

Geacht College van B&W,

U heeft op 15 januari 2020 gereageerd op onze vraag 'Waarom vrachtwagens door het Vughtse Hart?' van 9 december 2019.

Inleidend stellen wij daarbij het volgende vast:

- Bewoners zijn niet tijdig betrokken bij het Centrum Plan Oost en commentaren van bewoners worden onvoldoende meegenomen
- Bewoners worden onvoldoende dan wel foutief geïnformeerd wanneer zij vragen stellen
- De beleving van de winkels via het bevoorradingshofje zou *niet* door de gemeente zijn afgedwongen. Terwijl uit de Raam- en Realisatieovereenkomst van 28-8-2017 en uit gesprekken met de projectontwikkelaar blijkt dat dit *wel* het op verzoek van de gemeente is
- Het oorspronkelijke ontwerp Centrumplan Oost (CPO 1.0) zou van tafel zijn gehaald omdat er problemen waren met de fundering. Uit betrouwbare bron is echter gebleken dat voor de projectontwikkelaar de verkeersveiligheidsproblematiek de directe aanleiding daarvoor was
- Er is geen verkeerskundig onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid van bewoners en winkelend publiek voorafgaand aan het Centrum Plan Oost versie 2.0 terwijl bewoners daar wel om gevraagd hebben.

### **Onze reactie op uw antwoorden**

Hierbij onze reactie op uw antwoorden, waarbij wij telkens beginnen met de vraag:

1. Wanneer heeft de gemeente voor het eerst besloten de beleving in het hofje te laten plaatsvinden, welke onderzoeksrapporten zijn daarvoor gemaakt en welke opties zijn daarbij onderzocht, welke criteria zijn bij de vergelijking gehanteerd en op basis van welke essentiële overwegingen en door wie is hiertoe besloten?

In de inleiding van uw brief schrijft u dat de gemeente nooit heeft aangestuurd op bevoorrading via het hof. In de Raam- en Realisatieovereenkomst van 28 augustus 2017 is in artikel 3.3.b expliciet vastgelegd dat bevoorrading van Albert Heijn en de Hema via de Raadhuisstraat/Verlengde Ploegstraat aan de achterzijde van het nieuw te realiseren complex dient plaats te vinden.

Ook is tijdens onze gesprekken met de ontwikkelaar nog eens bevestigd dat deze belevingslocatie op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente is opgenomen. De ontwikkelaar zelf heeft zelfs een andere belevingsroute voorgesteld (13 juli 2018).

U geeft zelf aan (zie ook uw antwoord op vraag 2) dat er meerdere opties voor de beleving zijn besproken. Maar u verwijst niet naar onderzoeken, onderzoeks- of besprekingsverslagen, waaruit zou blijken welke opties precies zijn onderzocht, welke criteria bij de vergelijking zijn gehanteerd en welke essentiële overwegingen zijn betrokken. Ook is geen antwoord gegeven op de vraag wie deze beslissing uiteindelijk heeft genomen.

*Conclusie: deze vraag is niet beantwoord.*

2. Waarom heeft de gemeente meermaals bevestigd dat alle opties voor beleveringslocatie en route open stonden en onderzocht waren/zullen worden terwijl er al op 28 augustus 2017 een Raam- en Realisatie-overeenkomst met de projectontwikkelaar was aangegaan waarin de beleving in het hofje contractueel was vastgelegd?

Zoals ook gesteld in onze reactie op uw antwoord op vraag 1, was de keuze bij CPO 1.0 van te voren al bepaald. In de gemeenteraadzitting voor het terugtrekken van CPO 1.0 heeft GroenLinksPvdA (Toine van der Ven) de wethouder Peter Pennings bevroegd over de onderzochte alternatieven. Op de vraag welke alternatieven zijn onderzocht v.w.b. CPO 1.0. bleef wethouder Pennings het antwoord schuldig. De conclusie was dan ook dat er slechts 1 mogelijkheid is onderzocht.

De overeenkomst voor CPO 2.0 staat ons niet ter beschikking. Wij verzoeken u ons deze ter beschikking te stellen, evenals de besprekingsverslagen, waaruit zou blijken dat “meerdere opties voor de ontsluitingsstructuur” zijn besproken.

Voor een beoordeling van CPO 2.0 wachten wij totdat wij deze overeenkomst in bezit hebben.

*Conclusie: deze vraag is niet beantwoord.*

3. Waarom verplicht de gemeente de projectontwikkelaar een ontwerp en uitvoeringsplan van het Centrumplan Oost te maken, waarbij de vrachtauto's tot in het hart van het centrum moeten komen om te bevoorraden? Wat zijn de precieze argumenten om voor beleving via het Hofje te kiezen?

In uw antwoord op deze vraag ontkent u deze verplichting. Zoals aangegeven in onze reactie op uw antwoord op vraag 1, was deze verplichting wel degelijk in het CPO 1.0 opgenomen.

*Conclusie: deze vraag is niet beantwoord.*

4. Waarom stimuleert de gemeente de route Raadhuisstraat-Heuvel-Ploegstraat-Vliertstraat?

Uit uw antwoord begrijpen wij dat deze route het logisch gevolg is van het feit dat deze route bestaat uit openbare en toegankelijke wegen. Dit zijn echter straten met veel winkelend publiek, onder andere te voet en met de fiets.

Uit de gespreksnotitie van 13 juli 2018 blijkt dat een voorstel van de projectontwikkelaar voor een alternatieve bevoorradingsroute door de gemeente is afgewezen.

*Conclusie: deze vraag is niet beantwoord.*

5. Waarom heeft burgemeester van de Mortel een voorstel van de projectontwikkelaar voor een alternatieve bevoorradingsroute via het parkeerterrein Ploegveld (“nieuwe, korte route”), zoals reeds in november 2016 voorgesteld door omwonenden, gefrustreerd (Gespreksnotitie Stuurgroep Centrumplan Oost d.d. 13 juli 2018)?

Uit de gespreksnotitie komt naar voren dat de ontwikkelaar een andere route voorstelt en dat de burgemeester hierbij kanttekeningen plaatst. De verkeerskundige onderbouwing van deze kanttekeningen ontbreekt.

Het is te verwachten dat een verkeersveiligheidsonderzoek voorafgaand aan een definitieve keuze voor de bevoorradingsroute door de Raadhuisstraat, aan het licht zou

hebben gebracht dat het fietsverkeer, in essentie afwezig op de parkeerplaats maar zeer relevant in de Raadhuisstraat, een aanzienlijke verhoging van het risico met zich meebrengt.

In het antwoord wordt genoemd dat men autoverkeer en winkelend publiek wenst te scheiden. Dit argument zou er echter juist voor pleiten de beleving op de parkeerplaats te houden en de Raadhuisstraat, als winkelstraat, te vrijwaren voor vrachtwagens.

*Conclusie: deze vraag is onvoldoende beantwoord.*

6. Waarom laat de gemeente pas nu een verkeersveiligheidsonderzoek doen terwijl het eerste ontwerp CPO 1.0 op basis van verkeersveiligheid van tafel moest? Is het niet logischer eerst de verkeersveiligheid en routing van de bevoorrading te onderzoeken en deze resultaten als uitgangspunten voor de ontwerp te gebruiken?

U suggereert dat door het vooruitrijden van de vrachtwagens de verkeersveiligheid is verbeterd, maar het is de vraag of hiermee een veilige situatie ontstaat. Dit moet blijken uit een verkeersveiligheidsonderzoek.

Onafhankelijk van de vraag of CPO 1.0 is stopgezet als gevolg van de veiligheidsrisico's of anderszins, geeft u geen antwoord op de vraag waarom het verkeersveiligheidsonderzoek niet eerst heeft plaatsgevonden en de resultaten hiervan als uitgangspunten dienen voor het ontwerp en de routing van de bevoorrading.

*Conclusie: deze vraag is niet beantwoord.*

7. Waarom is pas op 5 september 2019 een concept onderzoeksvraag voor het verkeersveiligheidsonderzoek voor commentaar uitgegaan aan omwonenden, terwijl op dat moment de ombouw van het Ploegveld al in gang was gezet en de verkeersmetingen daarmee in feite nutteloos zou zijn?

U geeft aan dat de maatregel noodzakelijk is voor het plaatsen van een tijdelijk winkel, terwijl er voor de definitieve winkel nog geen definitief ontwerp en routing van de bevoorrading beschikbaar zijn en een daarbij passend verkeersveiligheids-onderzoek nog niet heeft plaatsgevonden.

Dit is geen antwoord op de vraag waarom het verkeersveiligheidsonderzoek niet is uitgevoerd voordat de routing van de bevoorradingroute is vastgesteld.

*Conclusie: deze vraag is niet beantwoord.*

8. Waarom is er nog geen antwoord gegeven op de commentaren van omwonenden op de conceptonderzoeksvraag verkeersveiligheid?

Uit uw reactie d.d. 12 december 2019 op het bewonerscommentaar d.d. 4 september 2019 blijkt dat de bewoners met de geformuleerde onderzoeksvraag geen genoegen hebben genomen. Belangrijke reden voor de bewoners om de onderzoeksvraag af te wijzen is dat géén onderzoek wordt gedaan naar alle mogelijke alternatieven voor de verkeersstromen in het centrum.

*Conclusie: de commentaren van bewoners worden niet serieus genomen.*

9. Waarom worden hier niet de gebruikelijke beantwoordingstermijnen gerespecteerd en moest de gemeente op 12 november opnieuw door de bewoners gevraagd worden om een reactie op de ingediende commentaren, terwijl de door de burgemeester aangegeven interne richtlijn is dat brieven binnen 3 dagen worden beantwoord?



Wij begrijpen uit uw antwoord dat uw late reactie op het bewonerscommentaar op de verkeersveiligheid de spreekwoordelijk uitzondering is.

### **Tot slot**

Samenvattend concluderen wij dat geen antwoord is gegeven op de meeste vragen die VughtParticipeert en bewoners u hebben gesteld over het Centrumplan Oost.

Een WOB-verzoek voor het beschikbaar maken van de Raam- en Realisatieovereenkomst CPO 2.0 met bijbehorende gespreksnotities over de verschillende belevingsopties zal hierop volgen.

Wij laten het voorlopig aan de politiek en de kiezer hieraan conclusies te verbinden.