

Vught Participeert
T.a.v. de secretaris, de heer A.P.M. Helmer
Raadhuisstraat 3001
5261 EH VUGHT

| | | | |
|-----------------------|---|------------------|-----------------|
| Uw kenmerk | | Datum | 13 januari 2019 |
| Ons kenmerk | OW/PE / Z16 - 180912 / UIT/20 - 342541 | Verzonden | 15 JAN 2020 |
| Behandeld door | P.M. van der Elst/ (073) 6580739 | | |
| Onderwerp | Beantwoording mail d.d. 9 december 2019 | | |

Geachte heer Helmer,

In uw e-mail van 9 december 2019 stelt u het bevoorradingshof en de ontsluitingsstructuur in het centrum aan de orde voor het Centrumplan Oost (verder: CPO). Uw e-mail is in onze registratie opgenomen onder zaaknummer Z16 – 180912. Hieronder gaan wij op de inhoud in.

Uw mail begint met een uitgebreide beschouwing over het CPO, gevolgd door een negental vragen. Beide komen hieronder aan bod. Wel stellen we vast, dat veel van de inhoud al bij herhaling en op allerlei wijzen bekend en/of openbaar is gemaakt. Daarom beperken we ons tot de feiten en argumenten, die tot keuzes en besluiten hebben geleid en weerleggen we stellingen, aannames en conclusies waar we dat nodig vinden.

U schetst een beeld van een centrum, dat nu al onveilig zou zijn door wekelijkse verkeersincidenten, dagelijkse bijna-ongelukken en verkeersinfarcten. Dat is niet zo. Incidentele meldingen van overlast en verkeersincidenten komen overal voor en zijn van alle tijden. Navraag bij de politie leert ons, dat daarin niets is veranderd.

Onder de kop ‘Omwonenden uiten vroegtijdig hun zorgen’ suggereert u vervolgens, dat het eerste plan voor CPO (CPO 1.0) is teruggetrokken op grond van adviezen van Veilig Verkeer Nederland en bureau Goudappel Coffeng. Deze aanname is onjuist. De ontwikkelende partij heeft het CPO 1.0 teruggenomen vanwege de onverwacht slechte staat van de Marktveldpassage. Daarom volgde CPO 2.0, dat nagenoeg identiek is aan 1.0, maar wel voorziet in volledige nieuwbouw.

Wel gaf het nieuwe planontwerp aanleiding om, in lijn met het signaal van de bewoners, aandacht te vragen voor de bevoorradingssituatie met de achteruitrijdende vrachtwagens. Ook de nieuwe coalitie had oog voor het signaal en nam het over in het bestuursakkoord. CPO 2.0 vertaalt de wensen naar de praktijk: het bevoorradend verkeer rijdt straks vóóruit het bevoorradingshof in- en uit.

Vervolgens beweert u, onder verwijzing naar niet nader genoemde stuurgroep-notulen, dat de meest veilige bevoorradingsoplossing is afgewezen, omdat het College geen vrachtverkeer zou willen op het nieuwe parkeerterrein Ploegveld. Ook hier liggen de feiten wezenlijk anders. Het College sloot niets op voorhand uit waar het de verkeersveiligheid betrof, maar wees wel op het belang van de fysieke scheiding tussen autoverkeer en winkelend publiek, die de oorspronkelijke route kenmerkt. Omdat deze scheiding ontbrak in het oorspronkelijke nieuwe plan, kon dit een concessie aan de veiligheid inhouden. Uiteindelijk heeft het College de ontwikkelende partij Green uitgenodigd om de alternatieve bevoorradingsroute uit te werken en te onderbouwen, zodat zij zou voldoen aan de eisen van verkeersveiligheid. Daarbij verklaarde het College veel waarde te zullen hechten aan de argumentatie, omdat de alternatieve route niet mocht leiden tot verkeersonveilige situaties. Vervolgens koos de ontwikkelaar voor een plan, dat teruggreep op het bevoorradingshof. U kunt dit alles terugvinden in de notulen van de stuurgroep-vergadering van 13 juli 2018. Een kopie gaat bij deze brief.

Verder bestrijden we uw stelling, dat de beleving van de winkels via het bevoorradingshof, door de gemeente is afgedwongen. Dat is niet juist. Het CPO is een private ontwikkeling, gebaseerd op een ontwerp van de ontwikkelende partij. De gemeente heeft nooit aangestuurd op bevoorrading via het hof.

Voor het onderzoek naar de verkeersveiligheid van de bevoorradingsroute, is de opdracht gegeven. Daarmee doet het College een toezegging gestand aan de bewoners van het appartementencomplex 't Vughtse Hart. Daarom is deze bewoners om een zienswijze gevraagd; wij vonden het belangrijk, dat zij de gelegenheid kregen om hun inbreng kenbaar te maken. Het resultaat wordt, zodra dit beschikbaar is, gedeeld met de bewoners.

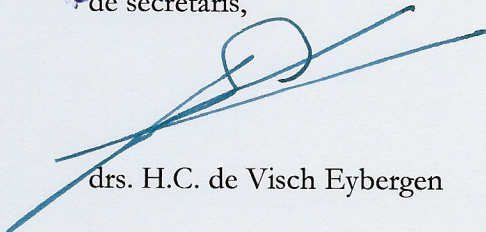
In het vervolg van uw e-mail stelt u, dat de gemeente zelf investeert in de voorbereidende werkzaamheden. De uitgevoerde werkzaamheden waren voor het merendeel gericht op de tijdelijke winkelvoorziening en het bijbehorende parkeerterrein. De kosten, die met deze werkzaamheden samenhangen, betaalt de ontwikkelende partij en dus niet de gemeente Vught. Het gaat dan om de kosten nutsbedrijven (Enexis en Brabant Water) en de kosten van de aannemer, die het tijdelijk parkeerterrein heeft aangelegd. De overige werkzaamheden waren als algemene werkzaamheden – los de planvorming CPO – nodig en komen daarom voor rekening van de gemeente.

In het vervolg van deze brief gaan wij in op uw genummerde vragen.

1. De gemeente heeft niet gekozen voor het bevoorradingshof. Het CPO is een particulier plan van een private partij. Binnen de eigendomsgrenzen van het plangebied, realiseert deze partij, vanuit een bestaande situatie en binnen de kaders van het bestemmingsplan, haar eigen ontwerp. Dat gebeurt zonder voorwaarden aan de keuze voor een bevoorradingspunt.
2. De Raam en Realisatie-overeenkomst van 28 augustus 2017 gold voor het plan CPO 1.0. Dit plan is terug genomen. Bij CPO 2.0 zijn meerdere opties besproken voor de ontsluitingsstructuur. U kunt het in de tekst hierboven én in de bijgevoegde stuurgroep-notulen terug lezen.

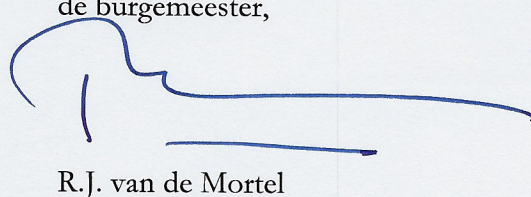
3. De gemeente heeft de ontwikkelende partij niet verplicht tot een plan met de bevoorrading in het hart van het centrum. Zoals vermeld, is het ontwerp een zaak van de ontwikkelaar en de kaders van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan stelt geen eisen aan het punt van bevoorrading.
4. Omdat we de initiële vraag ontkennend moeten beantwoorden, zien we af van stellingname van de afzonderlijke vervolgvragen. De gemeente stimuleert namelijk op geen enkele wijze de route Raadhuisstraat-Heuvel-Ploegstraat-Vliertstraat als bevoorradingroute. Wel is deze route een logisch gevolg vanwege het feit, dat deze wegen bestemd zijn voor verkeer en als openbare en toegankelijke wegen geschikt zijn voor vrachtverkeer.
5. Het verloop van de discussie over de gespreksnotitie Stuurgroep Centrumplan Oost van 13 juli 2018 is hiervoor al uitgebreid aan de orde gesteld.
6. Het plan voor CPO 1.0 is niet op basis van verkeersveiligheid 'van tafel' gemoeten, maar op basis van de constatering dat de bestaande Marktveldpassage vervangen moest worden door nieuwbouw. CPO 2.0 voorzag in die noodzakelijke nieuwbouw. Dit proces staat los van de discussie over de verkeersveiligheid en de bevoorradingroute. Wel voorziet dit plan in het vooruitrijden van het bevoorrading vrachtverkeer richting het bevoorradingshof. Daarmee draagt het bij aan een verbeterde verkeersveiligheid.
7. Zoals hierboven al vermeld, leidt de ombouw van het Ploegveld niet tot een onomkeerbare situatie. De getroffen maatregelen zijn nodig voor het plaatsen van een tijdelijke winkel. Dit is overigens op de informatieavond van 1 juli 2019 al bekend gemaakt. De uitkomst van het verkeersonderzoek blijft hiermee bruikbaar én relevant.
8. De reactie op het bewonerscommentaar op de concept onderzoeksvraag verkeersveiligheid Raadhuisstraat en bevoorradingshof CPO is op 12 december 2019 verzonden.
9. Vanzelfsprekend streven wij ernaar om brieven snel te beantwoorden. Vaak lukt dat ook. In een aantal situaties vraagt beantwoording meer tijd en dat kan om uiteenlopende redenen zijn.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris,



drs. H.C. de Visch Eybergen

de burgemeester,



R.J. van de Mortel

Bijlage: verslag Stuurgroep Centrumplan Oost d.d. 13 juli 2018