Technische vragen

Van : GroenLinks
Datum vraag : 28 mei 2024
Onderwerp : Bestemmingsplan PWA
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord :

Vragen:

In het raadsvoorstel (p.3) wordt gewezen op een anterieure overeenkomst en een allonge.

1. Kunnen deze stukken gedeeld worden met de raad?
2. Wanneer wordt in het planologisch proces getoetst op het vigerend beleid?
3. Wanneer is het vigerend beleid voor de initiatiefnemer publiekrechtelijk van toepassing?
4. Hoe wordt verkeersveiligheid n.a.v. de toekomstige ontwikkeling in dit gebied geborgd? Wie neemt dit voor zijn rekening? Wanneer wordt hiermee gestart?
5. Op welke locatie zal de ontwikkelaar zijn materieel opslaan?
6. Hoe gaat de ontwikkelaar om met bouwverkeer?

Antwoorden:

1. Deze overeenkomst wordt apart toegezonden aan de raad. Dit omdat deze eerst getoetst moet worden aan de AVG wetgeving (privacy) en de gemeentewet (economische belangen) voor dat deze openbaar te maken is.
2. Dit is tijdens het opstellen van het bestemmingsplan in het voorproces tussen het sluiten van de intentie overeenkomst en de besluitvorming in het college van B&W.
3. Dit is vanaf het moment van het sluiten van de intentie overeenkomst als daar al afspraken in staat. Niet al het beleid staat omschreven in de intentie overeenkomst maar dan geldt het moment van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) of de uiteindelijke anterieure overeenkomst. Om die reden staat de huidige verdeling op basis van de doelgroepenverordening ook niet in het bestemmingsplan vertaald maar het eerdere woonbeleid met de verdeling voor sociale huur en middenhuur.
4. De borging staat uitgewerkt in onderzoeksbijlage 5.1 van de raadsstukken. Ook paragraaf 4.10 van de toelichting verwijst hiernaar (bijlage 3 van de raadsstukken). Dit onderzoek laat de initiatiefnemer

uitvoeren door een gespecialiseerd bureau. De gemeente toetst dit onderzoek. Als een dergelijk onderzoek onderdeel is van de kritische factoren (en dat was het) dan begint het eerste verkennende onderzoek al vanaf de intentie overeenkomst plaats.

Voor het sectorale thema verkeer is dit uitgebreid onderzocht met meerdere planvarianten. Een keuze voor de ontsluiting, het parkeren en andere verkeerszaken neem je echter niet sectoraal maar integraal op in de afweging en het bestemmingsplan. Dat geeft dus niet altijd voor een individuele sector (zoals verkeer) een maximale oplossing. Die oplossing zou namelijk voor andere sectorale thema's zoals doorstroming op het omliggende wegennet, te grote negatieve gevolgen hebben. De oplossing met een noord- en zuid ontsluiting van het PWA gebied is daarmee een optimum oplossing waarbij er binnen de bandbreedte (verkeersaantallen op een fietsstraat) ook voor andere zaken (zoals de doorstroming) een optimum oplossing ontstaat.

5. In principe is dat op eigen terrein.
6. Het bouwverkeer kan via verschillende routes en bijvoorbeeld in venstertijden geregeld worden zodat bijvoorbeeld de piek van schoolgaande fietsers in de ochtend en middag een periode niet gelijk op gaan met vrachtverkeer. Dit alles maakt onderdeel uit van de latere vergunning activiteit bouwen en slopen na de vaststelling van het bestemmingsplan.