

Vught



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 aannames 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 bevoorradingsituatie 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 winkelveorziening 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.

Vught



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 bevoorradersroute. 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 bevoorradersroute. Wel voorziet dit plan in het vooruitrijden van het bevoorradend vrachtverkeer richting het bevoorradershof. 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 bevoorradershof 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

Gespreksnotitie

Gesprek op	13 juli 2018
Locatie	Raadhuis Vught
Gesproken met	De heren Verdoold (Green), Verheijden, De Bruin en Van der Leer (Bouwaccent) De heer Van der Bijl (Bouwconsulting) De heren Van de Mortel, wethouder Pennings, Van der Elst (Gemeente Vught)
Van	Green/Bouwaccent
Onderwerp	Centrumplan Oost, aangepast plan
Rapporteur	P.M. van der Elst
Documentnr.	

Inhoud gesprek

Voortgang Centrumplan Oost

1. Opening

Burgemeester Van de Mortel heet een ieder welkom. Voor de agenda van het overleg wordt de notitie van heer De Bruin (mail 12 juli 2018 met betrekking tot de agenda 13 juli 2018) gevolgd.

2. Tijdelijk winkel AH/positie en aanvraag omgevingsvergunning

Green/Bouwaccent wil de ontwikkeling CPO in twee fasen ter hand nemen. De eerste fase beslaat grofweg het gedeelte van de bestaande winkelvoorzieningen van AH/Etos en de Bruna. Deze winkels worden ondergebracht in een tijdelijke winkel. De winkel komt ter plaatse van het voormalig postkantoor en het pand van voorheen de Rabobank. Naar verwachting blijft de tijdelijke winkel 18 maanden staan. Het is de bedoeling om dit gebouw in twee lagen uit te voeren. Op de verdieping komt aannemer/bouwkeet.

De HEMA blij

Voor de aanvraag omgevingsvergunning is een tijdelijke omgevingsvergunning volgens art. 2.12 van de WABO van toepassing. Bij deze aanvraag is het zaak rekening te houden met ondergrondse en bovengrondse infrastructuur, zodat de tijdelijke bouw de nieuwbouw niet frustreert. Ook wordt aandacht gevraagd voor de parkeervoorziening van de tijdelijke winkelvoorziening.

3. Uitwerking planaanpassing

De heer Verheijden/Bouwaccent presenteert een schets van een invulling CPO. Het is de bedoeling is, dat het nieuwe plan in zijn verschijningsvorm overeenstemt met het eerdere plan. In deze fase



richt de schets voor de nieuwe invulling zich primair op de ontsluiting en de indeling van de het nieuwe plan.

Van gemeentelijke zijde wordt kennisgenomen van het plan.

In mei van dit jaar stemde het College in met de gedwongen wijziging van het bouwplan CPO. Het was hierbij duidelijk, dat de noodzakelijke sloop van de volledige Marktveldpassage weliswaar ingrijpend was, maar ook kansen bood voor verdere verbeteringen en optimalisaties.

Het College vroeg dan ook direct aandacht voor een mogelijke optimalisatie van de bevoorrading van de winkels. In het nieuwe plan stelt Green/Bouwaccent een alternatieve bevoorradingsroute voor. Daarbij verlaat de ontwikkelaar de Raadhuisstraat-route uit het oorspronkelijke plan. In het nieuwe plan vindt de bevoorrading plaats via het parkeerterrein Ploegveld. Dat gebeurt over een nieuwe, korte route, die eerst nu mogelijk wordt door de sloop van de winkelpassage.

Burgemeester Van de Mortel plaatst kanttekeningen bij dit alternatief. Er zijn weliswaar voordelen op het gebied van toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het bevoorradingsverkeer, maar de route via de Raadhuisstraat, uit het eerste plan, stond borg stond voor een fysieke – en daarmee veiliger – scheiding tussen autoverkeer en winkelend publiek. Die expliciete scheiding is er in het nieuwe plan niet en dat zou tot een concessie aan de veiligheid kunnen leiden.

Daarbij wijst de burgemeester op het feit, dat de Raadhuisstraat berekend is op het verkeer dat met de bevoorrading gepaard gaat. Daarom lijkt dit de meest veilige, en daarmee beste oplossing. Door het belangrijke veiligheidsaspect lijkt dit bovendien de meest *verantwoorde* oplossing met het meeste (politieke) draagvlak. Dat neemt echter niet weg, dat de nieuw ontstane mogelijkheden ook kansen zijn, die zorgvuldig gewogen moeten worden in het licht van de nieuwe situatie.

Burgemeester Van de Mortel verzoekt Green/Bouwaccent de schets uit te werken. Hierbij maakt hij een voorbehoud aangaande de voorgestelde ontsluitingsstructuur. De burgemeester verzoekt om een nadere onderbouwing van deze structuur en de wijze waarop zij aan de eisen van verkeersveiligheid voldoet. Er mogen geen verkeersonveilige situaties ontstaan bij het gebruik van de alternatieve bevoorradingsroute. De burgemeester en wethouder Pennings merken op, dat zij veel waarde zullen hechten aan de argumentatie rondom het aspect verkeersveiligheid.

4. Aanpassen raam- en realisatie-overeenkomst

De heer De Bruin geeft aan, dat de schets voor het nieuwe plan CPO is getoetst aan het geldend bestemmingsplan. Ondanks dat het nieuwe plan in hoge mate overeenstemt met het oude plan, is er een aantal nieuwe afwijkingen geconstateerd. Genoemd worden aantal m2 te verkopen grond en een nieuwe parkeerbalans. Ook is er een nieuwe ruimtelijke onderbouwing vereist. Het voorstel om het nieuwe plan te vertalen in een aangepaste raam- en realisatie-overeenkomst nemen de aanwezige partijen over.

5. Planning en voortgang

De aanwezigen spreken af om de nieuwe schets op ambtelijk niveau verder uit te werken en hiervoor medio augustus een werksessie te plannen.

De heer Verheijden: het is de bedoeling, dat op basis van de resultaten van de werksessie, de schets voor de invulling CPO kan worden omgezet naar een ontwerpplan.

De aanwezigen spreken af, dat zodra er een plan beschikbaar is, dat op de instemming van betrokken partijen kan rekenen, er afspraken worden gemaakt over het informeren van de:

- Politiek;
- Omwonenden/inwoners van Vught;
- Pers.

6. Vaststellen datum volgende vergadering en vergader cyclus

De volgende Stuurgroep vindt plaats op vrijdag 14 september om 10:00 uur. Locatie Raadhuis, Leeuwensteinplein 5 in Vught.

Voor het opstellen van een vergadercyclus wordt voorgesteld, dat het secretariaat Bouwaccent hierover contact opneemt met het gemeentelijk bestuurssecretariaat.

Afspraken

Nr.	Datum	Onderwerp	Actie door
2.	Nader te bepalen	Aanvraag tijdelijke omgevingsvergunning	Bouwaccent
3.	14 sept.	Motivering verkeersveiligheid ontsluiting nieuwe plan CPO	Bouwaccent
4.	Nader te bepalen	Aanpassen raam- en realiatie-overeenkomst	Bouwaccent - Gemeente Vught
5.	23 aug.	Werkssessie uitwerken schets nieuw plan CPO	Bouwaccent, Bouwconsulting, Gemeente Vught

Afschriften:

- P.M. van der Elst
- Archief.

Geacht College van de gemeente Vught,

De gemeente is van mening dat het beleveren van de grootste winkels in het nieuwe Centrumplan Oost, zal moeten plaatsvinden in het hofje achter de huidige Zeeman winkel. Hiervoor moeten de vrachtwagens, tot 18 meter lang, door de Raadhuisstraat, over de Heuvel het hofje in. Uitrijden zal dan gaan opnieuw over de Heuvel vervolgens via Ploegstraat, linksaf door de Vliertstraat naar de Secr. Van Rooijstraat.

Meer en meer streven lokale overheden er naar om vrachtverkeer te weren uit dorps- en stadskernen. Voorwaarde om dit bereiken is de verkeersveiligheid inclusief bevoorradingsroutes bij de planontwikkeling op de eerste plaats te stellen. Dit kan door voorafgaand aan de planontwikkeling eisen op het gebied van verkeersveiligheid op te leggen aan de projectontwikkelaar. Deze eisen dienen zoveel mogelijk aan te sluiten op de te verwachten verkeersstromen.

De gemeente Vught laat een winkelcentrum ontwikkelen waar de vrachtwagens tot in het centrum moeten rijden om te kunnen lossen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van straten met winkels en terrassen, waar bezoekers, voetgangers en fietsers zich veilig wanen. Zeker in een gemeente als Vught met vele kwetsbare inwoners zoals ouderen en slechtzienden, lijkt dit risicovol. Kortom verkeersveiligheid en de te nemen maatregelen worden pas in beschouwing genomen nadat het plan is uitontwikkeld.

Op dit moment vinden er wekelijks verkeersincidenten plaats in de Raadhuisstraat, Ploegstraat en Vliertstraat, de beoogde aan- en uitrij-routes voor het vrachtverkeer. Vrachtwagens rijden zich klem in de bocht bij de Heuvel, bijna-ongelukken zijn dagelijkse kost, in het bijzonder met fietsers en winkelend publiek, verkeersinfarcten in de Vliertstraat, vrachtwagens die uit nood vanaf de Secr. Van Rooijstraat proberen achterwaarts de Vliertstraat in te rijden om zo de Jumbo te bereiken. De verkeerssituatie in het centrum is dus nu al onveilig.

In de periode van 2016 tot vandaag zijn diverse besluiten van de gemeente zichtbaar geworden die alle erop wijzen dat de beleveringslocatie en route al jaren vast staat en dat gesprekken met belanghebbenden nutteloos waren. Hierbij een kort overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen:

Omwonenden uiten vroegtijdig hun zorgen

In november 2016 is de burgemeester al geïnformeerd over zorgen die omwonenden aan de Raadhuisstraat hebben over het plan om een groot deel van de belevering van de nieuwe en vergrote Albert Heijn, Hema en Zeeman door de Raadhuisstraat en over de Heuvel te laten plaatsvinden. Grootste zorg was dat vrachtwagens achteruitrijdend het bevoorradingshofje in moesten rijden om de winkels te kunnen bevoorraden. Dwars door een gebied waar zich voetgangers, fietsers en auto's bevonden.

Op verzoek van omwonenden heeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) en later op verzoek van de projectontwikkelaar het gerenommeerde bureau Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar deze oplossing. Zowel VVN als Goudappel Coffeng kwamen tot de conclusie dat de situatie met achteruitrijdende vrachtwagens in het beoogde gebied niet veilig te maken viel. Ondanks het feit dat de gemeente vol hield/houdt dat het gebied wel veilig te maken was heeft de eigenaar van het winkelcentrum zijn conclusie getrokken en het plan teruggetrokken.

In de aanloop van het in het voorjaar 2019 gepresenteerde nieuwe plan hebben omwonenden er bij de burgemeester op aangedrongen om de verkeerssituatie tijdig bij de planontwikkeling te betrekken. De burgemeester meldde dat verschillende opties nog zouden worden onderzocht en vergeleken. Uit notulen van een Stuurgroep CPO bijeenkomst (verkregen na een WOB procedure via de rechter) is inmiddels duidelijk geworden dat de door de projectontwikkelaar aangedragen meest veilige oplossing voor de bevoorrading in die vergadering door de burgemeester is afgewezen. Reden zou zijn dat het college geen vrachtverkeer op het nieuwe parkeerterrein (Ploegveld/Baron van Hovellplein) wil hebben.

Inmiddels wordt het steeds duidelijker dat het hofje achter de huidige Zeeman winkel de centrale afleverplaats wordt, geschikt voor het afhandelen van grote vrachtwagens, zelfs twee tegelijk met nog een wachtplaats voor een derde.

Ook wordt duidelijk dat de gemeente er inmiddels vanuit gaat dat men accepteert dat er toch vrachtwagens zullen komen op het parkeerterrein Ploegveld/ Baron van Hovellplein.

Ontwerp- en uitvoeringsovereenkomst met projectontwikkelaar

De gemeente had voor het vorige ontwerp, waarbij de vrachtwagens achterwaarts over de Heuvel het hofje in zouden rijden, een Raam- en Realisatieovereenkomst gesloten met de projectontwikkelaar (28 augustus 2017). In deze overeenkomst wordt o.a. geregeld wat de projectontwikkelaar zal gaan realiseren, de planning, wat de gemeente moet voorbereiden en inrichten en wat de projectontwikkelaar betaalt voor de grond, evenals infrastructurele werken zoals aanpassing parkeerterrein Ploegveld, bochten etc.

In deze overeenkomst is vastgelegd dat het ontwerp moest uitgaan van beleving in het hofje. Navraag bij de projectontwikkelaar leverde op dat deze eis door de gemeente is afgedwongen. Dat betekent dat de gemeente heeft bepaald dat vrachtverkeer tot in het centrum zou moeten rijden om te lossen.

Na het terugtrekken van het vorige ontwerp is deze Raam- en Realisatieovereenkomst komen te vervallen. Navraag bij de gemeente leverde op dat voor het nieuwe CPO plan een nieuwe overeenkomst nog niet is gesloten (informatie medio november).

Onderzoeksvraag verkeersveiligheid

De status van het al 2 jaar geleden door de gemeente toegezegde verkeersveiligheidsonderzoek is niet duidelijk. Of het onderzoek al is gestart en of er duidelijkheid bestaat over aantallen vrachtwagens en veiligheid is niet bekend. Op de meermaals opgevraagde analyse van de aantallen, grootte en levertijdstoppen van de vrachtwagen wordt niet gereageerd. Recentelijk hebben er metingen plaatsgevonden van het verkeer op de Raadhuisstraat, maar niet duidelijk is waarvoor deze metingen dienen. Als deze meting een goed zicht moet opleveren van de te verwachten verkeersstromen dan is al duidelijk dat deze resultaten onvolledig zullen zijn, immers de verkeersbewegingen op het Ploegveld en die bij de Jumbo in de Vlietstraat zijn niet meegenomen.

Wel heeft de gemeente het beloofde verkeersveiligheidsonderzoek ingeleid, waarbij alleen de bewoners van het appartementencomplex Vughtse Hart mochten participeren bij het vaststellen van de onderzoeksvraag.

Het commentaar van omwonenden was duidelijk:

- “de gemeente stelt een onderzoeksopzet voor die elk door de gemeente gewenste resultaat gaat opleveren;
- metingen die de basis van het onderzoek moeten bieden zijn aantoonbaar onvolledig;
- het gebied dat onderzocht zal gaan worden is beperkt tot de Raadhuisstraat en het bevoorradingshofje. Daardoor te beperkt aangezien ook de vrachtwagens voor de Jumbo en andere winkels gebruik gaan maken van de aan- en uitrijroutes.”

De gemeente heeft na 10 weken (inclusief een herinnering) na het indienen van het commentaar van de omwonenden op de onderzoeksvraag, nog geen antwoord gegeven, terwijl de voorbereidingen op volle toeren draaien.

Gemeente is gestart met de voorbereidingen op eigen kosten.

Zonder dat er een getekende nieuwe Raam- en Realisatieovereenkomst bestaat tussen de projectontwikkelaar en de gemeente, zonder dat er een ontwerp voor het gehele winkelcentrum beschikbaar is, zonder de resultaten uit het verkeersveiligheidsonderzoek en zonder dat er zelfs een omgevingsvergunningsaanvraag loopt, investeert de gemeente uit eigen middelen in het verleggen van kabels en buizen, verplaatsen van de bushalte en de herinrichting van het Ploegveld en Dr. Hillenstraat.

VughtParticipeert stelt u daarbij de volgende vragen:

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 hiervoor besloten?
2. Waarom heeft gemeente meermaals bevestigd dat alle opties voor belevingslocatie 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?
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?
4. Waarom stimuleert de gemeente de route Raadhuisstraat-Heuvel-Ploegstraat-Vliertstraat:
 - a. als zij kan verwachten dat deze route ook zal worden genomen door alle vrachtwagens die als doel de Jumbo-ingang aan de Vliertstraat hebben, waardoor de regelmatige opstoppen daar zullen leiden tot

een verkeersinfarct, dat niet alleen vrachtwagens maar ook bezoekers van de winkels in de file zet?

- b. de veiligheid van winkelend publiek in Raadhuisstraat, Heuvel, Ploegstraat en Vliertstraat in de waagschaal stelt en daarmee de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum voor ondernemers en bezoekers afneemt?
- c. door meer vrachtwagens meer onnodige geluidsoverlast en luchtverontreiniging wordt gecreëerd?
- d. de zekerheid voor een tijdige aankomst en vertrek van vrachtauto's afneemt waardoor de, vaak strakke, planning van het beleveringsnetwerk in gevaar komt en de commerciële aantrekkelijkheid van het winkelcentrum afneemt?
- e. terwijl de gemeente Dura Vermeer toegestaan heeft bij het ontwerp en de bouw van het Centrumplan West uit te gaan van een rustige straat waarvoor met verminderde geluidsisolatie kon worden volstaan?

Wij verzoeken de gemeente stelling te nemen tegen alle punten a t/m e.

- 5. Waarom heeft de burgemeester 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)?
- 6. Waarom laat de gemeente pas nu een verkeersveiligheidsonderzoek doen terwijl het eerste ontwerp 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?
- 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 onderzoeksresultaten daarmee onbruikbaar zouden worden?
- 8. Waarom is er nog geen antwoord gegeven op de commentaren van omwonenden op de conceptonderzoeksvraag verkeersveiligheid?
- 9. Waarom worden hier niet de gebruikelijke antwoordtijden gerespecteerd en moest de gemeente op 12 november opnieuw 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?

Tenslotte:

De Vereniging VughtParticipeert zou graag op korte termijn haar leden over uw antwoorden willen informeren. Wij nemen aan dat ook u de noodzaak ziet de inwoners van Vught zo snel mogelijk te informeren. Om die reden zouden wij het op prijs stellen uw antwoorden binnen 3 weken te mogen ontvangen.

PS als onderdeel van ons doel om transparantie te bieden, hebben wij deze brief ook op onze website www.vughtparticipeert.nl geplaatst. Uw antwoorden zullen daar ook worden gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

A. Philip M. Helmer

Vereniging VughtParticipeert

Mobiel: +31 621 888 701

Mail: secretaris@vughtparticipeert.nl

Wordt lid van [VughtParticipeert](#) en doe mee!