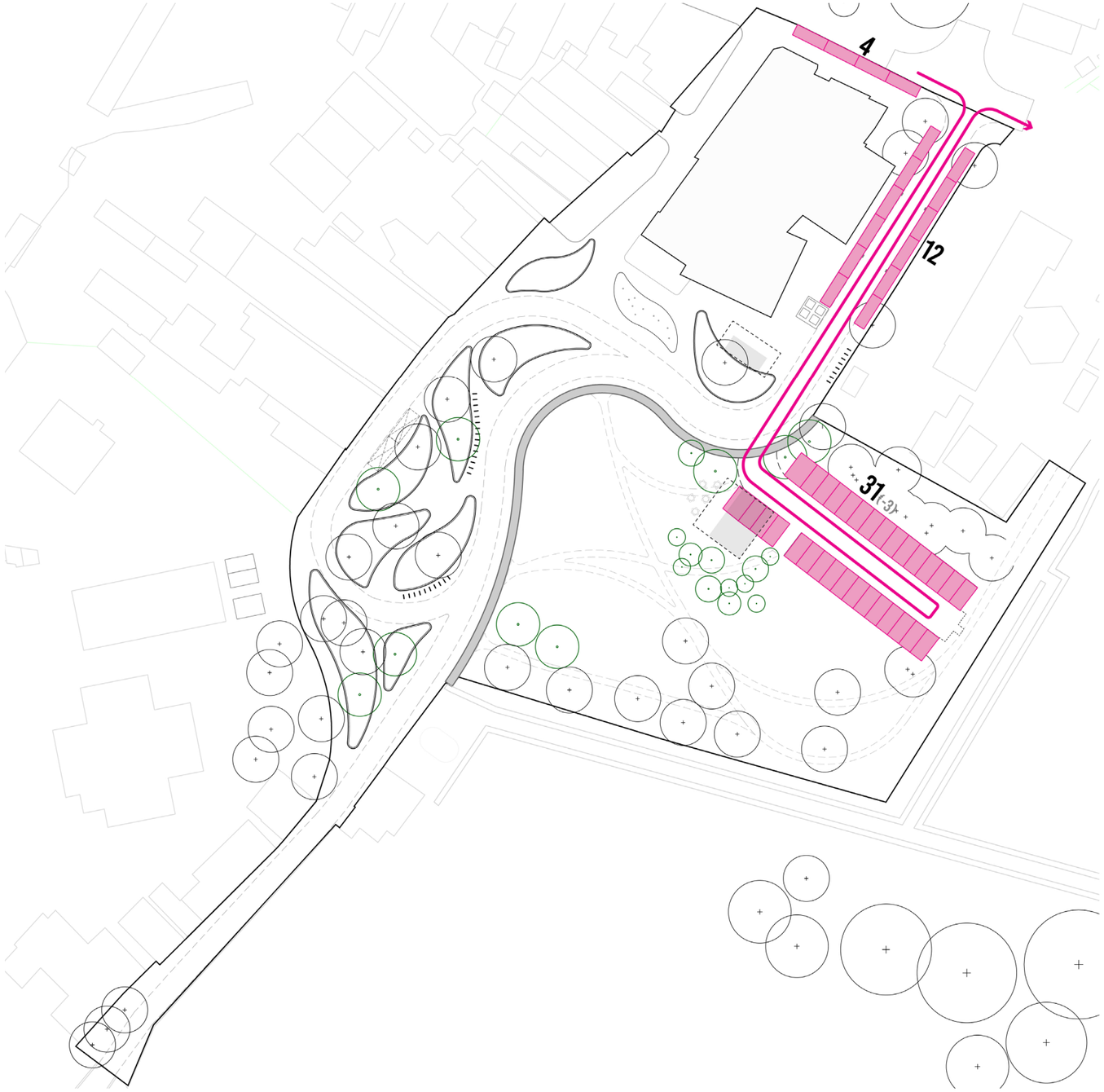
LOGISTIEKE ROUTE

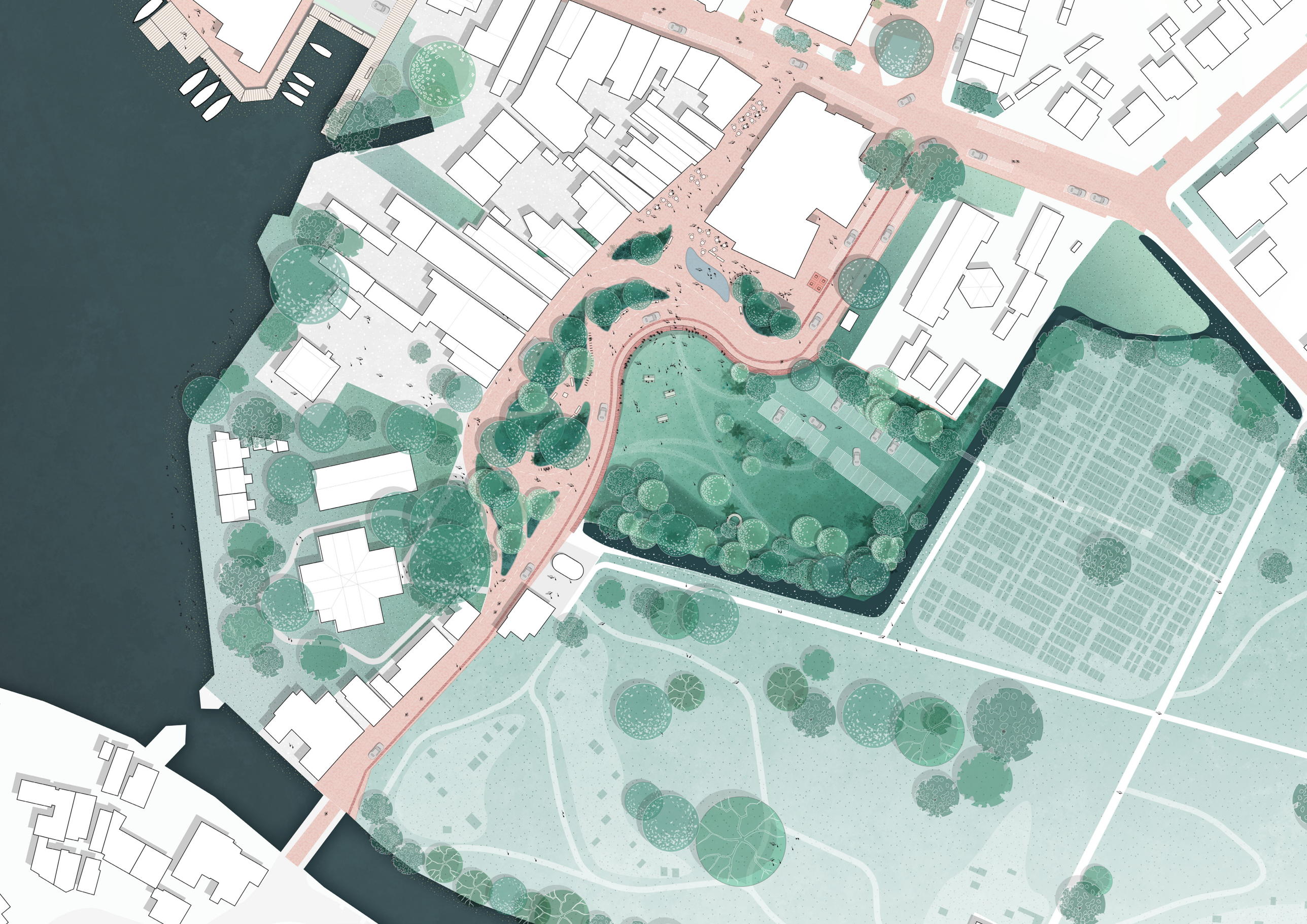
LEVERING AAN HANDEL BLIJFT MOGELIJK



PARKEREN

AANTAL GEADVISEERDE PARKEERPLAATSEN WORDT VOORZIEN





DELVA

DELVA LANDSCAPE ARCHITECTURE / URBANISM

Jeroen Jacobs
jeroen@delva.la

NL Hoogte Kadijk 71 | 1018 BE Amsterdam
BE Uitbreidingstraat 390 bus 4 | 2600 Antwerpen

t. +31(0)20 220 90 78
w. www.delva.la

OUDERKERK AAN DE AMSTEL

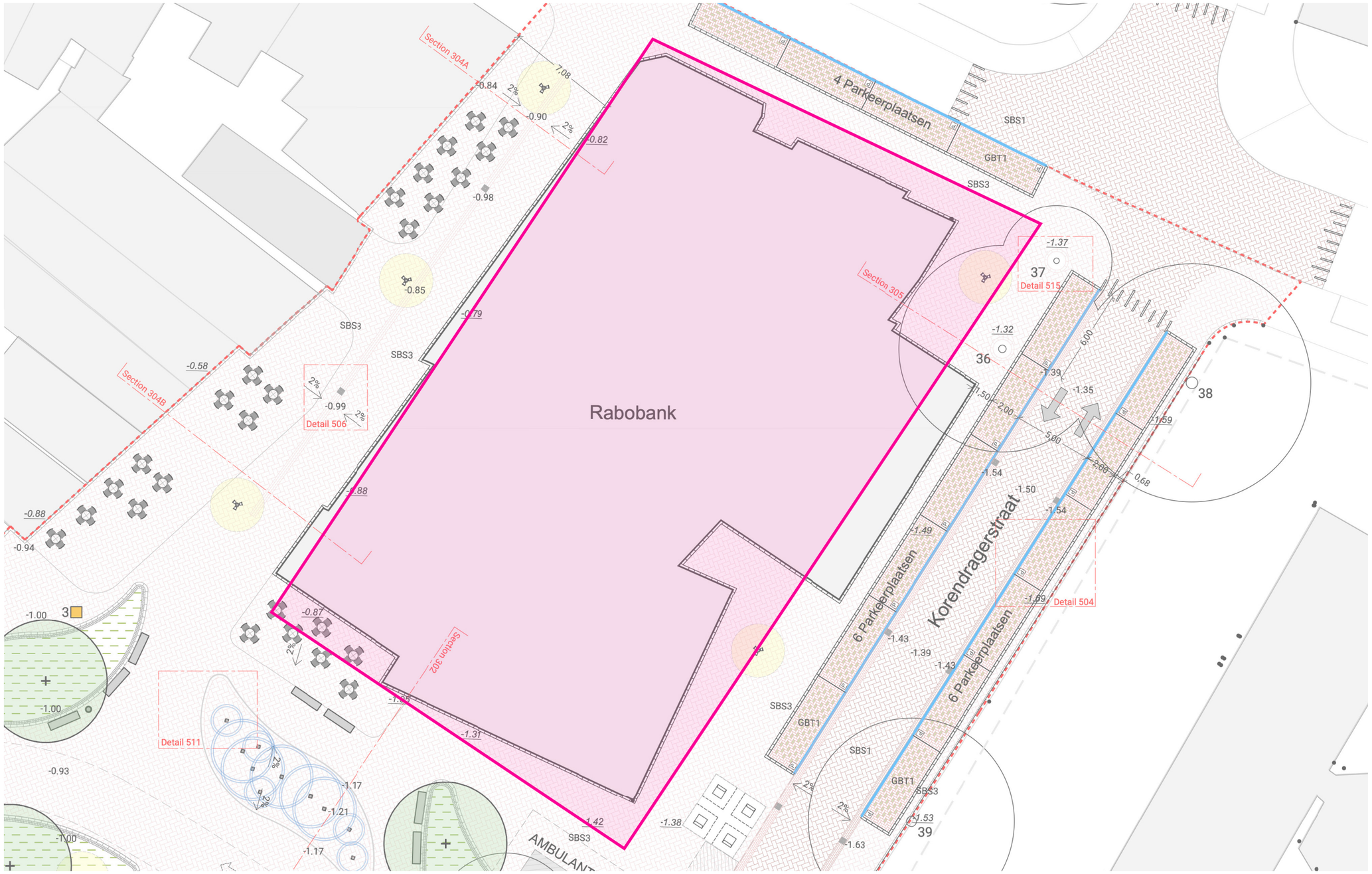
Stedenbouwkundige principes Rabobank gebouw

19.07.2022

DELVA

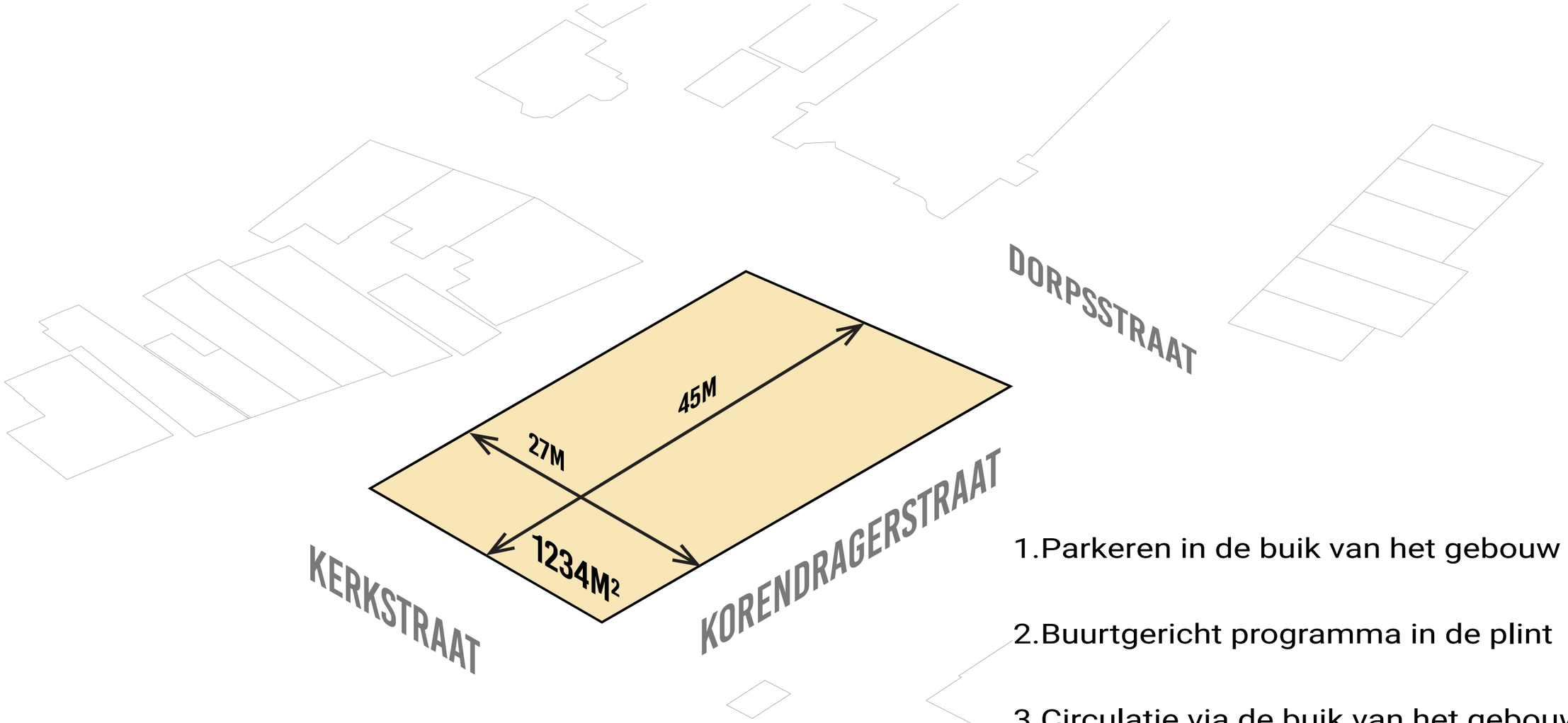
RABOBANK GEBOUW

HUIDIGE EN NIEUWE CONTOUR



RABOBANK GEBOUW

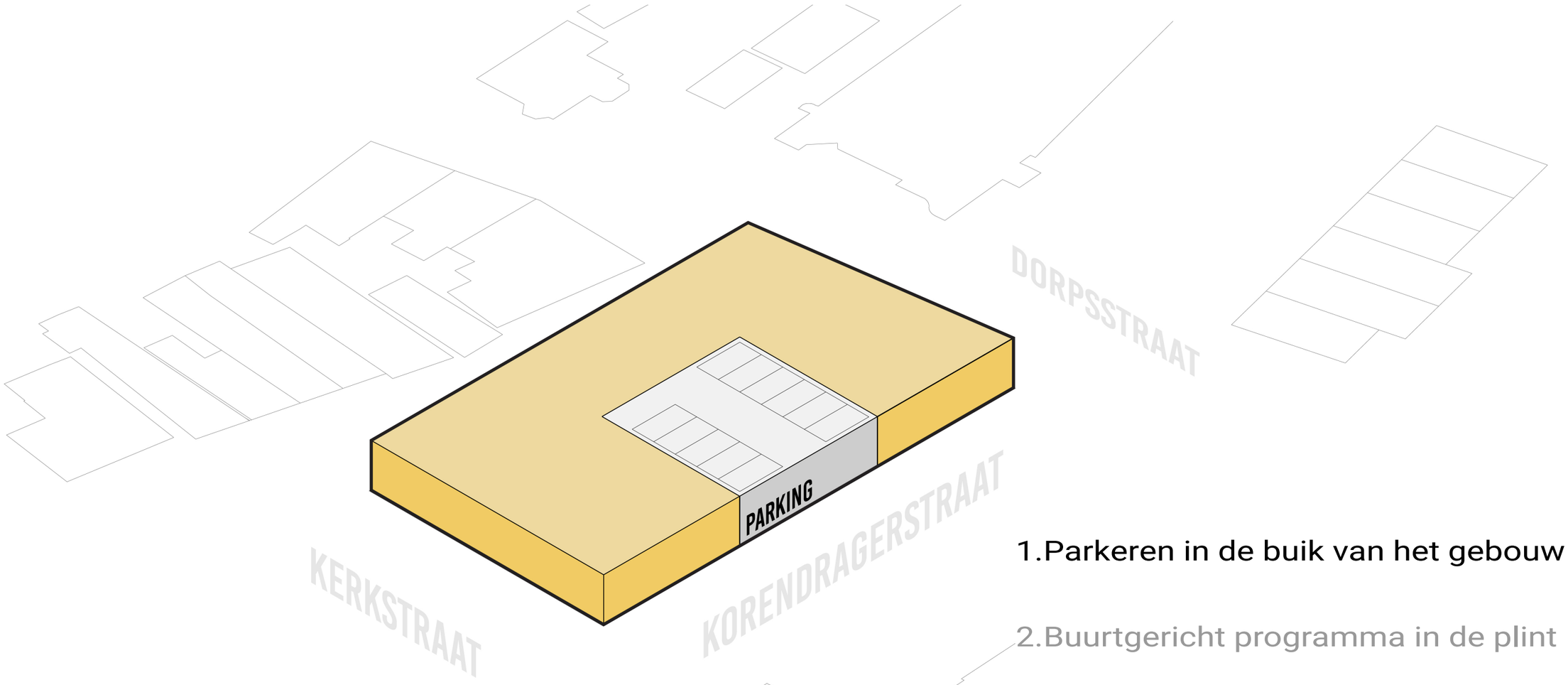
MAXIMALE FOOTPRINT



1. Parkeren in de buik van het gebouw
2. Buurtgericht programma in de plint
3. Circulatie via de buik van het gebouw
4. Entree woning via de binnenstraat
5. Dakenspel als woonidentiteit

RABOBANK GEBOUW

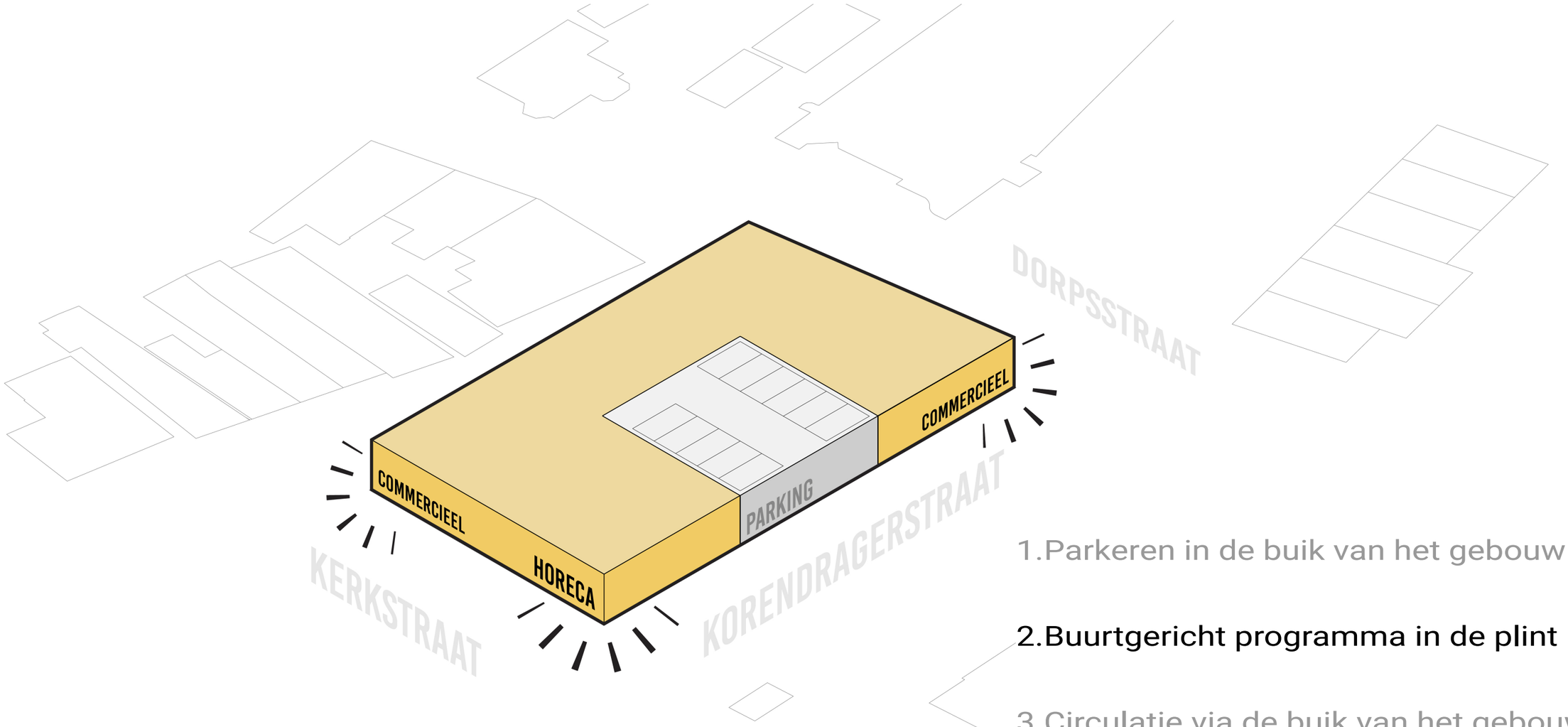
PARKEREN IN DE BUIK (EVT. DUBBELHOOG MET PARKEERSYSTEEM)



1. Parkeren in de buik van het gebouw
2. Buurtgericht programma in de plint
3. Circulatie via de buik van het gebouw
4. Entree woning via de binnenstraat
5. Dakenspel als woonidentiteit

RABOBANK GEBOUW

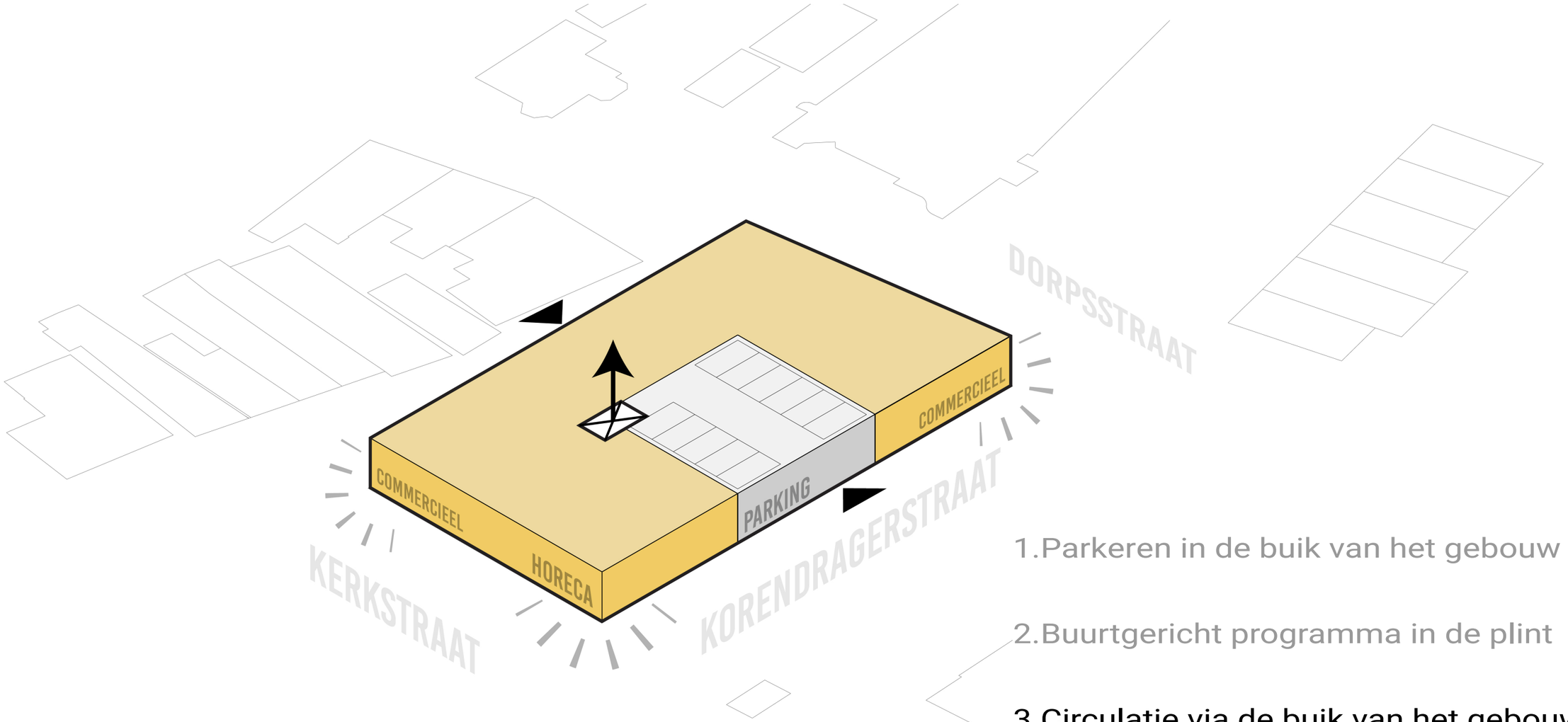
LEVENDIG, BUURTGERICHT PROGRAMMA IN DE PLINT



1. Parkeren in de buik van het gebouw
2. Buurtgericht programma in de plint
3. Circulatie via de buik van het gebouw
4. Entree woning via de binnenstraat
5. Dakenspel als woonidentiteit

RABOBANK GEBOUW

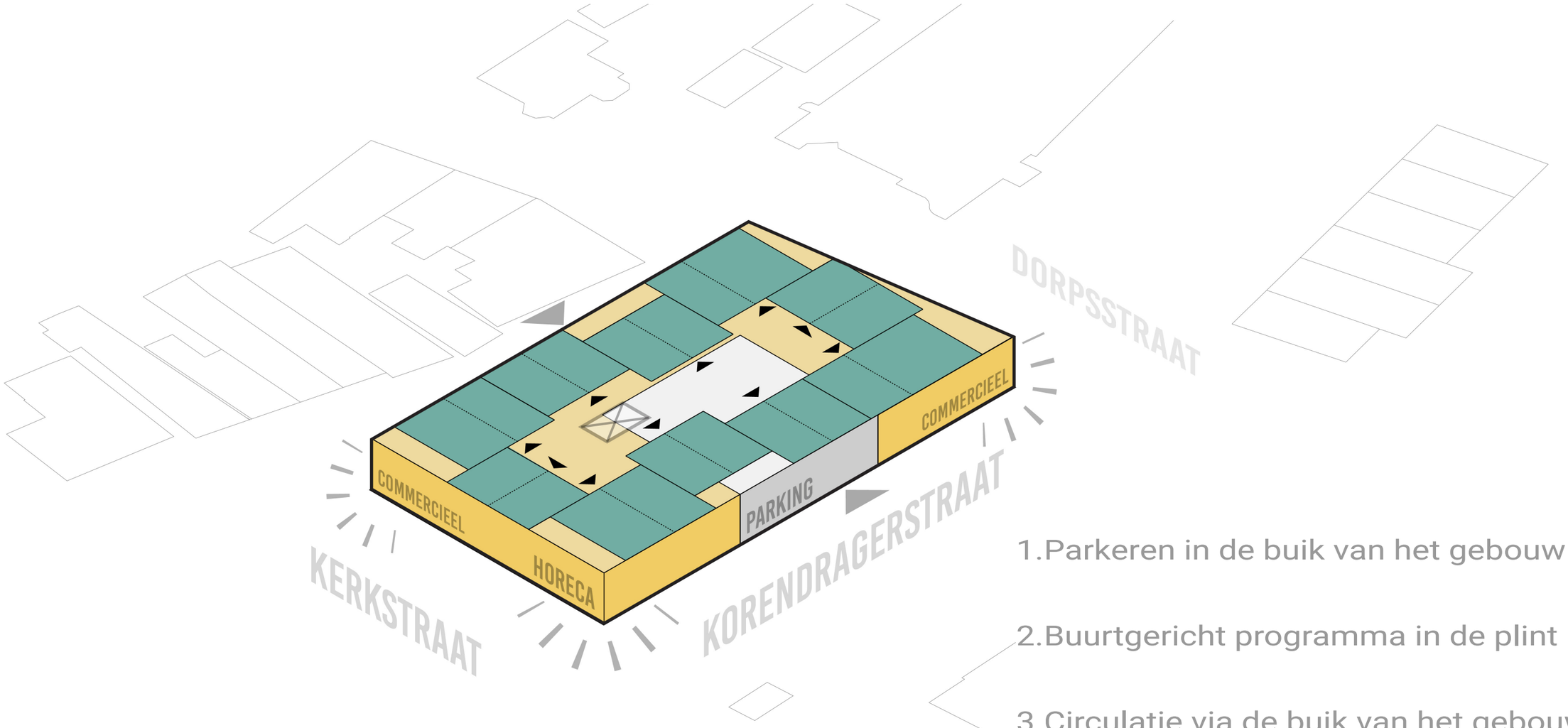
CIRCULATIE VIA DE BUIK VAN HET GEBOUW EN ADRESSEN AAN KERK- EN KORENDRAGERSTRAAT



1. Parkeren in de buik van het gebouw
2. Buurtgericht programma in de plint
3. Circulatie via de buik van het gebouw
4. Entree woning via de binnenstraat
5. Dakenspel als woonidentiteit

RABOBANK GEBOUW

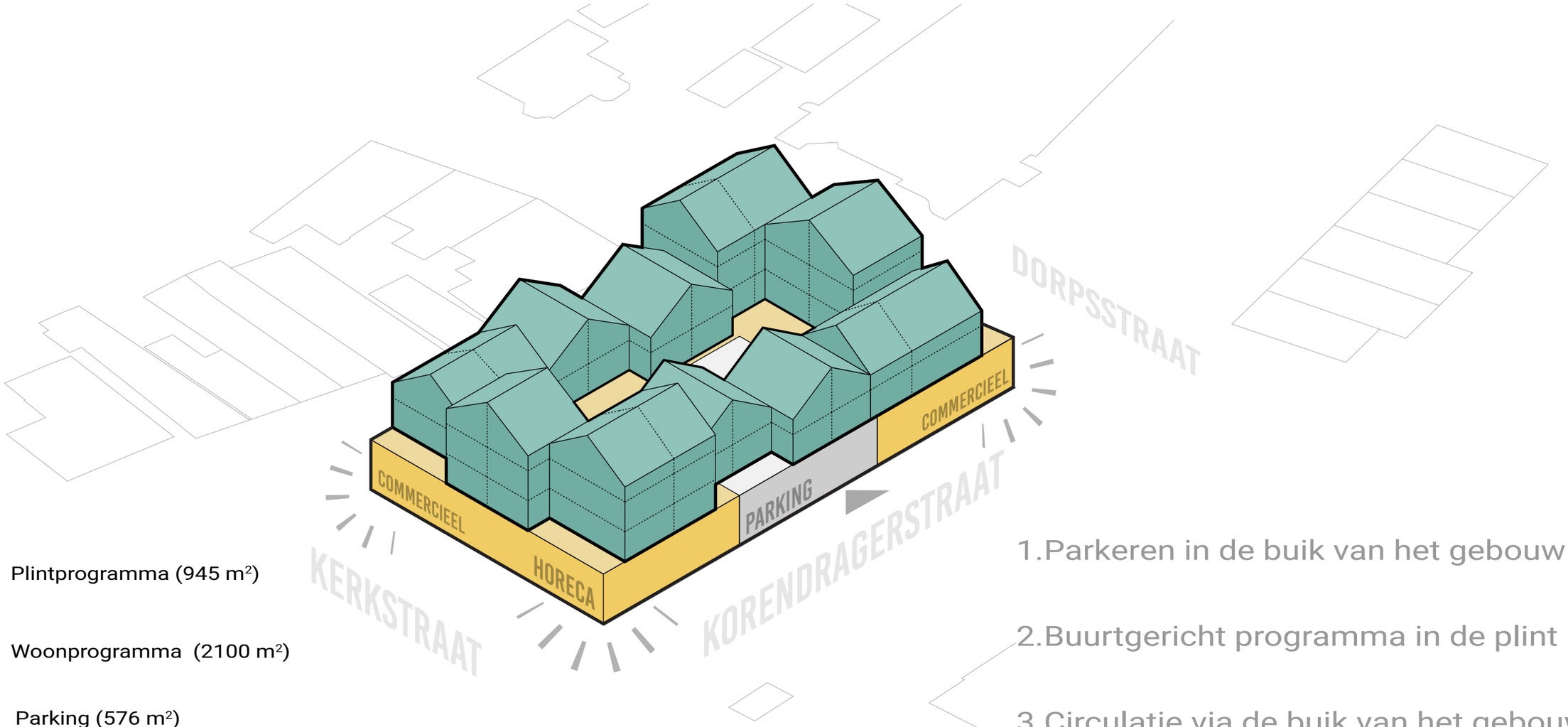
ENTREE WONING VIA BINNENHOF



1. Parkeren in de buik van het gebouw
2. Buurtgericht programma in de plint
3. Circulatie via de buik van het gebouw
4. Entree woning via de binnenstraat
5. Dakenspel als woonidentiteit

RABOBANK GEBOUW

DAKENSPEL ALS BIJZONDERE WOONIDENTITEIT



Plintprogramma (945 m²)

Woonprogramma (2100 m²)

Parking (576 m²)

20 wooneenheden

BVO: 3333 m²

Plot: 1233 m²

1. Parkeren in de buik van het gebouw
2. Buurtgericht programma in de plint
3. Circulatie via de buik van het gebouw
4. Entree woning via de binnenstraat
5. Dakenspel als woonidentiteit

RABOBANK GEBOUW

HART VAN EEN LEVENDIG EN DORPS OUDERKERK

CENTRUMPLAN OUDERKERK AAN DE AMSTEL

DELVA

DELVA LANDSCAPE ARCHITECTURE / URBANISM

Emiel Swinnen
emiel@delva.la

NL Hoogte Kadijk 71 | 1018 BE Amsterdam
BE Uitbreidingstraat 390 bus 4 | 2600 Antwerpen

t. +31(0)20 220 90 78
w. www.delva.la

Technische vragen commissie Ruimte en Gebiedsontwikkeling 19-01-2023

Agendapunt/onderwerp: Definitief Ontwerp Centrumplan OA		**Fractie:**	**Antwoord:**
1	In de raadsvergadering van 3 november 2016, is een motie aangenomen inzake de Bereikbaarheid centrum Ouderkerk aan de Amstel met daarin de oproep de looproutes te verbeteren ten behoeve van zelfstandige bereikbaarheid van het dorpscentrum voor alle bewoners te optimaliseren met gebruikmaking van de expertise van het 'Overleg Lichamelijk Gehandicapten Amstelland', bewonerscommissies en leiding van de centra. Is in dit DO, dit gedaan? Waar kunnen we de input hiervan vinden? Als mogelijke optie, zien het gebruik van een alternatieve klinker. Het hergebruik van de kleiklinkers wordt hierin niet genoemd. Kunt u hierop een technische toelichting geven waarom dit al dan niet een optie zou zijn?	OAA	Het DO is getoetst op toegankelijkheid en voldoet. In het DO is het hergebruik van de bestaande klinkers opgenomen, deze worden verwerkt in de zogenoemde zit-rand.
2	In het raadsvoorstel wordt eenrichtingsverkeer besproken. Hierin wordt door de verkeerskundigen de route vanuit zuid naar noord (vanuit de wijk Benning naar het centrum) als voorkeursroute aangegeven. Kunt u hier meer achtergrond over geven waarom dit zo is?	OAA	De verkeerskundigen hebben een voorkeur voor éénrichtingsverkeer vanuit zuid naar noord (vanuit de wijk Benning naar het centrum) Dit betekent dat alle inwoners nog steeds met de auto via de kortste route in het centrum kunnen komen. De Dorpsstraat-Kampje-Kerkbrug-route is dan geen doorgaande autoroute meer, wat vermindering van autoverkeer in het centrum oplevert. Er komt alleen nog bestemmingsverkeer, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.
3	Van de ondernemers (via BIZ) begrepen we eerder, dat als eenrichtingsverkeer er moet komen, zij de route noord-zuid de voorkeur hebben omdat dan bewoners op weg naar huis nog een boodschap meenemen, Welke voor-nadelen zijn er aan deze variant verkeerskundig gezien?	OAA	Bij éénrichtingsverkeer van noord naar zuid moeten inwoners vanuit zuid ‘omrijden’ om in het centrum te komen, wat het centrum minder aantrekkelijk maakt. In deze situatie zou de route Dorpsstraat-Kampje-Kerkbrug intact blijven als een doorgaande autoroute, wat ongewenst is, omdat dit voor meer verkeer en meer onveiligheid in het centrum zorgt.
4	Is het DO 'kermisproof' en opgewassen tegen een week kermis en andere evenementen?	OAA	Ja, met de gebruikelijke beschermingsmiddelen.
5	De weg langs de woningen en de winkels is 3 meter breed en ligt op korte afstand van woningtoegangsdeuren en winkelentrees. Er rijden vracht- en bestelauto’s. De weg is bij laden en lossen niet breed genoeg om wagens te laten passeren. Is hier de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd? Moet hier geen beperking komen voor verkeer wat zwaarder is dan 5 ton?	OAA	De weg langs de woningen en winkels is eenrichtingsverkeer en in basis alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer. Voor het laden en lossen zijn twee plekken opgenomen in het ontwerp, waardoor passeren op een veilige manier mogelijk blijft. Voor de inrichting zijn een brandweerwagen en een vuilniswagen, die gebruik moeten maken van deze weg aangehouden als maatgevend voertuig. Grotere en zwaardere voertuigen worden in basis al geweerd, omdat er een vrachtwagen verbod geldt in

			het dorp. Op het moment dat je van de provinciale weg het dorp in rijdt, staat het verbod al aangegeven.
6	In de Korendragerstraat worden aan twee kanten parkeerplaatsen gemaakt. Hierdoor vervalt het trottoir aan één kant. Als bezoekers parkeren, hebben ze weinig ruimte om naar de Dorpsstraat te lopen. Dit gedeelte is 2-richtingen. Wordt op dit punt de verkeersveiligheid gewaarborgd en blijft de dorpse uitstraling op dit punt intact?	OAA	Ja. Het uitgangspunt van het DO is dat er minder autoverkeer door de Korendragerstraat gaat bewegen. De situatie zoals getekend in het DO is verkeersveilig.
7	Als er 1-richting vanaf de Kerkbrug naar de Dorpsstraat komt, heeft dit dan geen nadelige gevolgen voor de drukte op de Rond hoep Oost vanaf de Benningbrug naar de OAA Kerkbrug?	OAA	Op andere routes kan het drukker worden. Deze routes zijn ingericht op meer drukte dan de route door het centrum en de verwachting is dat dit geen problemen zal opleveren.
8	Voor het lang parkeren in de Ambachtenstraat, komt er goede bewegwijzering vanaf de Benningbrug via de Benninghweg?	OAA	Ja.
9	Hoe kijkt men terug op het participatieproces?	OAA	Het heeft geleid tot een goed, mooi en gedragen plan.
10	Welke garanties zijn er daar het de draaicirkel voor het vrachtverkeer en de verkeersveiligheid betreft?	OAA	De inrichting van de weg bij de draaicirkel is uitgewerkt op een maatgevend voertuig van 12m conform de normen. Daarnaast kunnen er geen garanties worden gegeven.
11	Er is alleen ten aanzien van éénrichtingsverkeer een terugkoppeling van de participatie opgenomen in de stukken. Is er ook een integrale samenvatting van de (uitkomst van de) participatie sinds het VO en de reacties/zienswijzen van degenen die hebben deelgenomen? Zo ja, kan die aan de raad worden gestuurd? Zo nee, waarom is die samenvatting er niet?	VVD	In het VO zijn de gezamenlijke uitgangspunten en het gezamenlijke beeld vanuit het Schetsontwerp vormgegeven in een concreet ontwerp. In het DO is het ontwerp definitief gemaakt. Dit betekent vooral een technische uitwerking. Het enige punt waar de verschillende participanten het niet eens over werden is het eenrichtingsverkeer.
12	Is er onder de genoemde belanghebbenden TAT, omwonenden, ondernemers rond het Kampje en BIZ draagvlak om het DO uit te voeren op de door het College voorgestelde wijze? Wat zijn eventuele resterende bezwaren?	VVD	Er was draagvlak voor het DO zoals in september 2022 gepresenteerd. De belanghebbenden zijn geïnformeerd over het voorstel van het College. We weten niet precies wat nu het draagvlak is en wat de eventuele resterende bezwaren zijn.
13	In het Programmaoverzicht Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoersregio 2023-2031 is voor herinrichting centrum Ouderkerk aan de Amstel een bedrag opgenomen van EUR 250.000. Hoe kan het dat in het raadsvoorstel nu wordt gesteld dat slechts een geringe bijdrage van de Vervoersregio te verwachten is, uitsluitend voor fysieke aanpassingen voor realisatie éénrichtingsverkeer? Waarom wordt niet het volledige bedrag van 250k toegekend?	VVD	Het opgenomen bedrag in het uitvoeringsprogramma is een bedrag dat gebaseerd is op een opgave van de gemeente, niet op de doorrekening die gemaakt is op basis van het VO dat we hebben laten beoordelen door de VRA. Na vaststelling van het Definitief Ontwerp beoordeelt de VRA het plan definitief en bepaalt het de eventuele financiële bijdrage.
14	Waarop is het bedrag voor aanpassing Ambachtenstraat gebaseerd? Is het mogelijk om kosten te besparen door slim gebruik te maken van de aanwezige bestrating/asfaltering?	VVD	Dit bedrag is gebaseerd op het herinrichten van de Ambachtenstraat om parkeren daar veilig en aantrekkelijk te maken. Ook de kosten voor bewegwijzering zijn opgenomen. Bij het maken van het uitvoeringsplan

			zal zeker gekeken worden of er mogelijkheden zijn om kosten te besparen.
15	Zijn er nog ambtenaren van de gemeente die beschikken over een ontheffing om te parkeren in de blauwe zone op het Kampje en rond het gemeentehuis? Zo ja, worden die ingetrokken (zodat ze kunnen parkeren in de Ambachtenstraat)?	VVD	Nee. Duo+ heeft nog wel een aantal ontheffingen, deze zijn voor handhavers e.d.
16	Er wordt aangegeven dat de blauwe zone zal dienen te worden uitgebreid om te voorkomen dat men in de wijken rond het gemeentehuis gaat parkeren. Wat zijn de concrete plannen hiervoor en hoe ziet dat verdere proces er uit?	VVD	Dit wordt uitgewerkt in het nieuwe parkeerbeleid wat naar verwachting medio 2023 aan de raad wordt voorgelegd.
17	In het raadsvoorstel staat dat eigenaar voormalig Rabogebouw heeft aangegeven dat hij (voorlopig) niet gaat herbouwen en dat het pand opnieuw verhuurd zal worden. Heeft de eigenaar aangegeven (i) op welke termijn de verhuur zal plaatsvinden en (ii) of hij het deel aan de zijde van het Kampje weer als horeca wil verhuren?	VVD	Nee, dat is niet bekend.
18	Is de groene dorpsweide wel rolstoeltoegankelijk genoeg? Kijkend naar de tekeningen zouden deze nu altijd “om” moeten ivm trappen en de zitrand.	GL	De dorpsweide is rolstoeltoegankelijk. Alleen de toegang ongeveer in het midden van de zitrand is een trapje. Alle andere paden sluiten op gelijk niveau aan op de verharding.
19	Hoe reeel is de verkoop van het schapenweidje als groen en hoeveel zou dit opbrengen?	GL	Het is onbekend of er serieuze gegadigden zijn voor de koop van het Schapenweitje als groen. De opbrengst zou rond de €130.000,- moeten liggen. Als de bestemming gewijzigd wordt in wonen wordt de mogelijke opbrengst geschat op €450.000,- Om dit mogelijk te maken moet de bestemming van het kavel veranderd worden in het bestemmingsplan. De huidige bestemming in het bestemmingsplan is ‘groen'. De kosten, ca. € 50.000, voor het wijzigen van het bestemmingsplan gaan ten koste van de opbrengst.
20	Eigenaar Rabo gebouw wil toch weer gaan verhuren en niet ontwikkelen. Kunnen we, aangezien er minder gebouwd wordt, dit ook zien als een besparing? Of zijn dit kosten die helemaal bij de eigenaar zouden liggen?	GL	Dit levert geen besparing op. Dit zijn kosten die geheel bij de eigenaar van het pand liggen.
21	Er wordt een “aanzienlijk “ bedrag genoemd wat de gemeente van de Vervoersregio Amsterdam zou ontvangen. wat zou het bedrag zijn?	GL	Zie het antwoord bij vraag 13

22	Het voorstel is om de waterpartij nu niet uit te voeren, maar later altijd nog gerealiseerd kan worden als er genoeg geld door middel van Crowdfunding binnengehaald wordt. Hoe denkt de Portefeuillehouder dit nu in te plannen in het de uitvoering? Wordt de plek dusdanig ingericht dat later simpel alsnog de waterpartij gerealiseerd kan worden?	AL	In de uitvoering kan er rekening mee worden gehouden dat de waterpartij later gerealiseerd wordt.
23	Bestaat de kans dat de Gemeente, indien er later genoeg geld voor realisatie van de waterpartij is opgehaald, voor een extra grote uitgave komt te staan omdat de beoogde plek dan opnieuw uitgediept en betegeld moet worden? Of dienen deze kosten gefinancierd te worden door de crowdfunding?	AL	Het later realiseren van de waterpartij zal waarschijnlijk duurder zijn. Dit moet in zijn geheel gefinancierd worden door de crowdfunding.
24	Kan de portefeuillehouder uitleggen waarom nieuwe stenen (beton) goedkoper zijn om te gebruiken (onderdeel van de bezuiniging)?	AL	De grondstoffen die nodig zijn om een gebakken klinker te produceren, zijn aanzienlijk duurder dan de grondstoffen die nodig zijn om betonklinkers te produceren. Beton is in de regel aanzienlijk goedkoper dan klei en natuursteen.
25	Is om te besparen ook onderzocht of oud straat materiaal (klinker) hergebruikt kunnen worden (denk aan de zitmuur) in plaats van alle stenen nieuw te kopen?	AL	In het DO is het hergebruik van de bestaande klinkers opgenomen.
26	Is er bij het bepalen van het goedkoper uitvoeren van het plan ook gekeken naar de gekozen beplanting. Dus betonstenen en hergebruik op de beste manier om te besparen op bestrating en bouwen muurtje. Kan het uitkiezen van jongere bomen etc.. niet zorgen voor een besparing. Dan kunnen we de bomen tot volle wasdom zien komen de komende jaren. Kan er bij de keuze van het groen ook gekeken worden naar mogelijkheden om kosten te besparen.	AL	Er is gekeken naar de beplanting. Naar de aanschaf en ook naar het onderhoud. De keuze is geoptimaliseerd met de gewenste uitstraling als een van de uitgangspunten.
27	Is er ook nog gekeken naar de mogelijkheid om ook op andere onderdelen van het plan te bezuinigen zonder dat het totale idee hierdoor veranderd. Bijvoorbeeld het laten vervallen van de (graffiti gevoelige) stenen zitmuur en hiervoor in de plaats een rijtje met straatmeubilair (banken en prullenbakken) te plaatsen?	AL	In het gebied is een bestaand niveauverschil te overbruggen. Dit is in het DO opgelost door middel van de zitrand.
28	Graag de volgende documenten aan de raad verstrekken (dan wel links naar de betreffende documenten): - het participatieplan; - de onderzoeksvraag aan Delva; - de onderzoeksvraag aan de verkeerskundigen over eenrichtingverkeer alsmede hun onderzoeksrapport;	D66	Worden verstrekt.

	- de onderzoeksvraag aan de adviseurs van Mooi Noord Holland en hun advies.		
29	Hoe is het participatieproces over het DO verlopen en welke verschillen zijn er in vergelijking met het participatieproces over het VO?	D66	Zie antwoord bij vraag 11 en het participatieplan.
30	Wat is de mening van het TAT over dit voorstel?	D66	Zie publicaties en activiteiten van het TAT
31	Welke straten worden bedoeld met “omliggende straten van het centrum”?	D66	De straten rondom de blauwe zone in het centrum.
32	Hoe wordt de maximumsnelheid van 15km/u gehandhaafd?	D66	De inrichting is zo gemaakt dat er niet hard gereden kan worden. De handhaving is conform de snelheidscontroles in de gemeente.
33	Is er in het DO rekening gehouden met de mogelijkheid met een rolstoel/ kinderwagens op het grasveld te komen?	D66	Ja. Zie ook antwoord bij vraag 18.
34	Eventuele keuze voor betonklinkers: - Het plein zou klimaat adaptief aangelegd worden. Verandert hier wat aan als er voor betonklinkers gekozen wordt? - Is er bij betonklinkers meer kans op verzakken dan bij bakstenen? -Is er bij de financiële besparing door het gebruik van betonklinkers rekening gehouden met de hogere onderhoudskosten voor betonklinkers?	D66	- Nee - Nee - Nee
35	Stemmen wij in met eenrichtingsverkeer als wij instemmen met het raadsvoorstel?	D66	Ja.
36	Over het stedenbouwkundig plan van Delva over het voormalige Rabobankpand: - Als de raad instemt met het raadsvoorstel, stemt de raad dan ook in met dit stedenbouwkundig plan? - Wat wordt de hoogte van de bebouwing volgens het stedenbouwkundig plan van Delva en wat is de hoogte van de omliggende al aanwezige gebouwen? - Is bekend hoeveel bouwlagen de eigenaar van het Rabobankpand nodig denkt te hebben om nieuwbouw rendabel	D66	- Ja. - De hoogtes in het DO variëren van 2 lagen met een kap tot 3 lagen met een kap. De omliggende gebouwen hebben vergelijkbare hoogtes. - Hoeveel m2 de eigenaar denkt nodig te hebben weten we niet precies. Wel dat het minimaal ongeveer het dubbele is van wat er nu in het DO is opgenomen.

	te maken? Zo ja, hoe hoog wil hij bouwen en hoeveel wijkt dit af van het huidige bestemmingsplan?		