Bijlage 2 Argumenten en kanttekeningen drie opties

Opties

Er zijn drie verschillende particuliere initiatieven (opties) in onze gemeente voor de exploitatie van een vrachtwagenparkeervoorziening voor lokale chauffeurs. Die worden hieronder toegelicht.

Optie 1: Lokale ondernemer op bedrijvenpark H2O
Een lokale ondernemer vestigt zich op het bedrijvenpark H2O, waar hij naast zijn eigen bedrijfsactiviteiten ook een vrachtwagenparkeervoorziening voor lokale chauffeurs realiseert, beheert en onderhoudt.

Optie 2: Lokale vrachtwagenchauffeurs op huidige locatie Wezep-Noord
De lokale chauffeurs pachten de grond van de huidige parkeervoorziening op Wezep-Noord met behulp van een financier (transportondernemer van buiten de gemeente). De chauffeurs beheren en onderhouden de voorziening zelf.

Optie 3: Lokale ondernemer op huidige locatie Wezep-Noord
Een lokale ondernemer neemt de parkeervoorziening op het bedrijventerrein Wezep-Noord in de huidige staat over en koopt of pacht de grond voor eigen gebruik. Indien gewenst wil hij ook (een deel van) de exploitatie van de openbare parkeervoorziening voor zijn rekening nemen.

Wij hebben met alle initiatiefnemers nogmaals gesproken en overleg gevoerd. Vervolgens hebben we de initiatieven beoordeeld op basis van de uitgangspunten, te weten kwantitatieve, kwalitatieve, omgevings-, financiële en juridische uitgangspunten.

Argumenten

Per initiatief, oftewel optie, benoemen wij de argumenten waarom deze optie geschikt is voor een duurzame oplossing voor het parkeren van vrachtwagens van lokale chauffeurs in onze gemeente. De vastgestelde uitgangspunten vormen hiervoor de basis.

<u>Optie 1</u>

1.1 Er is ruimte voor 50 vrachtwagens
Deze locatie biedt voldoende ruimte voor het parkeren van 50 vrachtwagens. Dat biedt voldoende capaciteit om overlast van parkeren in de kernen (of elders) te voorkomen. Zowel nu als in de (nabije) toekomst.

1.2 De locatie is toegankelijk en veilig
Het terrein is toegankelijk voor lokale vrachtwagenchauffeurs. Iedere chauffeur krijgt een pas om zijn of haar vrachtwagen op dit terrein te parkeren. Daarnaast is er voor iedere chauffeur een plek voor een personenauto of fiets, zodat zij deze ook veilig kunnen parkeren. Verder wordt het terrein verhard (bestraat), voldoende verlicht, omheind en bewaakt met camera's.

1.3 De voorziening is inpasbaar en geeft geen overlast
De voorziening is inpasbaar in de omgeving. De initiatiefnemer integreert de parkeervoorziening in de eigen bedrijfslocatie. De locatie is op een bedrijventerrein waar de verkeersbewegingen van de vrachtwagens onderdeel uitmaken van, en in lijn liggen met de overige activiteiten op dit terrein. Daarnaast is er na aanleg

van de nieuwe aansluiting op de A28 een alternatief voor de route over de Rondweg c.q. langs de woonwijk Wezep-Noord. Dit beperkt eventuele overlast voor inwoners.

1.4 Parkeren mag hier voor minimaal 10 jaar
De initiatiefnemer exploiteert de voorziening voor minimaal 10 jaar. Het bestemmingsplan laat dit gebruik ook toe. De (tijdelijke) omgevingsvergunning voor parkeren is verleend.

Optie 2

2.1 De locatie is toegankelijk en veilig
Het terrein is toegankelijk voor (35) lokale vrachtwagenchauffeurs (op basis van de huidige omvang van de voorziening). Iedere chauffeur krijgt een pas om zijn of haar vrachtwagen op dit terrein te parkeren. De omheining, bestrating en eventueel verlichting worden aangepast.

2.2 De voorziening is inpasbaar en geeft geen overlast
Het terrein wordt opgeknapt en de kavel krijgt de vorm van een rechthoek (zodat ook de verdeling van de aanliggende bedrijfspercelen beter wordt). De voorziening is in te passen in de omgeving door het opknappen van het terrein en het eventueel aanbrengen van beperkt groen. De locatie is op een bedrijventerrein waar de verkeersbewegingen van de vrachtwagens onderdeel uitmaken van, en in lijn liggen met de overige activiteiten op dit terrein.

2.3 Parkeren mag hier voor minimaal 10 jaar
De initiatiefnemers exploiteren de voorziening voor minimaal 10 jaar. Via het overgangsrecht laat het bestemmingsplan dit gebruik toe, mits de omvang hetzelfde blijft (huidige is 4.100 m2) of kleiner wordt.

2.4 Chauffeurs parkeren hier relatief goedkoop
De chauffeurs vragen een gemeentelijke bijdrage van € 100.000,- om het terrein te wijzigen en op te knappen. Dit is omgerekend per parkeerplaats circa € 2.850,-. Als de gemeente die investering voor haar rekening neemt, dan komt de jaarlijkse bijdrage voor de chauffeurs uit op circa € 400,- exclusief btw (inclusief btw: circa € 465,-). Zonder de gemeentelijke bijdrage van € 100.000,- betalen de chauffeurs voor deze locatie circa € 740,- per jaar exclusief btw (inclusief btw: circa € 900,-).

Optie 3

3.1 De locatie is toegankelijk en veilig
Het terrein is (eventueel) toegankelijk voor (circa 10) lokale vrachtwagenchauffeurs (op basis van de huidige omvang van de voorziening). De chauffeurs krijgen een pas of sleutel om zijn of haar vrachtwagen op dit terrein te parkeren. De omheining, bestrating en eventueel verlichting worden aangepast.

3.2 De voorziening is inpasbaar en geeft geen overlast
Het terrein wordt opgeknapt en de kavel wordt meer een rechthoek (zodat ook de verdeling van de aanliggende bedrijfspercelen beter wordt). De voorziening is in te passen in de omgeving. De locatie is op een bedrijventerrein waar de verkeersbewegingen van de vrachtwagens onderdeel uitmaken van, en in lijn liggen met de overige activiteiten op dit terrein.

3.3 Parkeren mag hier voor minimaal 10 jaar
De initiatiefnemer exploiteert de voorziening voor minimaal 10 jaar. Via het overgangsrecht laat het bestemmingsplan dit gebruik toe, mits de omvang hetzelfde blijft of kleiner wordt.

Kanttekeningen

Per initiatief, oftewel optie, benoemen wij de kanttekeningen waarom deze optie minder geschikt is voor een duurzame oplossing voor het parkeren van vrachtwagens van lokale chauffeurs in onze gemeente. De vastgestelde uitgangspunten vormen hiervoor de basis.

Optie 1

1.5 De chauffeurs betalen een hogere bijdrage, maar er zijn meer voorzieningen

De (50) chauffeurs betalen voor deze voorziening tussen de € 750,- en € 1.250,- exclusief btw (inclusief btw: circa € 900,- tot € 1.500,-). Deze bijdrage ligt boven de bijdrage die in optie 2 wordt gevraagd. Hiervoor krijgen de chauffeurs wel meer voorzieningen, zoals een eigen parkeerplek voor de vrachtwagen en voor de fiets of personenauto en camerabewaking. Het risico bestaat dat chauffeurs uit onvrede (over de huurprijs) elders gaan parkeren waar dit niet gewenst is.

1.6 De gemeentelijke bijdrage is mogelijk relatief hoog

De initiatiefnemer vraagt de gemeente om een financiële bijdrage voor elke onbezette plaats tot een maximum van € 200.000,- (voor de periode van 10 jaar) ter compensatie van de investeringskosten. De parkeervoorziening wordt gerealiseerd in het algemeen belang en de gronden hiervoor ingericht en vrijgehouden. Kans op leegstand bestaat. Daarom stelt de initiatiefnemer deze constructie voor. Daar komt bij dat de investeringskosten voor realisatie van de voorziening hoger liggen op een nieuw terrein dan op het bestaande terrein. Op basis van 50 parkeerplaatsen bedraagt de investering dan maximaal € 4.000,- per vrachtwagen. Afhankelijk van de bezetting valt dit lager uit.

1.7 Ongeoorloofde staatssteun moet worden voorkomen

Het beschikbaar stellen van een financiële bijdrage aan een commerciële onderneming wordt aangemerkt als investeringssteun. Afhankelijk van de insteek van de bijdrage en de gemaakte afspraken over de vrachtwagenparkeervoorziening is die steun mogelijk staatsteun. Dit is het geval wanneer de onbenutte parkeerplaatsen commercieel gebruikt worden. Er is dan een selectief voordeel voor de ondernemer. Echter, de afspraak die gemaakt wordt is dat alle 50 parkeerplaatsen voor de lokale chauffeurs, ter voorkoming van hinder in de eigen gemeente, vrijgehouden worden. Daarnaast kan er mogelijk sprake zijn van staatsteun wanneer de investeringssteun niet bepaald is aan de hand van een openbare aanbestedingsprocedure. In dit geval zou dat een meervoudige onderhandse aanbesteding betekenen. Het college kan hier gemotiveerd van afwijken. Onder de deminimis regeling is het toegestaan om maximaal € 200.000,- investeringssteun te verlenen, mits het geen transportbedrijf betreft.

Optie 2

2.5 Op de huidige voorziening is er geen ruimte voor 50 vrachtwagens

Dit betekent kans op overlast van parkeren in de kernen of elders waar dit niet gewenst is. Een tweede voorziening elders in de gemeente of uitbreiding van de huidige locatie zou deze overlast kunnen beperken. Als alternatieve of aanvullende locatie zijn de locaties achter Vaessen en de nieuwe locatie op het bedrijvenpark H2O van de andere initiatiefnemer in beeld. De locatie achter Vaessen als permanente voorziening is niet gewenst, want met name qua beeldkwaliteit en veiligheid voldoet deze voorziening niet. Daarnaast is dit in strijd met het doel om hinder van vrachtwagens in de bebouwde kom (van Oldebroek) te voorkomen. De andere initiatiefnemer (voor een parkeervoorziening op het bedrijvenpark H2O) wil geen aanvullende locatie realiseren, omdat hij de gronden dan liever voor andere doeleinden gebruikt.

2.6 Uitbreiding tot 50 vrachtwagens is mogelijk onder voorwaarden

Uitbreiding van de huidige voorziening is mogelijk via een bestemmingsplanwijziging. Echter, voor het parkeren van 50 vrachtwagens is circa 5.500 m2 nodig. De voorkeursgrenswaarden (afstand tot andere objecten) die horen bij deze functie werken hiervoor belemmerend. Hier kan wel gemotiveerd van afgeweken worden, maar gezien andere ontwikkelingen en signalen is dit minder gewenst. Denk hierbij aan de nieuwe aansluiting en de hinder die inwoners van Wezep-Noord aangeven te ondervinden van de A28.

2.7 Er is mogelijk nog een bijdrage van de gemeente nodig
De huidige omvang van de locatie is niet toereikend voor het parkeren van 50 vrachtwagens. Dat betekent dat de chauffeurs mogelijk in de toekomst nog een financiële bijdrage vragen van de gemeente voor de realisatie van een tweede voorziening of uitbreiding van de huidige locatie.

2.8 Meerdere vrachtwagens van één bedrijf (van buiten de gemeente) zorgen mogelijk voor precedent
Meerdere chauffeurs van één organisatie parkeren hun vrachtwagen op de huidige locatie. Dit geldt ook voor de beoogde financier van deze optie. Voorkomen moet worden dat deze voorziening indirect gebruikt wordt voor bedrijfsdoeleinden van één of enkele organisaties (van buiten de gemeente). Dat schept mogelijk een precedent. De voorziening is bedoeld voor enkele 'eigen rijders' en voor de zogenoemde lokale chauffeurs, oftewel inwoners van onze gemeente die voor organisaties buiten de gemeente werken.

2.9 Minder verplichtingen en kosten zorgen mogelijk voor precedent
Het gemeentelijk beleid is dat lokale (transport)ondernemers hun bedrijfsactiviteiten uitvoeren op daarvoor bedoelde bedrijfsgrond. Dat betekent voor deze ondernemers meer verplichtingen (zoals een bouwplicht) en meer kosten. De lokale ondernemers hebben aangegeven ook graag hun vrachtwagens op het terrein voor lokale chauffeurs te parkeren tegen de gehanteerde tarieven. Dat biedt een goedkopere oplossing dan zelf een bedrijfskavel te kopen met bijbehorende (bouw)verplichtingen en investeringen.

2.10 De kavel is niet beschikbaar voor reguliere uitgifte
Deze locatie was beoogd om regulier uit te geven aan lokale ondernemers ter bevordering van werkgelegenheid. In deze optie bestaat deze mogelijkheid (voorlopig) niet meer. Daar staat tegenover dat de reguliere pachtprijzen worden betaald.

<u>Optie 3</u>

3.4 Er is geen ruimte voor 50 vrachtwagens
Deze locatie biedt onvoldoende ruimte voor het parkeren van 50 vrachtwagens. Naast het faciliteren van de eigen bedrijfsactiviteiten blijft er nog ruimte over voor de stalling van circa 10 vrachtwagens van derden.

3.5 Hier parkeren is relatief duur
De (50) chauffeurs betalen voor deze tussen de € 750,- en € 1.250,- exclusief btw (inclusief btw: circa € 900,- tot € 1.500,-). Deze bijdrage ligt boven de bijdrage die in optie 2 wordt gevraagd.

3.6 Het initiële bod ligt onder de uitgifteprijs
De ondernemer heeft een bod gedaan op de huidige locatie. Dit bod ligt lager dan de uitgifteprijs voor bedrijfsgronden. Het bod is onder voorwaarde van een schonegrondverklaring en geldig bestemmingsplan. De locatie wordt in de huidige staat overgenomen. Mochten het bod en de uitgifteprijzen in verdere onderhandelingen niet verenigbaar blijken, dan wil de ondernemer de grond wel pachten.

3.7 Een goede inpassing beperkt de veiligheid

Het ligt nu al achter de geluidswal van de A28 en ligt aan de achterzijde van het bedrijventerrein. Voor een goede ruimtelijke inpassing is het aanbrengen van enig groen gewenst. Dit beperkt echter het zicht op het terrein en de geparkeerde vrachtwagens en beperkt daarmee de veiligheid.