

## Hoe staat het met de ontwikkeling van de Marktveldpassage?

Onderstaand treft u de technische vragen zoals deze gesteld zijn door de CDA fractie. Het antwoord van het college is in cursief weergegeven.

### **1. Is inmiddels een nieuwe overeenkomst tussen de gemeente en ontwikkelaar Green Development gesloten?**

**In de beantwoording door het College van de schriftelijke vragen van de SP van 6 december 2018 antwoordt het College dat deze nieuwe overeenkomst zal worden gesloten zodra Green Development een nieuw plan heeft uitgewerkt. Op 20 december 2018 bericht de burgemeester dat de ontwikkelaar een nieuw plan heeft uitgewerkt. Dat is nu ruim een jaar geleden.**

*Antwoord:*

*Nee, er is geen nieuwe overeenkomst gesloten.*

*In december 2018 heeft de ontwikkelende partij de contouren en uitgangspunten voor een aangepast plan voor Centrumplan Oost aan het College gepresenteerd. Daarna is het plan verder uitgewerkt. De exacte vormgeving van het plan is recent duidelijk geworden. Van een uitgewerkt plan ruim een jaar geleden was dus geen sprake.*

*Omdat het aangepast ontwerp in hoge mate overeenstemt met het eerste plan voor Centrumplan Oost volstaat de huidige overeenkomst. Slechts op onderdelen zal de overeenkomst worden aangepast. Deze aanpassingen worden vastgelegd in een allonge op de huidige overeenkomst. Hierover is het College volop in gesprek met de ontwikkelende partij.*

### **2. Zo ja, is deze nieuwe overeenkomst, net zoals de oude, openbaar? Indien openbaar, dan graag een kopie.**

*Antwoord*

*Zodra de allonge is getekend, is deze openbaar. De getekende allonge deelt het College actief de gemeenteraad. Dat wil zeggen, dat het College een afschrift van de allonge toestuurde aan de gemeenteraad.*

### **3. Zo ja, wat is de nieuwe bruto winkelvloeroppervlakte (was 6.904 m<sup>2</sup>), wat is het nieuwe aantal appartementen dat de ontwikkelaar gaat realiseren (was 59), wat is het nieuwe aantal parkeerplaatsen dat de gemeente voor haar rekening neemt (was 178) en wat is het aantal parkeerplaatsen dat de ontwikkelaar gaat aanleggen (was 62).**

*Antwoord:*

*Het bruto vloeroppervlakte van de winkels in de nieuwe situatie is: 4.959 m<sup>2</sup>;*

*Het aantal nieuw te realiseren appartementen bedraagt: 88;*

*Het aantal parkeerplaatsen dat de gemeente aanlegt: deze vraag is nu nog niet te beantwoorden.*

*De inrichtingstekening van de openbare ruimte (parkeerterrein Baron van Hövellplein en omgeving) is namelijk nog in bewerking. Het is de verwachting, dat deze tekening binnenkort beschikbaar is en dat dan de vraag kan worden beantwoord.*

*Het aantal parkeerplaatsen, dat de ontwikkelende partij realiseert: 147 parkeerplaatsen in de parkeerkelder.*

*Bij de ontwikkeling is het voldoen van de ontwikkeling aan de geldende parkeernorm het uitgangspunt.*

**4. Ten aanzien van de appartementen die worden gerealiseerd, wordt daarbij de 40-40-20 regel (betaalbaar-middelduur-duur) gehanteerd? Zo nee, waarom niet?**

*Antwoord:*

*Het Coalitie-akkoord noemt de 40-40-20 verdeling voor nieuwbouw.*

*Weliswaar is Centrumplan Oost nieuwbouw. Hierbij is echter van toepassing, dat het plan vorm kreeg onder de verantwoordelijkheid van het vorige College toen nog geen sprake was van voornoemde verdeling. Destijds is een overeenkomst gesloten (17 augustus 2017). Deze overeenkomst is nog steeds geldig en dateert van vóór het Coalitie-akkoord. Zie ook de brief, die als bijlage is opgenomen. In deze brief staat, als het gaat om de woningen, dat deze passen binnen het geldend bestemmingsplan en binnen de afspraken van de geldende overeenkomst. Centrumplan Oost is in het woningbouwprogramma 2019-2028 (vastgesteld door de raad op 6 juni 2019) opgenomen. De 40-40-20 verdeling is voor voorliggende plan niet van toepassing is. Uitgangspunt van de 40-40-20 verdeling is, dat dit projecten betreft, waarbij de gemeente nog sturingsmogelijkheden heeft. Dat wil zeggen: alle nieuwe projecten waarvoor nog geen contractuele verplichtingen zijn aangegaan, of waarbij de gemeente zonder (financieel) risico contractuele aanpassingen kan doen. Zoals hiervoor is opgemerkt, is voor Centrumplan Oost wél een overeenkomst van toepassing.*

*De plannen die invulling geven aan de 40-40-20 verdeling in de huidige bestuursperiode zijn Molenven, Rozenoord, Kernfase 2 Cromvoirt, De Baarzen en Vught Centrum Zuid – De Wieken I.*

**5. Wat is in het nieuwe plan van de ontwikkelaar de door hem gewenste bevoorradingsroute? Is die voorkeur logistiek onderbouwd? Zijn daarbij ook verkeersberekeningen c.q. een verkeersveiligheidsonderzoek als onderbouwing aangereikt?**

*Antwoord:*

*De ontwikkelende partij, maakt voor wat betreft de bevoorrading gebruik van het bestaande, openbaar toegankelijke wegennet in en rondom het plan. De bevoorradingsroute loopt, komend vanuit de Dr. Hillenlaan of Secretaris Van Rooijstraat door de Raadhuisstraat, naar het zogenoemde 'bevoorradingshof'. In de bestaande situatie maken Blokker, Hema en Zeeman al gebruik van deze voorziening.*

*Zie verder het antwoord bij vraag 6.*

**6. Welke bevoorradingsroute staat het College voor?**

**Als die anders is dan welke de ontwikkelaar voorstaat in zijn nieuwe plan, welke is die dan? Wat zijn de argumenten die daarbij door het College zijn aangevoerd. En zijn door de gemeente, als onderbouwing voor de door haar gewenste bevoorradingsroute verkeersberekeningen c.q. verkeersveiligheidsberekeningen gemaakt en aan de ontwikkelaar aangereikt?**

*Antwoord:*

*De ontwikkelende partij heeft om haar moverende reden gekozen voor een bevoorradingsroute via de Raadhuisstraat en het bevoorradingshof. Vanuit haar publiekrechtelijke rol heeft het College een toetsende en geen planvormende functie.*

*De ontwikkelende partij gaat bij de verkeersafwikkeling uit van het gebruik van de openbaar toegankelijke wegen. Daarnaast stelt het bestemmingsplan geen eisen aan de wijze van bevoorraden.*

*Zoals hiervoor is opgemerkt, maakt de ontwikkelende partij gebruik van de bestaande situatie, waarbij de Raadhuisstraat is aangewezen als een openbaar toegankelijke weg, die ook in de huidige situatie geschikt is en wordt gebruikt door het vrachtverkeer.*

*Vanuit de omwonenden werden echter vragen gesteld over de verkeersveiligheid. Om deze vragen op een objectieve wijze te kunnen beantwoorden, heeft het College een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de vraag. Centrale vraag hierbij: voldoet de bevoorradingsroute aan de van toepassing zijnde CROW richtlijnen. Daarbij is gekeken naar de toekomstige intensiteit van de Raadhuisstraat, de wegbreedte, het wegontwerp en zo verder. Hiervoor bleek, dat de situatie voldoet. Het onderzoek is inmiddels gedeeld met de raadsleden.*

**7. De oude overeenkomst CPO (augustus 2018) ging uit van een oplevering in april/mei 2020. Dit jaar dus. Inmiddels is het maart 2020. Wat is in de nieuwe overeenkomst de opleveringsdatum? Wat is thans de voorziene opleveringsdatum?**

*Antwoord:*

*De start van de werkzaamheden is in dit jaar voorzien. De oplevering van het totale project is gepland voor het tweede kwartaal 2024. Het project wordt in twee fasen uitgevoerd. De oplevering van fase 1 staat gepland in het vierde kwartaal 2022. Uitgangspunt hierbij is dat er sprake is van een voorspoedig plan- en vergunningenproces zonder eventuele bezwaren of anderszins. Zie ook het antwoord op vraag 9.*

**8. Wat zijn de belangrijkste oorzaken van de vertraging?**

*Antwoord:*

*Het aangepaste plan gaat uit van volledige sloop en nieuwbouw. Hierdoor heeft de ontwikkelaar onder meer nieuwe afspraken moeten maken met zittende huurders over tijdelijke herhuisvesting. Voor de bestaande winkels is naar een oplossing gezocht voor een verplaatsing, zodat deze winkels gedurende de realisatie van het nieuwbouwplan open kunnen blijven. Daarbij heeft het komen tot gewijzigde afspraken met huurders, de aanpassingen in de openbare ruimte (nuts, aanleg parkeren, etc.) - vooruitlopend op het plaatsen van het tijdelijke winkel voor Albert Heijn en Etos - de nodige tijd gevraagd. Zodra de reeds verleende omgevingsvergunning voor het tijdelijk bouwwerk onherroepelijk is geworden, kan de 'schuifoperatie' feitelijk plaatsvinden en kan – bij een onherroepelijke omgevingsvergunning van het definitieve plan – gestart worden met de bouw van het project.*

**9. Wanneer start de bouw? En wat zijn de precieze extra verkeers (veiligheid)- maatregelen die van kracht zijn gedurende de bouwtijd?**

*Antwoord:*

*Het is de bedoeling, dat de bouw voor het definitieve plan Centrumplan Oost start in het 4<sup>e</sup> kwartaal van dit jaar. Net zoals bij de geplande opleverdatum is het moment van start bouw afhankelijk van meerdere factoren, zoals ook gesteld in het antwoord bij vraag 7. De realisatie CPO vindt plaats in twee fasen. De eerste fase heeft betrekking op de bouw van de parkeerkelder en de bovenbouw (grofweg de AH winkel). Hier zal ongeveer 2 jaar mee gemoeid zijn. De tweede fase heeft betrekking op de locatie waar nu de HEMA is gevestigd en start in het laatste kwartaal van 2022. De bouw van deze fase duurt circa 1,5 jaar.*

*Voorafgaande aan de start bouw van het definitieve plan plaatst de ontwikkelende partij een tijdelijke winkel voor de AH en Etos. Hiervoor is op 23 december 2019 is de omgevingsvergunning verleend. Tegen deze vergunning is een bezwaarschrift ingediend. Naar verwachting brengt de Commissie voor de bezwaarschriften binnenkort een advies uit over dit bezwaarschrift.*

*Als het gaat om extra verkeers(veiligheids)maatregelen, die van kracht zijn tijdens de bouwtijd, dan geldt het volgende:*

- *Veiligheidsplan. Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning dient de ontwikkelende partij een veiligheidsplan aan te leveren;*
- *Inrichting bouwplaats, route bouwverkeer. Op dit moment werken wij – in overleg met de ontwikkelende partij – aan een voorstel voor de inrichting van de bouwplaats. Hierbij geldt als uitgangspunt het scheiden van het bouwverkeer en het consumenten- verkeer, dat gebruik maakt van het parkeerterrein tijdelijke winkel. Als bijlage is opgenomen een eerste schets van de beoogde rijroute vrachtverkeer bouwactiviteiten. De scheiding tussen het consumentenverkeer en het bouwverkeer is hierop aangegeven. Ook wordt gewerkt aan een oplossing om het personeel, dat op de bouwplaats actief is, buiten het centrum te laten parkeren. Dit om voor de consument zoveel als mogelijk parkeerplaatsen te handhaven.*



*schets van de beoogde rijroute vrachtverkeer*