

Nummer 2022/12

datum raadsvergadering	:	17 februari 2022
onderwerp	:	Voorlopig Ontwerp Centrumplan Ouderkerk a/d Amstel
portefeuillehouders	:	C.C.M. Korrel-Wolters en W. Jansen.
datum raadsvoorstel	:	11 januari 2022

Samenvatting

In de raadsvergadering van 24 juni 2021 is het Schetsontwerp voor het Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel van Delva, zonder bebouwing op het graskeienveld, vastgesteld als basis voor uitwerking in volgende fases. Bebouwing op het schapenweitje is nog niet uitgesloten. De raad heeft opdracht gegeven om voor het Kampje/ Kerkstraat/ graskeienveld het Schetsontwerp uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp.

Met inbreng van inwoners en ondernemers is een participatieplan voor de VO fase opgesteld. Dit plan is vervolgens door de raad vastgesteld. Conform dit participatieplan is met Delva en de belanghebbenden een Voorlopig Ontwerp gemaakt.

Het Voorlopig Ontwerp betreft de herinrichting van de openbare ruimte van de Kerkstraat/ Kampje/ graskeienveld op basis van het Schetsontwerp. In opdracht van de raad is de verkeersveiligheid hierbij leidend. De nieuwe verkeerssituatie voldoet aan de normen van een Duurzaam Veilige weginrichting van het CROW en is veiliger dan de huidige situatie. In het Voorlopig Ontwerp zijn de uitgangspunten uit het Schetsontwerp (en daarmee uit Spijkers met Koppen en het Ambitiedocument) verder uitgewerkt en vormgegeven. De kosten voor het afronden van het ontwerp en het uitvoeren en realiseren van het Centrumplan zijn geraamd en inzichtelijk gemaakt.

Voorgesteld wordt het Voorlopig Ontwerp van Delva vast te stellen als basis voor verdere uitwerking voor het gebied Kerkstraat/ Kampje/ graskeienveld. En om in vervolg hierop Delva opdracht te geven voor het maken van een Definitief Ontwerp. Om dit te financieren wordt de raad gevraagd een investeringskrediet ad € 2.085.000 beschikbaar te stellen. Hiermee wordt de uitvoering en realisatie van het Centrumplan in principe mogelijk gemaakt.

Er is inmiddels een opbrengst ad € 100.000 gerealiseerd die ingezet wordt als kostendrager voor het centrumplan. In de volgende fase worden nog een aantal mogelijke opbrengsten verder onderzocht. De raad wordt gevraagd een reserve te vormen waarin de opbrengsten van de 2 kavels en de eventuele bijdrage van de VRA worden opgenomen ter dekking van de kapitaallasten. Ook wordt gevraagd de verkoop van het schapenweitje als optie open te houden.

Wat is de juridische grondslag?

Uitvoering geven aan het raadsbesluit van 24 juni 2021.

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).

Voor de VO fase heeft de raad op 30 september ingestemd met het 'voorstel participatie Centrumplan VO fase'. Conform dit voorstel is in participatie met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden het Voorlopig Ontwerp gemaakt.

Waarom dit raadsvoorstel?

In het proces is na het *Ambitiedocument*, *Spijkers met Koppen* en het Schetsontwerp het voorliggende Voorlopig Ontwerp de volgende stap. Hierna volgt het maken van een Definitief Ontwerp (DO). Daarmee is het ontwerpproces afgesloten en komt de fase van uitvoering en realisatie.

Om de DO fase te kunnen starten wordt de raad gevraagd in te stemmen met het VO. Toelichting op het Voorlopig Ontwerp:

Opdracht

Op 24 juni 2021 heeft de raad opdracht gegeven om op basis van het Schetsontwerp een Voorlopig Ontwerp voor het Kampje/ Kerkstraat/ graskeienveld te maken. Voor het VO zijn een aantal extra 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.

Aanvullend op het ontwerp moet duidelijk gemaakt worden hoe 'olievlekwerking' door het verplaatsen van het lang parkeren wordt voorkomen. Bij het VO dient een investeringsvoorstel geleverd te worden. Ook de kosten voor onderhoud en beheer dienen inzichtelijk te zijn.

Werkwijze

Conform de opdracht van de raad om als gemeente meer regie te voeren heeft voor de VO fase het ambtelijke projectteam samen met de Klankbordgroep uit de vorige fase en de BIZ - de ondernemers - een voorstel voor participatie tijdens de Centrumplan VO fase opgesteld. Dit voorstel is in september aan de raad voorgelegd en de raad heeft met het voorstel ingestemd.

Met Delva en de belanghebbenden is volgens het vastgestelde participatieplan aan het Voorlopig Ontwerp gewerkt. De participatie had een ander karakter dan in eerdere fases. In voorgaande fases lag de nadruk op het komen tot gezamenlijke uitgangspunten, tot een gezamenlijk beeld van de inrichting van het Centrum. Dat beeld moest nu concreet vorm krijgen in een Voorlopig Ontwerp. Dat vroeg om een andere rol en taak van de betrokkenen. Zo veranderde de rol van de deelnemers aan de Klankbordgroep van medevormgever naar toetsers & adviseur, de Klankbordgroep werd het 'Toets & Adviesteam' (TAT) en de inbreng van de direct belanghebbenden, de ondernemers en bewoners rond 't Kampje, werd groter. De Stuurgroep, bestaande uit de betrokken wethouders en het afdelingshoofd Ruimte, hield controle op het proces en de planning en stuurde bij waar nodig.

Tijdens het ontwerpproces zijn conform het participatievoorstel presentaties en overleggen geweest met de belanghebbenden. Eerst met de verschillende belanghebbenden afzonderlijk. Met de BIZ, TAT, vertegenwoordigers van de Amstelkerk, Amstelstroom, Beth Haim en aanwonenden van de Kerkstraat. Later in het proces met de belanghebbenden gezamenlijk om de laatste onderwerpen waar verschillend over werd gedacht met elkaar te bespreken. De laatste gesprekken gingen over:

- de verkeersinrichting (één- of tweerichtingsverkeer)
- de locaties voor ambulante handel
- de inrichting van het grasveld
- extra parkeerplaatsen voor laden & lossen in de Kerkstraat
- een openbaar toilet op het Kampje

De TAT, BIZ & aanwonenden hebben uiteindelijk afzonderlijk een advies over het VO aan de Stuurgroep gegeven.

De adviezen aan de stuurgroep en ook het overzicht van de opmerkingen, aandachtspunten en adviezen die gedurende het proces zijn gegeven en hoe die zijn verwerkt in het VO, zijn als bijlage bijgevoegd.

Het Voorlopig Ontwerp (VO)

Delva Landscape Architecture Urbanism heeft in vervolg op het Schetsontwerp (SO) opdracht gekregen om dit SO uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp voor het Kampje/ Kerkstraat/ graskeienveld. Voor de technische ondersteuning en (grond)onderzoeken is HB adviesbureau betrokken.

De belangrijkste principes uit het Schetsontwerp zijn gehandhaafd en verder uitgewerkt:

- **SO:** Het verleggen van de Korendragerstraat naast de Kerkstraat. Hierdoor ontstaat een langgerekt plein op de plek waar de straat vroeger was, aan de rand van het dorp. Verkeersruimte en verblijfsruimte krijgen een plek op dit plein.

VO: 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 ook een belangrijk aandachtspunt bij de

inrichting, er is bijvoorbeeld rekening gehouden met waterberging, hittestress en (her)gebruik van materialen.

- *SO*: Aan dit nieuwe lange stenen plein komt een groene ruimte die passend aansluit op de omliggende historische ruimtes en gebouwen. Recreatie, activiteiten en festiviteiten zijn hier goed mogelijk.

VO: De groene ruimte is verder ingericht en vorm gegeven. 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.

- *SO*: Er wordt één soort bestrating voorgesteld voor de Dorpsstraat en de Kerkstraat.

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

- *SO*: In de Dorpsstraat en Kerkstraat is de auto te gast.

VO: 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).

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

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

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 grasveld 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.

De huidige 40 parkeerplaatsen op het Kampje komen in het VO weer terug. Dit betekent dat het huidige totaal aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone in het VO wordt gehandhaafd. De parkeerplaatsen zijn voor kort en middellang parkeren en voor inwoners met een ontheffing. Voor deze inwoners wordt nu 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 verder onderzocht en hier zijn 62 parkeerplaatsen te realiseren. Het voorstel voor herinrichting is opgenomen in het VO en het benodigde budget is meegenomen in

dit 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 uitgewerkt in de Nota Parkeren die in 2022 wordt afgerond. Bij het opstellen van het parkeerbeleid worden de belanghebbenden betrokken.

Hoger Einde Noord

De locatie Hoger Einde Noord, het huidige werkterrein voor de vervanging van de brug Ouderkerk, is genoemd als alternatieve locatie voor het lang parkeren. Deze locatie is minder geschikt om een aantal redenen:

- De locatie ligt in de groene Amstelscheg. Om deze reden zal er veel bezwaar zijn tegen parkeren op deze locatie, bijvoorbeeld van de kant van de Provincie. Ook voor direct aanwonenden zal dit bezwaar waarschijnlijk gelden.
- Om parkeren hier mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Hier zijn kosten en procedures aan verbonden.
- De locatie ligt op korte afstand van de Amstelzijde en zou daarmee een aantrekkelijk parkeeralternatief zijn voor bezoekers en werknemers van de horeca (zoals nu ook gebeurt op Hoger Einde Zuid) Dit kan worden tegengegaan door parkeerregulering in te stellen, maar voor Ouderkerk is juist de wens om een locatie voor lang parkeren in te richten zonder regulering.
- De locatie zal gebruikt gaan worden als P&R voor mensen naar Schiphol en Amsterdam. Het gevolg is dat minder plekken beschikbaar zijn voor mensen die naar Ouderkerk willen. Parkeerregulering kan dit voorkomen, maar regulering is hier ongewenst. Ook om parkeeroverlast in het centrum en de omliggende straten te voorkomen.

Verkeersveiligheid

In het *Ambitiedocument, Spijkers met Koppen* en het SO 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 VO. De nieuwe verkeerssituatie voldoet aan de normen van een Duurzaam Veilige weg inrichting van het CROW en is veiliger dan de huidige situatie.

In het voorliggende VO 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.

De Kerkbrug is 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. Conform het advies van Goudappel Coffeng zal de afsluiting in de middag worden verlengd. (*zie bijgaand rapport Goudappel Coffeng 2018*)

Het verkeer vanuit Ouderkerk Zuid, dat niet het centrum als bestemming heeft, wordt ontmoedigd via het centrum te rijden. Dit wordt gedaan door aanpassingen van de weg inrichting op de overgang Achterdijk/ Rondehoep Oost en de inrichting van de Kerkstraat en het Kampje.

Binnen de voorgestelde inrichting in het VO is het instellen van zowel één- als tweerichtingsverkeer mogelijk.

Één- of tweerichtingsverkeer

Tijdens het ontwerpproces ontstond het idee om met de nieuwe inrichting van het Kampje en de Kerkstraat, éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer te introduceren. Volgens de verkeerskundigen heeft dit 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 Kerkstraat/ Kampje.
- Er is meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de Dorpsstraat en op het Kampje.

De belangrijkste nadelen zijn:

- De ondernemers geven aan dat de verwachting is dat minder doorgaand autoverkeer op het Kampje en in de Dorpstraat zal zorgen voor omzetzdaling.
- Op andere routes kan het drukker worden. Deze routes zijn wel beter 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 (Benningh naar 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 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. Éénrichtingsverkeer heeft gevolgen voor meerdere locaties in het dorp.

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. De BIZ wil meer inzicht in de mogelijke effecten van het instellen van éénrichtingsverkeer. Zij verwacht dat minder doorgaand verkeer en minder (ad hoc) bezoekers omzetzdaling tot gevolg heeft. Economische vitaliteit is een belangrijk uitgangspunt voor het Centrumplan.

Verkeersadviezen

Het VO is in verschillende fases van het ontwerp aan externe verkeerskundigen voorgelegd. Met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) zijn de gesprekken gaande. De VRA beoordeelt het plan definitief na afronding van het Definitief Ontwerp.

De Fietsersbond en werkgroep ROV van Coherente hebben hun (tussentijdse) bevindingen al wel gerapporteerd. Beiden verwachten dat de voorgestelde inrichting een positieve invloed op de verkeersveiligheid zal hebben.

Zie hiervoor de bijlage 'verkeersadviezen'

Buro van Schooten Mobiliteitsadvies & Ontwerp is 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. We concluderen dat het erf (VO) in lijn met DV wordt vormgegeven. Aanvullend heeft de inrichting een verblijfsuitgangspunt en een geringe verkeersintensiteit. Dit ondanks dat de Kerkstraat/Korendragerstraat in het ontwerp nog steeds een doorgaande verkeersfunctie heeft. Doordat de snelheid laag is en gericht is op de kwetsbare verkeersdeelnemer zijn de verkeersveiligheidsrisico's gering. Het vrachtverkeer wat aanwezig is zal veelal bekend zijn met de situatie aangezien het laad- losverkeer betreft van de functies langs het plein. Doordat de verkeersinrichting en snelheid goed aansluit op de omgeving, verblijfsgebied en centrumgebied, wordt goed invulling gegeven aan het ontwerpprincipie Psychologica. En zal de verkeersdeelnemer attent zijn. Omgeving en verblijfsfunctie passen goed bij elkaar. Het ontwerp verlaagt de snelheid en het wordt minder aantrekkelijk voor het doorgaand autoverkeer om gebruik te maken van de Kerkstraat en Korendragerstraat. Hierdoor zal de intensiteit van het autoverkeer waarschijnlijk af gaan nemen. In algemene zin zal hierdoor de verkeersveiligheid verbeteren ten opzichte van de huidige situatie." Zie bijlage Verkeerskundig onderzoek Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel.

Voorstel

De gemeenteraad wordt voorgesteld de inrichting zoals voorgesteld in het VO, vast te stellen als basis voor uitwerking tot een Definitief Ontwerp.

De eventuele keuze voor éénrichtingsverkeer kan later gemaakt worden. Eén- of tweerichtingsverkeer heeft niet of nauwelijks gevolgen voor het fysieke ontwerp.

Er wordt onderzoek gedaan naar de effecten van éénrichtingsverkeer. Dit onderzoek is onderdeel van het Mobiliteitsplan. Dit omdat éénrichtingsverkeer op het Kampje/ Kerkstraat gevolgen heeft voor meerdere locaties in het dorp.

De opzet en uitvoering van het onderzoek gebeurt in overleg met de belanghebbenden, waaronder de BIZ, aanwonenden en het TAT. Reeds beschikbare informatie wordt hierbij betrokken zoals de diverse verkeersrapporten, het koopstromenonderzoek en het rapport marktverkenning economische functies.

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt de keuze voor één- of tweerichtingsverkeer voorgelegd aan de raad.

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 bepaald 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

De financiën hebben betrekking op de kosten en eventuele financiële bijdragen & opbrengsten

Kosten

Bij het VO is net als bij het SO door bureau SmitsRinsma (SR) een kostenraming gemaakt.

De geraamde kosten voor realisatie van het VO zijn:

	€
Kampje/Kerkstraat/graskeienveld (11.030 m ²) SR	1.500.000
Ambachtenstraat 62 parkeerplaatsen	200.000
Bestek & aanbesteding	40.000
Ambtelijke inzet	100.000
Saneringskosten loodverontreiniging bodem	50.000
Verleggen kabels & leidingen	35.000
Verplaatsen en vervangen afvalcontainers	40.000
Tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens uitvoering	60.000
Onvoorzien	60.000
Totaal	2.085.000

Bij het SO was voor de eerste twee posten samen € 1.600.000 geraamd. De stijging van de kosten is voor een groot deel te verklaren uit prijsstijgingen van met name materialen. De overige posten waren bij het SO nog niet voorzien en/of inzichtelijk.

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 Voorlopig 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 afronding van het Definitief Ontwerp beoordeelt de VRA het plan definitief en bepaalt de eventuele financiële bijdragen.

Opbrengsten door verkoop kavels

De verkoop van een kavel (kavel 1) in het centrum is inmiddels gerealiseerd ad € 100.000. Deze opbrengst zal conform het raadsbesluit 2021/29 van 24 juni 2021 worden ingezet voor de realisatie van het Centrumplan.

Daarnaast heeft de gemeente heeft 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'. De schatting is dat dit kavel bij verkoop ca. € 150.000,- kan opbrengen. Voor dit kavel wordt een taxatie gemaakt door een taxateur om de huidige marktwaarde inzichtelijk te maken.

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. Door wijziging van de bestemming 'groen' naar 'wonen' komt de opbrengst hoger uit.

Overzicht (mogelijke) opbrengsten na aftrek van de boekwaarden:

Financiële bijdragen VRA	nog niet bekend
Verkoop kavel 1 (reeds gerealiseerd)	100.000
Verkoop kavel 2	circa 150.000
Verkoop Schapenweitje met woonbestemming	circa 400.000
Totaal	circa 650.000

De verkoop van gronden en andere mogelijke opbrengsten mogen niet direct in mindering gebracht worden op het benodigde investeringsbudget. Dit omdat de opbrengsten incidenteel zijn en de investering meerjarig kapitaallasten met zich mee brengt. Wat wel mogelijk is, is om een reserve te vormen waarin de opbrengsten worden opgevoerd. Deze reserve kan gebruikt worden als dekking voor de kapitaallasten.

Investeringsscenario

Vooruitlopend op mogelijke opbrengsten en financiële bijdragen is een investeringskrediet noodzakelijk ad € 2.085.000. Uitgaande van een gemiddelde afschrijvingstermijn van 30 jaar komen de jaarlijkse lasten op € 69.500. Dit gaat lopen vanaf het jaar nadat het krediet is gebruikt.

De kapitaalpositie van de gemeente laat vanaf 2022 geen ruimte meer om investeringen uit eigen middelen te financieren. Aan het aantrekken van leningen zijn rentekosten verbonden.

Overzicht van financiële impact:

investering	jaarlijkse afschrijving over gemiddeld 30 jaar	jaarlijkse rente	totaal jaarlijkse kapitaallasten
€ 2.085.000	€ 69.500	€ 10.425	€ 79.925

Voorstel

De raad wordt gevraagd een investeringskrediet ad € 2.085.000 beschikbaar te stellen. Daarnaast is het voorstel aan de raad om een reserve te vormen waarin de opbrengsten van de kavels en de eventuele bijdrage van de VRA worden opgenomen ter dekking van de kapitaallasten gedurende een aantal jaren.

Kosten voor Beheer en Onderhoud

De kosten voor beheer en onderhoud zijn in deze fase nog niet inzichtelijk te maken. Na het DO is hier wel meer inzicht in te geven. In het VO is sprake van meer groen en minder verharding dan in de huidige situatie. De waterpartij is een nieuw element, na de volgende fase worden ook hiervan de beheerskosten inzichtelijk gemaakt.

Wat gaan we doen?

Na akkoord van de raad, wordt opdracht verstrekt aan de ontwerpers van het VO om een Definitief Ontwerp (DO) te maken.

Voor de DO fase wordt net als bij de VO fase, in overleg met de huidige betrokkenen, een participatieplan opgesteld. Het 'Toets & Adviesteam' (TAT) en de direct belanghebbenden, de ondernemers en bewoners rond 't Kampje krijgen weer een rol. In de DO fase worden veel technische zaken uitgewerkt en de participatie wordt hier op aangepast.

In het Definitieve Ontwerp:

- Krijgen de diverse functies een definitieve plek.
- Wordt de benodigde ruimte voor de diverse functies verder uitgewerkt en definitief vastgelegd.
- Wordt er met (verkeers)deskundigen, waaronder de VRA, verder gekeken naar de inrichting van de openbare ruimte om deze voor iedereen zo veilig mogelijk te maken. De aanbevelingen uit het verkeerskundig onderzoek van buro van Schooten worden geïnventariseerd en verwerkt.
- Worden definitieve keuzes gemaakt voor materialen en inrichtingselementen.
- Worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de locatie van de voormalige Rabobank definitief vastgelegd.
- Worden de plannen voor het uitbreiden van het parkeren aan de Ambachtenstraat verder uitgewerkt en definitief gemaakt.

Daarnaast wordt de verkoop van kavel 2 onderzocht. Met de VRA wordt verder overleg gevoerd over financiële bijdragen met betrekking tot verkeersveiligheid. Als de financiële informatie beschikbaar is, kan er ook een afweging worden voorgelegd over het wel of niet verkopen van het schapenweijtje met bestemming 'groen' of 'wonen'.

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 Voorlopig Ontwerp 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 die we graag toelichten.

De gemeente kan ervoor kiezen om verder te gaan en het Definitief Ontwerp te laten maken en daarna 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 VO 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 VO. 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 en het voorliggende Voorlopig Ontwerp.

Wat hebben we hiervoor nodig?

- Vaststelling van het Voorlopig Ontwerp als basisdocument voor de verdere uitwerking.
- Een investeringskrediet ad € 2.085.000.
- Opname van de kapitaallasten in de begroting 2023.

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 en het Voorlopig 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?

Wanneer de gemeenteraad instemt met de voorstellen krijgen de ontwerpers van het VO opdracht om een Definitief Ontwerp voor Kerkstraat/ Kampje/ graskeienveld uit te werken. Daarbij wordt ook de locatie voor het lang parkeren aan de Ambachtenstraat verder uitgewerkt.

Voor de DO fase wordt net als bij de VO fase een participatieplan opgesteld. Het 'Toets & Adviesteam' (TAT) en de direct belanghebbenden, de ondernemers en bewoners rond 't Kampje krijgen hierin weer een rol. In de DO fase worden veel technische zaken uitgewerkt en er zal een passende vorm van participatie worden ingericht.

De mogelijkheden voor financiële opbrengsten worden verder onderzocht.

Na afronding van de DO fase wordt het DO met het financiële overzicht aan de raad voorgelegd. Volgens planning zal dit september 2022 zijn. Na goedkeuring kunnen achtereenvolgend het bestek en de aanbesteding worden voorbereid. Een eventuele uitvoering kan halverwege 2023 starten met verwachte oplevering in 2024.

Hoe monitoren en evalueren we?

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

