



Informatiebrief aan de Raad

Postregistratienummer: 380
Nummer:
Datum: 11 juni 2010
Onderwerp: Beantwoording vragen raadscommissie Deltaplein/Rabobank

Geachte Raad,

In de raadscommissie van 10 juni heeft uw raad enkele vragen gesteld met betrekking tot de adviesnota 'Afronding definitiefase project Deltaplein/Rabobank. Enkele van deze vragen zijn direct door wethouder Blommers beantwoord. Via deze informatiebrief wil uw college uw overige vragen beantwoorden.

Door enkele fracties worden de totale geraamde plankosten van €680.000 (afgerond €0,7 mln. in het raadsadvies) als te hoog aangemerkt en wordt aangegeven dat de raad hier niet eerder van op de hoogte is gesteld.

Echter, in de memo d.d. 25 september 2009 aan alle fractievoorzitters, en dus nog vóórdat het initiatiefvoorstel door de raad is aangenomen, zijn reeds totale plankosten van €660.000 gemeld. De nu geraamde kosten zijn van vergelijkbare aard.

Totale gewenste plankosten van de in de raad genoemde €0,1 mln. of €0,3 mln. zijn niet realistisch. Bij afsluiting van de definitiefase is reeds €440.000 aan het project uitgegeven. De in bijlage 5 van de adviesnota genoemde urenraming laat zien welke producten door de gemeente moeten worden geleverd in de ontwerpfase (juli 2010 t/m maart 2011) en hoeveel uren hieraan besteed worden. Ook in verhouding tot andere projecten zijn de geraamde kosten voor de ontwerpfase zeker niet hoog te noemen.

Er is gevraagd of het kruispunt niet los gezien kan worden van het project Deltaplein/Rabobank. In de randvoorwaarden en uitgangspunten onder beslispunt 1 staat genoemd dat meer grootschalige aanpassingen aan het kruispunt onder een apart project Traverse Deel 5 zouden moeten worden geschaard. Deze kosten worden dus niet aan het Deltaplein/Rabobank project toegeschreven.

In welke mate aanpassingskosten kunnen worden geminimaliseerd is nog niet bekend. Dit moet blijken in de ontwerpfase. Feit is wel dat in het schetsontwerp van de ontwikkelaar een bestaande rijstrook van de openbare weg wordt gebruikt voor de inrit van de parkeergarage. In dit schetsontwerp is nog geen goede ontsluiting van het fietsverkeer of ruimte voor laad- en losverkeer opgenomen. Hier zijn wellicht ontwerp oplossingen voor te bedenken, maar in dit stadium kan niet worden uitgesloten dat een aanpassing van het kruispunt noodzakelijk zal zijn om het ontwerp van de ontwikkelaar mogelijk te maken. Een inrit van de parkeergarage op het



Informatiebrief aan de Raad

grondgebied van de ontwikkelaar (dit gaat ten koste van bebouwingsmassa en/of aantal parkeerplaatsen) levert een negatieve exploitatie op.

Er is gevraagd waarom de eventuele winst op de woningen niet specifiek in het advies vermeld is. Dit heeft als reden dat het besluit van de raad van 5 november 2009 om de eventuele winst van de woningen te delen in strijd is met de regels inzake staatssteun. Dit besluit kan dus niet worden uitgevoerd. Overigens wordt er ook geen winst verwacht.

Door diverse fracties is aangegeven dat de bebouwing aan de Schoolstraat kant als hoog wordt ervaren.

Zoals in de uitgangspunten en voorwaarden (genoemd in beslispunt 1) is opgenomen, zal worden getracht om zoveel mogelijk te voldoen aan het stedenbouwkundig advies. In dit advies wordt onder andere een lagere bouwhoogte aan de Schoolstraat geopperd. In welke mate dit mogelijk is zal moeten blijken in de ontwerpfase. Een vermindering in vloeroppervlak is echter niet aan de orde omdat dat in strijd zou zijn met het door de raad vastgestelde programma en de exploitatie van het gebouw.

Binnen de commissie bestaat er onduidelijkheid over de risico's met betrekking tot staatssteun en aanbesteding in relatie tot de geadviseerde melding bij de Europese Commissie van het project.

De melding heeft allereerst betrekking op staatssteun en niet op de aanbestedingskwestie. In overleg met diverse specialisten (waaronder een adviseur van het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, onderdeel Coördinatiepunt staatssteun decentrale overheden) is getracht zo goed mogelijk in beeld te krijgen of de beoogde steun wettelijk geoorloofd is. Dit blijkt echter zeer lastig te bepalen, mede omdat er ruimte is voor interpretatie van de regels. De kans wordt zeer groot geacht dat de staatssteun geoorloofd is. Echter, om 100 procent zeker te zijn, wordt geadviseerd om de steun toch te melden. Dit levert namelijk in dit stadium van het project zeer waarschijnlijk geen vertraging op. Bovendien wordt zodoende het risico beperkt dat het project wél vertraging oploopt wanneer er eventueel bezwaar wordt gemaakt tegen de steun.

Er is gevraagd of, wanneer er sprake is van een parkeertekort en dit tekort niet zal worden gecompenseerd via een vergoeding per parkeerplaats ten behoeve van het parkeerfonds, de mogelijkheden dan beperkt worden om andere ondernemers in het centrum met uitbreidings- of nieuwbouwplannen wél deze vergoeding te laten betalen.

Het is juist dat het accepteren van een tekort een precedent kan scheppen. Echter, er kan ook een uitzondering gemaakt worden voor een specifieke locatie. Mogelijk zal het parkeerbeleid hiervoor wel op onderdelen moeten worden aangepast. Aan de andere kant worden er ook vanuit de Wro beperkingen opgelegd voor het accepteren van een parkeertekort.

Uitgangspunt voor het project blijft dan ook dat de gecreëerde parkeerdruk zoveel mogelijk moeten worden beperkt zodat het tekort in de omgeving (eventueel bij een aanpassing van de Traverse) kan worden opgevangen of het tekort past binnen de kaders van de Wro.



gemeente VOORSCHOTEN

Tenslotte is de vraag gesteld waarom er geen specifieke aandacht wordt besteed aan duurzaamheidsaspecten binnen het project. Er zijn geen juridische mogelijkheden om strengere eisen, dan die reeds zijn opgenomen in het bouwbesluit (DUBO), af te dwingen. Daarnaast is vanwege de krappe exploitatie er weinig tot geen ruimte om aanvullende duurzaamheidseisen te stellen. Hoewel de gemeente dit wel zal stimuleren is de feitelijke implementatie van duurzaamheidsaspecten in het project aan de ontwikkelaar.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester