

VOORSTEL AAN DE GEMEENTERAAD

Datum Raadsvergadering:	Bestuurlijk hoofdthema:	BBVnummer: 111199	Raadsvoorstel: 111990	Portefeuillehouder: Raymond van Praag
----------------------------	-------------------------	----------------------	--------------------------	--

Onderwerp

Uitbreiden parkeermogelijkheden centrum Rhoon

Geadviseerde beslissing:

1. Een keuze te maken voor het scenario's midden + voor het uitbreiden van de parkeermogelijkheden centrum Rhoon en het college opdracht te geven dit scenario verder uit te werken.
2. Het college opdracht te geven 15 parkeerplaatsen op het Louwerensplein te realiseren in plaats van 12.
3. Het college mandaat te geven voor het doorlopen van de benodigde bestemmingsplanprocedure.
4. De kosten voor aanleg van de extra parkeerplaatsen, voor zover die niet gekoppeld kunnen worden aan een bouwplan, te dekken uit de voorziening centrum Rhoon restgebied (circa € 236.000,-) en de subsidie revitalisering centrum Rhoon (€ 159.000,-).

Samenvatting:

De aanleiding voor dit voorstel is drieledig. Ten eerste de wens van winkeliers om een Blauwe Zone in te stellen voor het centrum van Rhoon. Ten tweede moet een knoop doorgehakt worden over de inrichting van het Louwerensplein om de aanleg van het Louwerensplein medio dit jaar mogelijk te maken én duidelijkheid te krijgen over de herontwikkelingsmogelijkheden voor het plan Dorpsdijk 106, zodat dit contractueel afgehandeld kan worden en de ruimtelijke procedure gestart kan worden. Ten derde is sinds de opening van het Medisch Centrum aan de Rijdsdijk de parkeerdruk in de omgeving toegenomen, omdat het parkeren langs de Rijdsdijk in de praktijk niet als prettig wordt ervaren.

Eind 2011 is door Bureau de Groot Volker opnieuw een parkeeronderzoek verricht in het centrum van Rhoon. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de parkeerdruk in delen van het centrum hoog is. Een deel van de parkeerplaatsen in het centrum wordt ingenomen door langparkeerders. Het gaat om circa 60 langparkeerders, het overgrote deel betreft werknemers bij de winkels en de (maatschappelijke) dienstverlening in en om het centrum. Bij de invoering van een Blauwe Zone moeten langparkeerders een parkeerplaats vinden buiten de Blauwe Zone. Een belangrijke conclusie is, dat het instellen van een blauwe zone eigenlijk niet kan, als er geen plekken voor langparkeerders bijkomen. Als voor deze langparkeerders extra parkeerplekken worden gerealiseerd, zou dit echter moeten betekenen dat er in het centrum voldoende extra parkeerruimte wordt vrijgespeeld voor het winkelend publiek. In dat geval is het instellen van een blauwe zone niet nodig. Dit scheelt jaarlijks circa € 40.000,- a € 45.000,- Euro voor handhaving, onderhoud en bijkomende zaken als het afhandelen van verzoeken voor ontheffing. De eerste stap is dus investeren in extra parkeerplaatsen voor kort parkeren binnen het centrum en voor langparkeren aan de rand van het centrum. Daartoe hebben we alle mogelijkheden voor het realiseren van extra parkeerplaatsen met de bijbehorende voor en nadelen in en om het centrum in beeld gebracht. Als dit onvoldoende effect heeft, moet het instellen van een Blauwe Zone opnieuw in overweging genomen worden.

Doel:

Meer parkeerruimte bieden voor het winkelend publiek in het centrum van Rhoon en tegelijkertijd de uitstraling van de openbare ruimte zoveel mogelijk verbeteren door een zorgvuldige inrichting en de toepassing van hoogwaardige materialen.

Proces:

Aanleiding

Wens winkeliers Blauwe Zone

De winkeliers dringen al jaren aan op de invoering van een Blauwe Zone in het centrum van Rhooon. Eerdere onderzoeken gaven onvoldoende grond om over te gaan tot invoering van een Blauwe Zone. Eind 2011 is door Bureau de Groot Volker opnieuw een parkeeronderzoek verricht in het centrum van Rhooon. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de parkeerdruk in delen van het centrum, met name rond de supermarkten, hoog is. Een deel van de parkeerplaatsen in het centrum wordt ingenomen door langparkeerders. Het gaat om circa 60 langparkeerders, het overgrote deel betreft werknemers bij de winkels en de (maatschappelijke) dienstverlening in en om het centrum. De conclusie van het onderzoek is, dat het instellen van een Blauwe Zone in het centrum van Rhooon op termijn mogelijk zou kunnen zijn. De Blauwe Zone weert langparkeerders en dat komt ten goede aan parkeergelegenheid voor bezoekers/winkelend publiek. In de woonstraten in de omgeving is wel wat capaciteit, maar niet voldoende, zodat het verplaatsen van de langparkeerders naar de woonstraten direct grenzend aan het centrum tot veel klachten zal leiden. Een belangrijke tussentijdse conclusie is dus, dat het instellen van een blauwe zone eigenlijk niet kan, als er geen plekken voor langparkeerders bijkomen. Als voor deze langparkeerders extra parkeerplekken worden gerealiseerd, zou dit echter moeten betekenen dat er in het centrum voldoende extra parkeerruimte wordt vrijgespeeld voor het winkelend publiek. In dat geval is het instellen van een blauwe zone niet nodig. Dit scheelt jaarlijks circa € 40.000,- a € 45.000,- Euro voor handhaving, onderhoud en bijkomende zaken als het afhandelen van verzoeken voor ontheffing. Het investeren in extra parkeerplaatsen heeft daarom de voorkeur boven het instellen van een blauwe zone.

Parkeren op het Louwerensplein

Rond de zomer van 2012 worden de werkzaamheden aan Albert Heijn en DA op het Louwerensplein afgerond. De gemeente zal het Louwerensplein vervolgens inrichten. De mogelijkheid bestaat om op Louwerensplein meer parkeerplaatsen aan te leggen dan overeengekomen op de 'witte rook' tekening. De 'witte rook' tekening is de uitkomst uit een intensief overleg tussen drie partijen, te weten de initiatiefnemers van het bouwplan Albert Heijn, het bouwplan Dorpsdijk 106 en de gemeente. Op basis van deze 'witte rook' tekening is een contract en een bouwplan door de heer Greveling uitgewerkt. De gemeente heeft het inrichtingsplan voor het Louwerensplein verder uitgewerkt. Bijlage 1 laat de inrichting van het Louwerensplein zien op basis van de 'witte rook' tekening. Vanwege een te krappe bochtstraal kan één parkeerplaats minder gerealiseerd worden, dan in de 'witte rook' tekening was ingetekend, dus 12 in plaats van 13. In bijlage 2 zijn alle alternatieven om extra parkeerplaatsen te realiseren ten opzichte van de huidige situatie opgenomen, dus ook een voorstel waarin - met behoud van alle kwalitatieve uitgangspunten - 15 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden op het Louwerensplein in plaats van 12. De realisatie van de extra parkeerplaatsen op het Louwerensplein, de parkeerplaats Dorpsdijk 129 en het Strawinskiplein zijn nodig om te voorzien in de benodigde parkeerplaatsen voor het bouwplan Albert Heijn en Dorpsdijk 106.

Parkeren Medisch centrum

In juli 2011 is het Medisch Centrum Rhooon in het Koetshuis geopend. De berekende parkeerbehoefte voor personeel en bezoekers is 24 parkeerplaatsen. Op het terrein van het Medisch Centrum liggen 10 parkeerplaatsen. Op de Rijdsdijk mag langs beide zijden geparkeerd worden, maar in de praktijk wordt dit niet als prettig ervaren, waardoor er een parkeerdruk in de omgeving ontstaat. In de plannen voor reconstructie van de Viaductweg en Rijdsdijk loopt er nog een discussie of er fietsuggestiestroken (parkeren mag, maar wordt vaak niet zo ervaren) of fietsstroken (parkeren verboden) in te richten. Bij het inrichten van fietsuggestiestroken zal er in de praktijk vermoedelijk nog minder langs de Rijdsdijk geparkeerd worden. Bij het inrichten van fietsstroken wordt het tekort aan parkeerplaatsen dat in de praktijk al wordt ervaren, getalsmatig een feit.

Huidige fase

We stellen u voor over te gaan tot de aanleg van langparkeerplaatsen trum maar vraagt de raad zich uit te spreken voor een scenario basis, midden of extreem. Het college heeft alle mogelijke locaties willen onderzoeken (toegelicht in Bijlage 1) maar wil alvorens verder te gaan in de raad de afweging

laten maken welk scenario de voorkeur geniet.

Vervolg

Nadat de raad een scenario heeft gekozen, worden de plannen samen met de winkeliers, dienstverleners en omwonenden verder uitgewerkt. In bijlage 3 wordt per scenario de mogelijke parkeerlocaties besproken met daarbij uitgebreid aandacht voor alle consequenties van de aanleg.

Betrokken belangen:

De klankbordgroep en winkeliersvereniging zijn de vaste gesprekspartners voor het project centrum ontwikkeling Rhooen. Ook de individuele winkeliers, dienstverleners, winkelend publiek en bewoners van de directe omgeving van de betreffende parkeerlocatie zijn belanghebbenden.

Belangenafweging:

De verschillende belangen worden tegen elkaar afgewogen zonder daarbij het uiteindelijke doel - een goed functionerend winkelhart voor Rhooen - uit het oog te verliezen. Dit doen we door meer parkeerruimte bieden voor het winkelend publiek in het centrum van Rhooen en tegelijkertijd de uitstraling van de openbare ruimte zoveel mogelijk verbeteren door een zorgvuldige inrichting en de toepassing van hoogwaardige materialen.

Het realiseren van extra parkeerplaatsen in een centrum met beperkte uitbreidingsruimte kwaliteit van groen in en om het centrum. Hoe meer parkeerplaatsen er gezocht moeten worden, hoe groter het verlies aan met name groene kwaliteit die daarmee gepaard gaat. In de verschillende schetsen zijn zoveel mogelijk parkeerplaatsen per locatie, zonder de groenstructuren al te veel geweld aan te doen. Als het college de opdracht krijgt om het midden of extreme scenario uit te werken, zullen we uiteraard nader op de locaties inzoomen om met omwonenden en gebruikers tot een meer zorgvuldige inrichting te komen.

Het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte in een centrum dat in feite nog niet eens voor de helft af is, staat op gespannen voet met het beheersen van de kosten. Het toepassen van hoogwaardige materialen op een locatie die bij een toekomstige ontwikkeling opnieuw op de schop moet lijkt geldverspilling. Het voordeel van het gebruik van gebakken klinkers is echter, dat deze in tegenstelling tot de goedkopere betonklinkers zeer goed her te gebruiken zijn. De trottoirbanden zijn niet her te gebruiken, dus waar we zeker weten dat de bestrating opgebroken moet worden passen we de goedkopere smalle trottoirbanden toe. Waar dit fysiek mogelijk en financieel verantwoord is, realiseren we de definitieve inrichting.

In het scenario basis wordt de parkeerplaats aan de Dorpsdijk 129 aangewezen als locatie voor langparkeren. In het scenario midden worden ook de parkeerplaatsen bij het Oral Care Centrum en de Korhoenlaan aangewezen voor langparkeren. In het midden scenario wordt geen Blauwe Zone ingevoerd, dus komt het aan op bereidheid en discipline van werkgevers en personeel om deze locaties ook te benutten.

Scenario's:

Wij vragen u een keuze te maken tussen vijf scenario's voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen oplopend van weinig ingrijpend tot extreem ingrijpend. Op de kaart bijlage 2 zijn de drie verschillende scenario's in kleuren groen (basis), oranje (midden) en rood (extreem) aangegeven. In bijlage 3 lichten we de consequenties per locatie toe.

Basis

Deze parkeerplaatsen zijn aan te leggen binnen de huidige bestemming en de huidige budgetten, mits de realisatie van de parkeerplaatsen die gekoppeld zijn aan de bouwplannen Albert Heijn en Greveling vanuit deze bouwplannen worden bekostigd. In dit scenario worden 31 parkeerplaatsen extra gerealiseerd (3+4+8+8+8), waardoor er 33 parkeerplaatsen (25 Dorpsdijk 129 + 8 Bachlaan) als langparkeerplaats kunnen worden aangewezen. Dit is niet voldoende om voor het gehele centrum een eventuele Blauwe Zone in te stellen.

Midden

Deze parkeerplaatsen zijn niet allemaal binnen de huidige bestemming aan te leggen. Voor de kosten moet een beroep gedaan worden op de voorziening centrum Rhooen restgebied. In dit scenario worden 34 (20+14) parkeerplaatsen extra gerealiseerd. Hierdoor kunnen 67 parkeerplaatsen als

langparkeerplaats worden aangewezen. Getalsmatig is de realisatie van 67 extra parkeerplaatsen voldoende om een Blauwe Zone in te voeren. De 20 extra parkeerplaatsen achter Oral Care hebben echter een tijdelijk karakter. Dit maakt een permanente invoering van een Blauwe Zone risicovol.

Midden + kort parkeren

In het scenario midden worden er (tijdelijk) voldoende parkeerplaatsen voor langparkeren gerealiseerd om de grotere parkeerconcentraties bij de supermarkt specifiek te kunnen bestemmen voor kort parkeren. Dit kan door deze parkeerplaatsen af te sluiten met een slagboom, die aan kortparkeerders (bijvoorbeeld minder dan twee uur) vrije uitgang geeft. Dit kan voor de gemeente kostenneutraal door kosten en opbrengsten die samenhangen met plaatsing van de slagboom bij de ondernemers van de supermarkten neer te leggen.

Extreem

Deze parkeerplaatsen zijn niet binnen de huidige bestemming (park en groen) aan te leggen. De kosten voor zowel de realisatie als de ruimtelijke procedures die daarmee samenhangen passen niet binnen de bestaande budgetten. In dit scenario kunnen 80 parkeerplaatsen gerealiseerd worden door toevoeging van een nieuwe verbinding tussen Rijdsdijk en Korhoenlaan. Hiermee worden 60 - met aftrek van de tijdelijke parkeerplaatsen bij het Oral Care centrum - permanente parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is getalsmatig voldoende voor de opvang van de langparkeerders in het centrum op dit moment. Echter er is dan nog geen permanente oplossing gevonden voor het tekort aan parkeerplaatsen rond het Medisch Centrum aan de Rijdsdijk. Ook is er geen ruimte voor toekomstige uitbreiding van het aantal langparkeerders in het centrum. Door de strook langs de Rijdsdijk op de kop van het park in te zetten kan een permanente oplossing gevonden worden voor het tekort van 14 parkeerplaatsen voor het Medisch Centrum en kan een grote overmaat van totaal 98 parkeerplaatsen gerealiseerd worden voor langparkeerders. Het ligt voor de hand om niet alle parkeerplaatsen die fysiek in te passen zijn op deze locatie te realiseren, maar op zoek te gaan naar een ontwerp met minder parkeerplaatsen dat ook beter in te passen is door bijvoorbeeld een half verdiepte ligging en een goede inrichting met groen, zodat het parkeerterreintje echt onderdeel wordt van het park. In verband met evenementen als Rhoon on Ice, festiviteiten rond Koninginnedag en viswedstrijden is er ook vanuit het gebruik van het park aanleiding om een aantal parkeerplaatsen te realiseren.

Extreem + Blauwe Zone

De daadwerkelijke bijdrage van het realiseren van extra langparkeerplaatsen aan een goed functionerend parkeersysteem staat of valt met de medewerking van de werkgevers en via hen de werknemers van de winkels en de (maatschappelijke) dienstverlening in en om het centrum om aan de rand van het centrum te parkeren op de parkeerplaatsen die aangewezen worden voor langparkeren.

Als (een deel van) de parkeerplaatsen in het scenario extreem worden gerealiseerd, zijn er voldoende parkeerplaatsen voor langparkeren om een Blauwe Zone in te stellen. Bureau de Groot Volker schat de kosten van een Blauwe Zone op € 45.000,- per jaar voor handhaving, onderhoud en bijkomende zaken als het afhandelen van verzoeken voor ontheffing. Dit kan niet gefinancierd worden vanuit de bestaande budgetten. Onder het kopje kosten gaan we nader in op de financiële aspecten.

Scenariokeuze en resultaat:

De winkeliersvereniging ziet het liefst op korte termijn een Blauwe Zone in het centrum van Rhoon. In overleg met winkeliersvereniging is echter de voorlopige conclusie getrokken dat de aanleg van langparkeerplaatsen de Blauwe Zone pas kan, als er voldoende langparkeerplaatsen worden gerealiseerd. De eerste stap is dus dat er een keuze gemaakt wordt tussen de scenario's basis, midden en extreem. Na realisatie van het scenario basis, midden en extreem wordt opnieuw parkeeronderzoek verricht om de effecten op de parkeerdruk per deelgebied in het centrum van Rhoon te meten. De resultaten koppelen we terug naar de winkeliers, bewoners en de gemeenteraad.

Communicatie:

Op 14 december en woensdag 8 februari is overleg geweest met de winkeliersvereniging. Daarnaast zijn er verschillende bilaterale gesprekken geweest met winkeliers, bewoners en eigenaren om mogelijkheden of deeloplossingen te bespreken. Op 23 februari hebben wij op een ingelast overlegmoment met een aantal winkeliers het overzicht van de schetsplannen (bijlage 2)

doorgenomen. Op 1 maart hebben we dit gedaan met de klankbordgroep. Het extreme scenario stuit uiteraard op de meeste weerstand. Ook verschillende winkeliers vinden het extreme scenario te ver gaan. Na behandeling in de raad pakken wij de communicatie richting alle belanghebbenden verder op.

Kosten:

Budgetten

Het restant van de voorziening centrum Rhooon restgebied is per 1 januari 2012 circa €236.000,-. Deze voorziening vormt de dekking voor het krediet centrum Rhooon restgebied. Dit krediet is bedoeld ter dekking van de plankosten voor 2012. We stellen nu voor om de voorziening centrum Rhooon restgebied niet alleen in te zetten voor plankosten, maar ook voor realisatie van extra parkeerplaatsen in het scenario midden. Voor het realiseren van een hogere kwaliteit van inrichting hebben wij € 159.000,- aan subsidie ontvangen van de Stadsregio. Deze subsidie maakt het mogelijk om de extra te realiseren parkeerplaatsen in het scenario basis en midden en de openbare ruimte daar omheen uit te voeren in hoogwaardige materialen, zodat er eenheid ontstaat in het centrum.

In juni wordt het Meerjarenperspectief Ontwikkelingsprojecten aan u voorgelegd, waarbij we inzicht geven in de totale financiële stand van zaken voor de grondexploitatie Albert Heijn en de voorziening centrum Rhooon restgebied.

Kosten per scenario

Een overzicht van de aanlegkosten per locatie vindt u in bijlage 3 'Toelichting per locatie'. Zonder de kosten tot achter de punt en komma berekend te hebben, geven we hieronder aan of en hoe de kosten voor de verschillende scenario's gedekt kunnen worden.

- Basis:** De kosten voor het scenario basis moeten gedekt worden uit de bouwplannen en de subsidie revitalisering centrum Rhooon.
- Midden:** De kosten voor het scenario midden moeten gedekt worden uit de voorziening centrum Rhooon.
- Midden +** De kosten voor het scenario midden + zijn gelijk aan de kosten van scenario midden en moeten gedekt worden uit de voorziening centrum Rhooon.
- Extreem:** De kosten voor het scenario extreem kunnen niet gedekt worden uit de beschikbare budgetten. Naast de aanlegkosten moet rekening gehouden worden met kosten die verband houden met het doorlopen van de ruimtelijk procedure.
- Extreem +** Als de parkeerplaatsen in het scenario extreem worden gerealiseerd, zijn er voldoende parkeerplaatsen voor langparkeren om een Blauwe Zone in te stellen. Bureau de Groot Volker schat de kosten van een Blauwe Zone op € 45.000,- per jaar voor handhaving, onderhoud en bijkomende zaken als het afhandelen van verzoeken voor ontheffing. Over een langere periode lopen deze kosten enorm op. Ter vergelijking: het in stand houden van de blauwe zone over een periode van 20 jaar zijn de kosten €900.000,-, kostenstijgingen buiten beschouwing gelaten. Voor het verwerven van een perceel in de omgeving van het centrum en het aanleggen van 25 parkeerplaatsen zijn de kosten bij benadering € 500.000,- (grondwaarde € 250.000). In een periode van 20 jaar worden deze investeringskosten afgeschreven tegen € 25.000,- per jaar. Na 20 jaar kan het perceel verkocht worden voor € 250.000, waardestijging buiten beschouwing gelaten of na het plegen van groot onderhoud a € 25.000,-, (afschrijving € 1.250 per jaar) nog eens 20 jaar mee.
- Een alternatief voor de financiering van de Blauwe Zone is een (gedeeltelijke) financiering vanuit de winkeliers. Dit kan op vrijwillige basis via bijvoorbeeld de winkeliersvereniging of een aparte stichting. Het nadeel daarbij is dat na verloop van tijd - bijvoorbeeld door mutatie - mogelijk het aantal 'free riders' in het winkelgebied toeneemt. Met andere woorden winkeliers die wel profiteren van de blauwe zone maar daaraan niet financieel willen bijdragen via winkeliersvereniging of aparte stichting. Een andere mogelijkheid is het instellen van een Bedrijfsinvestering Zone [BIZ]. De BIZ werkt met een heffing die gekoppeld is aan de onroerendezaakbelasting in een vastgestelde zone. De ingehouden heffing wordt één op één wordt uitgekeerd aan de vereniging van bedrijven in deze investeringszone om zaken van algemeen nut te

financieren. Een BIZ kon tot eind 2011 ingesteld worden door gebruik te maken van de experimentwet BIZ. In 2012 wordt deze experimentwet geëvalueerd. Vanwege het grote succes van de experimentwet is de verwachting dat de BIZ snel wordt omgezet in reguliere wetgeving.

Evaluatie en controle:

Na realisatie van het scenario basis, midden en extreem wordt opnieuw parkeeronderzoek verricht om de effecten op de parkeerdruk per deelgebied in het centrum van Rhoon te meten. De resultaten koppelen we terug naar de winkeliersvereniging en de raad.

Bijlagen:

- 111966: Huidige parkeersituatie centrum Rhoon
- 111967: Schetsvoorstellen onderzochte locaties per scenario
- 111989: Toelichting per onderzochte locatie

Poortugaal,

Het college van de gemeente Albrandswaard,
De secretaris, De burgemeester,



Hans Cats



Mr. Harald M. Bergmann