

Nota Zienswijzen

Bestemmingsplan Stadscentrum-Oost/Cadenza

Gemeente Zoetermeer
Afdeling Stadsontwikkeling
November 2014

Inleiding

Op 8 juli 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders van Zoetermeer ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan Stadscentrum-Oost/Cadenza en besloten om het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken gedurende 6 weken ter inzage te leggen.

Omdat tevens is besloten de gemeentelijke coördinatieprocedure toe te passen, is tegelijkertijd ook de ontwerpomgevingsvergunning en het ontwerpbesluit hogere waarde geluid ter inzage gelegd.

Vanaf 5 september 2014 tot en met 16 oktober 2014 bestond de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan en de overige ontwerpbesluiten. Dit is op de gebruikelijke wijze aangekondigd in Zoetermeer Dichtbij, de Staatscourant en op de gemeentelijke website. Gedurende deze termijn kon men schriftelijk, mondeling of digitaal een zienswijzen indienen bij de gemeenteraad.

Tijdens deze termijn zijn 3 zienswijzen ingediend.

Vanwege een omissie in de rechtsmiddelenclausule van de publicatie is een rectificatie geplaatst. Tijdens deze nieuwe periode van tervisielegging, van 23 oktober 2014 tot en met 4 december 2014, zijn geen zienswijzen meer ingediend.

In deze Nota worden uitsluitend de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan behandeld. De gemeenteraad is het bevoegde gezag inzake de besluitvorming omtrent de zienswijzen, voorzover gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Het college is bevoegd te besluiten over die aspecten van de zienswijze die gericht zijn tegen de ontwerp omgevingsvergunning.

Er zijn zienswijzen ingediend door:

- CBRE B.V., d.d. 14 oktober 2014, namens BV Beleggingsmaatschappij Stadscentrum Zoetermeer;
- V&D B.V., d.d. 14 oktober 2014;
- Vidomes, d.d. 14 oktober 2014.

Volgens de aanhef in de 3 zienswijzen, zijn deze zowel gericht tegen de ontwerpomgevingsvergunning (college van B&W is bevoegd gezag) als tegen het ontwerpbestemmingsplan (gemeenteraad is bevoegd gezag).

Om de zienswijzen goed te kunnen beoordelen en een zorgvuldige afweging te kunnen maken van de betrokken belangen dient duidelijk te zijn welke aspecten van de zienswijzen zich richten tegen het ontwerpbestemmingsplan en welke aspecten zijn gericht tegen de ontwerpomgevingsvergunning. Dat is onvoldoende duidelijk. Tevens zijn sommige zienswijzen onvoldoende gemotiveerd.

Daarom is verzocht bij brieven van 21 en 23 oktober 2014 aan reclamanten om binnen een termijn van 2 weken de zienswijzen nader te motiveren.

V&D heeft bij brief van 4 november 2014 de zienswijze aangevuld.

Op 20 november 2014 is een bijeenkomst (hoorzitting) georganiseerd door de gemeente Zoetermeer, ter plaatse van de V&D te Zoetermeer, in het kader van de voorbereiding van de Nota van Beantwoording Zienswijzen én de besluitvorming omtrent de aanvraag omgevingsvergunning. Tijdens deze schouw, waarbij vertegenwoordigers van de eigenaar van de Stadshartpassage (MN), V&D en CBRE, alsmede aanvrager van de vergunning,

Synchroon, aanwezig waren, is gelegenheid geboden om de zienswijzen nader toe te lichten. Van de bijeenkomst is een verslag gemaakt. Het verslag is hierbij gevoegd.

Reactie op zienswijzen

Hieronder worden de zienswijzen, voor zover gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan, samengevat en beantwoord.

	ZIENSWIJZE	BEANTWOORDING
1. CBRE B.V., Postbus 7971, 1008 AD Amsterdam, namens BV Beleggingsmaatschappij Stadscentrum Zoetermeer, d.d. 14 oktober 2014.		
1.1	Reclamant heeft een zienswijze ingediend namens BV Beleggingsmaatschappij Stadscentrum Zoetermeer (Hierna: de BV). De BV is eigenaresse van meerdere winkels gelegen aan o.m. Theaterplein, Oostwaarts en Stadhuisplein. De BV is in gesprek met Stadscentrum Oost Zoetermeer BV betreffende een aantal gevolgen die het plan heeft voor de winkeliers (huurders) van de Stadshartpassage. Dit heeft nog niet geleid tot concrete overeenstemming over een aantal zaken. Zo is er onduidelijkheid over de benodigde luchtbehandelingsmogelijkheid voor de personeelsvertrekken van de huurders aan de achterzijde van de passage. Nu kunnen de ramen nog open, maar als dat straks na de bouw van Cadenza niet meer mogelijk is, dient een luchtbehandelingssysteem te worden aangebracht, hetgeen kosten met zich brengt.	Reclamant en ontwikkelaar Synchroon BV zijn al enige tijd met elkaar in overleg over de gevolgen van het bouwplan voor o.m. de bestaande expeditieruimte. De bevoorrading vindt nu plaats via het Theaterplein, in de open lucht, maar zal straks in een afgesloten ruimte plaatsvinden. Het Theaterplein zal namelijk worden bebouwd. Het is een wens van de gemeente dat de expeditieruimte wordt overkapt. Het aanzicht wordt daardoor veel beter, de achterkantsituatie wordt nu een voorkantsituatie en de met de bevoorrading gepaard gaande geluidsbelasting voor omwonenden wordt tot een minimum beperkt. Dit heeft vanzelfsprekend gevolgen voor de huidige gebruikers van de expeditieruimte. Ten aanzien van de personeelsruimte aan de achterzijde van de passage, het volgende. De nieuwbouw wordt niet tegen de bestaande gevel van de Stadshartpassage gebouwd maar blijft daar, ter plaatse van de personeelsruimte van V&D, ca. 2,40 m vandaan. Wel is het zo dat als gevolg van de nieuwbouw opnieuw naar de brandoverslag gekeken moet worden. Daaruit volgt dat de brandwerendheid van de bestaande gevel van de Stadshartpassage op verschillende punten verbeterd dient te worden. Zo zullen de kozijnen van de personeelsruimte vervangen moeten worden. Alle brandwerende maatregelen aan de bestaande gevel zullen door en op kosten van Synchroon uitgevoerd worden.

		De nieuwe kozijnen van de personeelsruimte van V&D zullen echter wel te openen delen bevatten, zodat de ventilatie is gewaarborgd. Er hoeft daarom geen nieuw luchtbehandelingssysteem te worden aangelegd in de personeelsruimte van V&D. Dit is tijdens de hoorzitting door Synchroon BV bevestigd. Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en is ongegrond.
1.2	Door de bouw van Cadenza wijzigt de expeditie mogelijkheid van V&D, Blokker en andere huurders. Er wordt wel een extra magazijnruimte geboden aan V&D , maar de voorgestelde wijziging van de lay-out van de winkel is geen reële optie en ongewenst gezien de routing in de winkel. De geplande fasering van de bouwwerkzaamheden in relatie tot het beperken van de overlast en de benodigde toegang tot de expeditie-terreinen tijdens de bouw is onvoldoende beschreven en biedt de huurders onvoldoende houvast en zekerheid.	Tijdens de hoorzitting op 20 november 2014 is gebleken dat CBRE en V&D niet afwijzend staan tegenover de voorgestelde oplossing van Synchroon t.a.v. dit aspect. Die houdt in dat de goederenlift in het magazijn op maaiveld wordt verbouwd (omdraaien van de liftdeur) zodat deze zich zal oriënteren op de grotere expeditiedeur. Voorts zal de magazijnruimte van V&D door Synchroon nog enigszins vergroot worden. De layout van de winkel hoeft op die manier geen veranderingen te ondergaan. V&D en CBRE zijn voornemens o.a. over dit aspect een vaststellingsovereenkomst met Synchroon BV aan te gaan. De gemeente acht dit een redelijke, uitvoerbare oplossing die in voldoende mate rekening houdt met de belangen van CBRE en V&D. De wijze van expediëren tijdens de bouw alsmede de bouwfasering wordt beschreven in het Bereikbaarheidsplan. Dit wordt opgesteld door de aannemer Era Contour. Dit plan wordt in goed overleg met CBRE/V&D opgesteld en staat los van het bestemmingsplan. Er is reeds een concept van het Bereikbaarheidsplan opgesteld waarin de fasering is uitgeschreven en waarin een voorstel voor het expediëren tijdens de bouw is uitgewerkt. Tijdens de hoorzitting is door alle partijen het vertrouwen uitgesproken dat er in goed overleg een werkbaar bereikbaarheidsplan komt. Deze aspecten van de zienswijzen leiden niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan en is ongegrond.

2. V&D Service Center, Laarderhoogtweg 25, 1101 EB Amsterdam, 14 oktober 2014 en aangevuld op 4 november 2014.

2.1	V&D b.v. (reclamant) is huurder/gebruiker van het pand Theaterplein 11. Het beoogde plan heeft een aantal implicaties voor V&D. Zowel tijdens de bouw als in de nieuwe situatie. Het betreft belemmeringen in de toelevering van de winkel en daarmee samenhangende noodzakelijke aanpassingen in de interne routing. Overleg hierover met de ontwikkelaar Synchroon bv is gaande maar heeft nog niet tot aanvaardbare oplossingen geleid. Als gevolg van de situering van het nieuwe gebouw, vervalt één van de twee expeditiedeuren in de gevel van het bestaande gebouw aan het Theaterplein waar tegenaan wordt gebouwd. Die deur wordt nu het meest frequent gebruikt en de goederenlift is op die deur georiënteerd. De lift moet dus worden aangepast. Hierover is reclamant in overleg met Synchroon, maar dit heeft vooralsnog niet tot overeenstemming geleid over voor reclamant aanvaardbare oplossingen.	Het is onbetwist dat de bouw van Cadenza gevolgen met zich brengt voor de bevoorrading van een deel van de winkels die zijn gevestigd in de Stadshartpassage. In het bouwplan voor Cadenza is een nieuw gebouw opgenomen dat op het Theaterplein wordt gerealiseerd, daar waar nu de laad-/losplaatsen zijn gelegen en waar de toegang tot de expeditie van o.m. V&D is gelegen. In het bouwplan voor Cadenza is daar rekening mee gehouden. Het nieuwe gebouw bevat op maaiveld ruimte voor het laden/lossen dat straks niet meer in de buitenruimte, maar inpandig plaats zal vinden. Dat brengt op zichzelf veel voordelen met zich mee. Het aanzicht wordt daardoor vele malen netter, de achterkantsituatie wordt nu een voorkantsituatie en de met de bevoorrading gepaard gaande geluidsbelasting voor omwonenden wordt tot een minimum beperkt. Synchroon heeft aangeboden om op haar kosten de goederenlift om te draaien zodat deze zich in de nieuwe situatie richt op de grote expeditie deur. Tevens heeft ze aangeboden om de magazijnruimte te vergroten. (Zie ook het antwoord onder 1.2) De gemeente acht dit een redelijke, uitvoerbare oplossing die in voldoende mate rekening houdt met de belangen van CBRE en V&D. Dit aspect van de zienswijzen is gegrond en leidt tot interne bouwkundige aanpassingen bij V&D. Deze aanpassingen, uit te voeren door en op kosten van Synchroon BV, komen tegemoet aan de problemen in de expeditie als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan en zijn uitvoerbaar. Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2.2	Reclamant is er niet van overtuigd dat er in de nieuwe situatie voldoende opstelplaatsen voor vrachtauto's zullen zijn. Reclamant is er niet van overtuigd dat de draaicirkels in de expeditieruimte zullen blijven voldoen.	Synchroon laat zich voor de ontwikkeling van Cadenza adviseren door o.a. verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng. Zij heeft tijdens het gehele ontwerpproces diverse simulaties gemaakt van het toekomstige expeditie-gebied. Op basis van deze resultaten en het advies van

	Goudappel Coffeng is de planvorming voor de expeditieruimte tot stand gekomen. De simulaties zijn verricht op basis van de door V&D aangeleverde gegevens. De maatgevende vrachtwagencombinatie is 16,5 m lang (trekker met vrachtwagen). Als deze combinatie een bocht kan maken, dan kan ook de langere combinatie van een vrachtwagen met aanhanger (18,75 m) diezelfde bocht nemen vanwege een verschil in draaipunt. Op basis van die simulaties, die zijn ingediend bij de aanvraag omgevingsvergunning, is geconcludeerd dat de expeditieruimte voldoende ruimte biedt. V&D heeft tijdens de hoorzitting haar zorgen geuit over de mogelijkheden voor de vrachtwagen met aanhangercombinatie (18,75 m) in relatie tot de beschikbare vrije ruimte achter de opgestelde vrachtwagen bij het laden en lossen. Daarbij hebben zij aangegeven dat de looproute van de laadklep van de vrachtwagen naar de overheaddeur (voorgestelde locatie door Synchroon) extra aandacht verdient en het mogelijk blokkeren van de expeditiestraat. Goudappel Coffeng is daarop nogmaals door Synchroon, op verzoek van de gemeente, gevraagd de simulaties voor de verschillende vrachtwagencombinaties inzichtelijk te maken en de mogelijkheden voor het totale expeditiegebied in kaart te brengen. Daarbij is expliciet de vraag gesteld of de expeditiestraat nog toegankelijk is als een vrachtwagen van 18,75 m staat te lossen op plek A. Op 28 november 2014 heeft Goudappel Coffeng een notitie opgesteld met 10 simulaties. Deze zijn als bijlage bij deze Nota gevoegd. Hieruit kunnen de volgende conclusies getrokken worden. Als een combinatie van 18,75 m op locatie A staat wordt de expeditieweg teveel geblokkeerd. Dit kan echter eenvoudig worden opgelost door de combinatie van 18,75 m gebruik te laten maken van plek E. Die ligt in het verlengde van plek A. In dat geval wordt de expeditieweg niet geblokkeerd en zijn locatie B en C nog immer bereikbaar voor andere combinaties. Door op plek E te laden/lossen is ook de achterzijde van de vrachtwagen beter georiënteerd op het magazijn van V&D. Deze combinatie kan achteruit plek A inrijden om vervolgens de expeditieruimte
--	---

		te verlaten. Een vereiste is wel dat in geval plek E gebruikt wordt voor het laden/lossen, plek A vrij moet zijn op het moment dat de vrachtwagen op plek E gereed is en weg wil rijden. Dit moet geen probleem zijn omdat V&D volgens eigen opgave slechts 1 keer per dag met een vrachtwagencombinatie komt laden en lossen. Als die op plek E staat, staat er geen vrachtwagen op plek A omdat die hoofdzakelijk gebruikt wordt door V&D. Uit de simulaties blijkt tevens dat plek A, B en C gelijktijdig gebruikt kunnen worden door een combinatie van 16,5 m. Zelfs als plek A bezet is kan plek B bereikt worden om in te rijden. Om weg te rijden vanuit plek B dient plek A wel vrij te zijn, behalve als plek E vrij is. Plek C is ook bereikbaar als A en B en E bezet zijn. Ook het wegrijden vanuit plek C vormt geen probleem als alle andere plekken bezet zijn. Ditzelfde geldt ook voor de combinatie met lengte 18,75 m. Dus als V&D op plek E staat met 18,75 m, kan Blokker met 18,75 m op plek C gelijktijdig in- en uitrijden, zelfs als plek A en B bezet zijn met een combinatie van 16,5 m. Ook de City-trailer van 14 m lengte kan plek D bereiken en weer verlaten, als alle overige plekken bezet zijn. Hetzelfde geldt voor een solo-vrachtwagen van 10,4 m. Daarnaast komen er meerdere keren per dag kleinere bestelbusjes. Die hebben echter meer dan voldoende ruimte. In de nieuwe situatie zijn er 5 opstelplaatsen, plek A tot en met E. Gezien de lage frequentie van bevoorrading met grote vrachtwagencombinaties (1 keer per dag met een vrachtwagencombinatie, door Blokker en V&D), is het aantal beschikbare opstelplaatsen voldoende. Op basis van de rapportage van Goudappel Coffeng, d.d. 28 november 2014, kan gesteld worden dat er voldoende ruimte is voor de draaicirkels van verschillende vrachtwagencombinaties. Door gebruik te maken van plek E wordt de expeditiestraat niet versperd en blijven de overige plekken bereikbaar. In de praktijk kan het een enkele keer voorkomen dat bijv. voor het
--	--	--

		uitrijden van plek E, even gewacht moet worden op vrije ruimte op plek A, maar dit is niet onoverkomelijk. Ook in de huidige situatie zal af en toe even op elkaar gewacht moeten worden. Het aantal opstelplaatsen is voldoende, rekening houdend met de frequentie van bevoorrading. Al met al kan gesteld worden dat in voldoende mate rekening is gehouden met de belangen van V&D en overige huurders ten aanzien van de bruikbaarheid van de expeditieruimte. Deze aspecten van de zienswijzen leiden niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan en is ongegrond.
2.3	De nieuwbouw heeft consequenties voor brandoverslaggevaar. Er zullen brandwerende maatregelen getroffen moeten worden en/of aanpassingen aan de Uitgangspunten Document (UPD) noodzakelijk zijn.	Er zullen inderdaad brandwerende maatregelen getroffen moeten worden aan de bestaande bouw, als gevolg van de nieuwbouw Cadenza. Dit aspect van de brandveiligheid wordt getoetst bij afgifte van de omgevingsvergunning. Het college van B&W is het bevoegd gezag en zal hierover een besluit behoren te nemen. Het brandveiligheidsaspect vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Bij de aanvraag omgevingsvergunning is een rapport gevoegd van bureau Nieman waarin alle maatregelen zijn opgesomd die Synchron op haar kosten zal uitvoeren aan de bestaande gevel in het kader van het voorkomen van brandoverslag. Deze noodzakelijke maatregelen zijn reeds in het kader van de toets van de aanvraag omgevingsvergunning door de Brandweer gezien en goedgekeurd en bij de ontwerpomgevingsvergunning gevoegd. Dit aspect heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Het college van B&W zal een besluit over dit aspect van de zienswijze behoren te nemen in het kader van de besluitvorming over de aanvraag omgevingsvergunning.
2.4	Het is nog niet duidelijk of de ramen in de personeelsruimte na de bouw nog kunnen worden geopend.	Zie hiervoor het antwoord onder 1.1
3. Vidomes, Postbus 390, 2600 AJ Delft, 14 oktober 2014		

3.1	Reclamant is eigenaar van het hoekpand Oostwaarts 74, gelegen naast de entree van de bioscoop Utopolis. Het pand staat leeg. Het is onwenselijk om een bestemmingsplan vast te stellen waarin, gezien de leegstand, een nog verdere uitbreiding van de capaciteit aan commerciële ruimte, zoals leisure, wordt toegestaan. Er bestaat geen of onvoldoende behoefte aan deze uitbreiding. Dit heeft negatieve gevolgen voor het ondernemings-, woon-, en leefklimaat en leidt tot duurzame ontvruchting van de distributieplanologische verzorgingsstructuur. Dit wordt niet weerlegd door het rapport van BSP d.d. 14 februari 2014.	Reclamant stelt dat er geen behoefte bestaat aan uitbreiding van de capaciteit aan commerciële ruimte. Het is onduidelijk waarop reclamant deze stellingname baseert. Bij het bestemmingsplan is in bijlage 1 van de toelichting een distributieve toets gevoegd van bureau BSP (d.d.14-2-2014) waaruit blijkt dat de beoogde detailhandelsontwikkeling verantwoord is en geen directe gevolgen heeft voor de leegstand. Ook wordt geconcludeerd dat er geen sprake zal zijn van verslechtering van het woon-, leef- en ondernemersklimaat. En het theoretisch verdringingseffect van maximaal 4,4 % zal niet leiden tot substantiële uitval of aantasting van woon-, leef- en ondernemersklimaat danwel tot duurzame ontvruchting. Aangezien reclamant niet aangeeft wat er precies schort aan het onderzoek van BSP, menen wij ons terecht te kunnen baseren op de uitkomsten van het rapport van BSP. Voorts worden, in tegenstelling tot wat reclamant aanvoert, geen nieuwe leisurefuncties toegelaten. De mogelijkheid om een speelautomatenhal te vestigen is opgenomen om een verplaatsing mogelijk te maken van de bestaande speelautomatenhal aan de Amsterdamstraat te Zoetermeer. Daarnaast biedt de gemeentelijke APV de mogelijkheid om in Zoetermeer maximaal één vergunning af te geven voor een speelautomatenhal. Er zijn reeds contracten getekend door Synchroon met de afnemers van de 69 woningen en de supermarkt. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat, na realisatie van het complex, veel meer mensen dan nu, de locatie van reclamant zullen passeren. Dit zal volgens ons een positieve invloed hebben op het vestigingsklimaat van de directe omgeving van het plangebied. De zienswijze leidt op dit punt niet tot aanpassingen aan het ontwerpbestemmingsplan.
3.2	Het plan leidt tot een ongewenste toename van de parkeerdruk.	Het bestemmingsplan bevat in hoofdstuk 3.3 van de toelichting een onderbouwing en berekening van de parkeerbehoefte. In bijlage 3 en 4 zijn de parkeerbalans resp. het onderzoek naar de restcapaciteit van de

		parkeergarage Duitslandlaan opgenomen. Reclamant geeft niet aan op welke punten het zou schorten aan de parkeerbalans of de berekeningen. Wij zijn van oordeel dat de parkeerdruk (de extra parkeerbehoefte) die het plan met zich brengt, juist in beeld is gebracht en dat de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen, in combinatie met de bestaande restcapaciteit van de parkeergarage Duitslandlaan, voldoende is om de parkeerdruk op te vangen. De zienswijze leidt op dit punt niet tot aanpassingen aan het ontwerp-bestemmingsplan en is ongegrond.
3.3	De voorgestane bestemming is zeer ruim en onbestemd en de vraag is of dat wenselijk is vanuit rechtszekerheidsperspectief.	Voor het plangebied geldt één hoofdbestemming 'Gemengd'. Binnen die bestemming zijn de toegelaten functies aangegeven en duidelijk begrensd (zowel qua locatie als maximaal toegestane m2 bvo) en afgestemd op het bouwplan. Zodoende laat het bestemmingsplan alleen de volgende functies toe: - een supermarkt; - met daarboven 69 woningen; - aan het nieuwe plein alleen horecafuncties (zowel beperkt in m2 bvo als in maximaal toelaatbare categorie) en een speelautomatenhal; - één kleine ruimte voor detailhandel. Wij zijn van mening dat voor iedereen duidelijk en ondubbelzinnig vaststaat wat er gerealiseerd mag worden. Daarmee staat de bestemming niet op gespannen voet met het rechtszekerheidsbeginsel. Deze bestemming is nodig om het met de ontwikkelaar overeengekomen programma te kunnen realiseren. Meer dan dat maakt het bestemmingsplan ook niet mogelijk. In die zin achten wij de bestemming niet te ruim. Reclamant geeft ook niet aan in welke mate of in wel opzicht de bestemming te ruim zou zijn. De zienswijze leidt op dit punt niet tot aanpassingen aan het ontwerp-bestemmingsplan en is ongegrond.

3.4	Reclamant geeft aan dat hij zelf ook wel voor een ruimere bestemming voor zijn perceel in aanmerking wil komen.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan. Het staat reclamant altijd vrij om een dergelijk verzoek aan de gemeenteraad te richten. De zienswijze leidt op dit punt niet tot aanpassingen aan het ontwerp-bestemmingsplan.
3.5	Het plan is onvoldoende gemotiveerd, onvoldoende onderbouwd met onderzoek en in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	Het bestemmingsplan is gebaseerd op onderzoek naar de distributieve effecten, onderzoek naar de verkeersaspecten en parkeren, onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit, geluidsonderzoek, bodemonderzoek en onderzoek naar beschermde flora- en fauna. Alle onderzoeksrapporten zijn opgenomen in het Bijlagenboek behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan. In die toelichting wordt verwezen naar de bijlagen. Reclamant geeft niet aan welke onderzoeken naar zijn mening ontbreken danwel wat er eventueel zou schorten aan de in de bijlagen opgenomen onderzoeksrapporten. Reclamant geeft ook niet aan met welke beginselen van behoorlijk bestuur het plan in strijd zou zijn. Wij zijn van mening dat het plan voldoende is gemotiveerd en onderbouwd en dat geen beginselen van behoorlijk bestuur worden geschonden. De zienswijze leidt op dit punt niet tot aanpassingen aan het ontwerp-bestemmingsplan en is ongegrond.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Synchroon b.v.

Beoordeling expeditiehof Cadenza - Zoetermeer

Datum
Kenmerk
Eerste versie

28 november 2014
MSP060/Wgt/0241.01

Inleiding

Synchroon B.V. heeft plannen ontwikkeld voor de oostelijke uitbreiding van het stadshart Zoetermeer. Onderdeel hiervan is een flexibel plan voor bevoorrading van winkels middels een expeditiehof. Aan Goudappel Coffeng BV is gevraagd dit hof te beoordelen op bereikbaarheid van de afzonderlijke opstelplaatsen en onderlinge onafhankelijkheid daarvan. Dit wordt in deze notitie toegelicht.

Onderzoek

Het expeditiehof is onderzocht met behulp van het door Goudappel Coffeng-model voor rijcurvesimulatie: CURSIM. Met dit model zijn manoeuvres onderzocht voor vier voertuigtypen:

- Standaard trekker-opleggercombinatie, lengte 16,5 m alle achterassen star (niet meesturend). Dit is in Nederland niet alleen veruit de meest voorkomende vrachtwagencombinatie maar bovendien in de meeste gevallen ook het meest kritische. In het algemeen is dit het maatgevende voertuig.
- Vrachtwagen-aanhangwagencombinatie, lengte 18,75. Deze wagen wordt in Nederland wel toegepast bij winkels voor huishoudelijke artikelen.
- Trekker-city trailer, een trekker-opleggercombinatie met lengte circa 14 m en een meesturende achteras op de oplegger. Hierdoor kan deze wagen krap manoeuvreren, de benodigde manoeuvreerruimte is in de regel niet groter dan voor een solo vrachtwagen. Door de meesturende achteras zwaait de achterkant van de oplegger wel extra uit bij krappe bochten, bij het ingaan van de bocht.
- Solo vrachtwagen, een enkelvoudige vrachtwagen met lengte 10,4 m. Dit is het ontwerpvoertuig ASVV 2004 en is met deze lengte groter dan veruit de meeste vrachtwagens in Nederland.

De simulaties zijn uitgevoerd met normaal realistisch rijgedrag:

- Rijsnelheden: vooruit 5 km/h (vergelijkbaar met doorlopen) tot 10 km/h (vergelijkbaar met joggen), achteruit 3 km/h (rustig lopen).
- Stuurverdraaiing alleen bij rijdend voertuig.
Met deze uitgangspunten worden rijcurven weergegeven die chauffeurs in de praktijk zeker kunnen halen, ervaren chauffeurs die bekend zijn met de situatie zullen zelfs nog efficiënter rijden. Toch is in de praktijk ook gebleken dat ten opzichte van de rijcurvelijnen een veiligheidsmarge nodig is om stuurfouten te kunnen opvangen. Deze marges zijn in de tekening aangegeven:
 - paars/magenta: minimaal vereiste marge 0,75 m;
 - groen: gewenste marge (zodat het niet extreem krap aanvoelt voor chauffeurs) 1,00 m.
- Wanneer er in het ontwerp ruimte is voor deze marges kan er vanuit worden gegaan dat het ontwerp goed functioneert.

Beoordeling

De docks (opstelplaatsen) in het hof zijn gelabeld met letters A tot en met E. Bijlage 1 (tekening MSP060-01-01) geeft een overzicht van alle bewegingen die in de volgende tekeningen afzonderlijk worden weergegeven. Dit geeft een beeld van de benodigde manoeuvreerruimte - hieruit blijkt dat in ieder geval minimaal vereiste marges worden gehaald.

Hierbij is voor de docks A tot en met E rekening gehouden met lossen op de vloer. Hier-voor is bij dock A tot en met dock C achter de opgestelde wagens 4,0 m ruimte vrij gehouden: 2,0 m voor een achterover gekantelde laadklep en 2,0 m om die laadklep vanaf de achterkant op/af te kunnen rijden.

Bij vertrek van achteruit opgestelde wagens op dock A kunnen de wagens wel nog wat achteruit rijden om daarna de draai naar de uitgang te maken.

Dock A

Bereikbaarheid van dit dock is onderzocht voor zowel standaard trekker-oplegger-combinatie als vrachtwagen-aanhangwagencombinatie.

Tekening MSP060-01-02 toont aankomst en vertrek van de standaard trekker-oplegger (16,5 m.). Bij aankomst moet de wagen tot vlak bij de trap rijden, dit is bij de voorkant van de wagen en dus uitstekend zichtbaar voor de chauffeur. Als er, terwijl de trekker-oplegger (16,5 m.) op dock A staat een vrachtwagen-aanhangwagen (18,75 m.) wordt opgesteld op dock E, dan kan de trekker-oplegger evengoed nog vertrekken.

Tekening MSP060-01-03 toont de manoeuvres voor een vrachtwagen-aanhangwagen (18,75 m.) waarbij deze achteruit opstelt in dock A. Aankomst is probleemloos. Toch wordt afgeraden het dock bij deze vrachtwagen-aanhangwagencombinatie te gebruiken. Ten eerste omdat het bij vertrek relatief krap is. Ten tweede: als deze wagen tijdens laden-lossen met de achterkant op 4,0 m vanaf de wand staat deze aan de voorkant zover uitsteekt dat daardoor de overige docks niet meer bereikbaar zijn. Daarnaast is de

vrije doorgang voor het laden en lossen van de goederen vanaf de laadklep naar de overheaddeur van V&D gemakkelijker vanaf dock E als vanaf dock A.

Tekening MSP060-01-04 laat de vrachtwagen-aanhangwagen (18,75 m.) zien terwijl deze vooruit opstelt in dock A. Dit is haalbaar wanneer, bij aankomst van deze wagen, op docks B en C geen grote vrachtwagens staan opgesteld. Tijdens laden/lossen kan de wagen met de voorkant op 1,5 m à 2,0 m vanaf de gevel staan omdat het lossen toch aan de achterkant van de wagen gebeurt. Wanneer er dan wagens komen of vertrekken naar/van de docks B, C en D kunnen deze achter de aanhanger langs rijden, mits de laadklep even omhoog is gekanteld. Het vooruit opstellen van de vrachtwagen-aanhangercombinatie is minder hinderlijk voor de overige docks dan het achteruit opstellen, maar heeft beperkingen ten aanzien van het gebruik van docks B en C. Het totale expeditiehof kan onafhankelijker functioneren als een vrachtwagen-aanhangercombinatie wordt opgesteld op dock E. Hiervoor is dus een extra opstelplaats in het expeditiehof gecreëerd.

Dock E

In tekening MSP060-01-05 zijn aankomst en vertrek voor een vrachtwagen-aanhanger (18,75 m.) op dock E weergegeven. De aankomst is goed mogelijk, onafhankelijk of dock A bezet is. Voor vertrek is het wel nodig dat dock A vrij is. Dat zal het geval zijn aangezien er geen nieuwe wagen meer kan opstellen op dock A zolang de vrachtwagen-aanhanger op dock E staat. Het weggrijpen van een reeds opgestelde vrachtwagen is te allen tijde mogelijk als dock E inmiddels bezet is.

Dock E is ook bruikbaar voor een trekker-opleggercombinatie (16,5 m). Dit blijkt al uit de aankomstmanoeuvre voor dit type wagen op dock A, waar de wagen via dit dock manoeuvreert.

Met de extra opstelplaats dock E wordt er in het expeditiehof grote flexibiliteit geboden. Er is alleen een afhankelijkheid indien tegelijk met een vrachtwagen-aanhanger (18,75 m.) op dock E er op dock A een trekker-oplegger (16,5 m) staat:

- dan kan een trekker-oplegger (16,5 m.) tijdelijk niet vertrekken vanaf dock B;
- - dan *kan* het nodig zijn dat voor passerende wagens de laadklep van de aanhangwagen op dock E even omhoog moet worden gekanteld.

Dock B

Tekening MSP060-01-06 laat zien dat dock B goed bereikbaar is bij aankomst voor een trekker-oplegger (16,5 m.). Bij vertrek is er, zoals hiervoor genoemd, een afhankelijkheid indien zowel dock A als dock E bezet zijn door grote vrachtwagens. Zodra één van beide docks vrij is van grote vrachtwagens kan de vrachtwagen vanaf dock B vertrekken.

Dock C

Dit dock is ook onderzocht op bereikbaarheid van zowel trekker-opleggers (16,5 m.) als vrachtwagen-aanhangers (18,75 m.).

De manoeuvres voor trekker-oplegger (16,5 m.) zijn weergegeven in tekening MSP060-01-07. De wagen moet zowel bij aankomst als vertrek scherp manoeuvreren, maar dit kan goed worden gedaan.

Tekening MSP060-01-08 toont de aankomst en het vertrek voor een vrachtwagen-aanhangwagen (18,75 m.). Ook dit is goed haalbaar. Opstelling op dock C voor een vrachtwagen-aanhangwagen heeft natuurlijk voordeel dat dit geen enkele belemmering veroorzaakt voor docks A, B en E.

Dock D

Bereikbaarheid van dock D is afhankelijk van bezetting van andere docks. Voor kortere wagens zoals city trailers (14,0 m) en solo vrachtwagen (10,4 m) kan dit dock al worden gebruikt zodra dock C niet bezet is door een lang voertuig.

In tekening MSP060-01-09 is de city trailer weergegeven *vooruit* arriverend op dock D. Dit is gedaan zodat bij vertrek de wagen met een bocht linksom-achteruit kan keren. Bij achteruit opstellen moet de wagen bij aankomst een bocht rechtsom-achteruit maken. Dit is erg moeilijk omdat de chauffeur dan geen zicht heeft op de achterkant van de wagen. De verwachting is dat chauffeurs die goed bekend zijn met de situatie toch wel zullen kiezen voor achteruit opstellen omdat het laden/lossen dan makkelijker/snelser gaat.

In tekening MSP060-01-10 is de solo vrachtwagen weergegeven achteruit arriverend op dock D. Uit de manoeuvres blijkt dat de aankomst en vertrek goed te doen zijn.

Standaard trekker-opleggers (16,5 m) kunnen dock D ook gebruiken. Een eerste mogelijkheid is dat deze bij aankomst vooruit dock D inrijden - hiervoor mogen er op docks B en C geen lange voertuigen staan. Bij vertrek moeten alle overige docks vrij zijn: de wagen keert dan achteruit via dock E.

Een tweede mogelijkheid is dat bij aankomst trekker-opleggers (16,5 m) keren via dock C en dan achteruit opstellen in dock D.

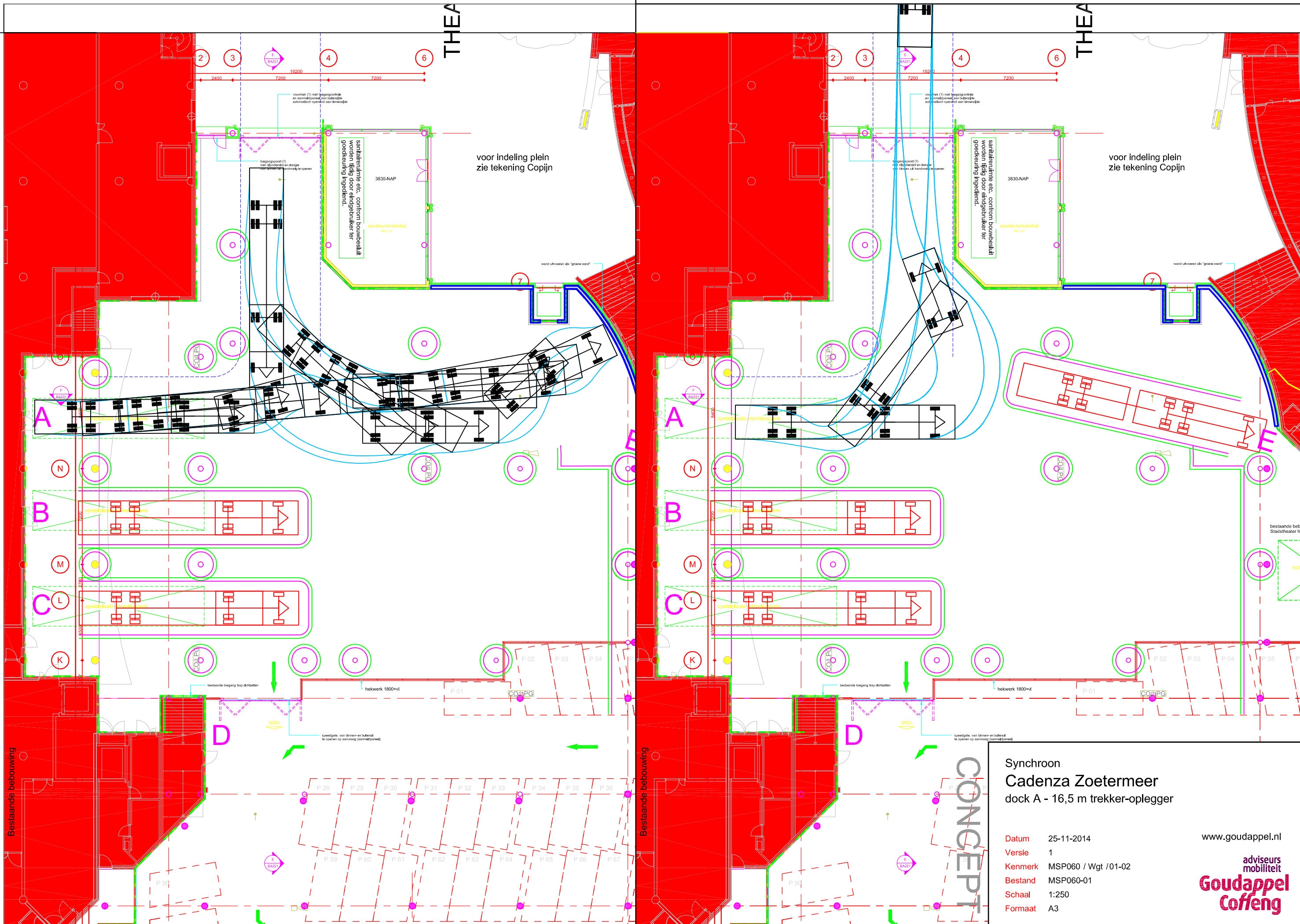
Conclusie

Het hof kent eigenlijk maar één situatie waarbij de onafhankelijkheid niet gegarandeerd is. Als docks A en E *beide* bezet zijn door grote vrachtwagens, kunnen de vrachtwagens niet gelijktijdig aankomen of vertrekken, maar is er sprake van een volgordeijkheid. In de praktijk zal dit echter zeer zelden plaatsvinden.

Doordat er in het nieuwe expeditie-hof een extra opstelplaats voor bevoorrading wordt toegevoegd, kan dock A worden gereserveerd voor alleen de solo vrachtwagens en bestelbusjes.

Vorenstaande omschreven situaties gaan uit van situaties waarbij er veel expeditiebewegingen plaatsvinden in het expeditiehof. Uit de praktijk blijkt dat er bij de docks op veel momenten van de dag geen vrachtwagens staan opgesteld. De mogelijkheden om de manoeuvres nog gemakkelijker te maken worden hierdoor vergroot.





voor indeling plein
zie tekening Copijn

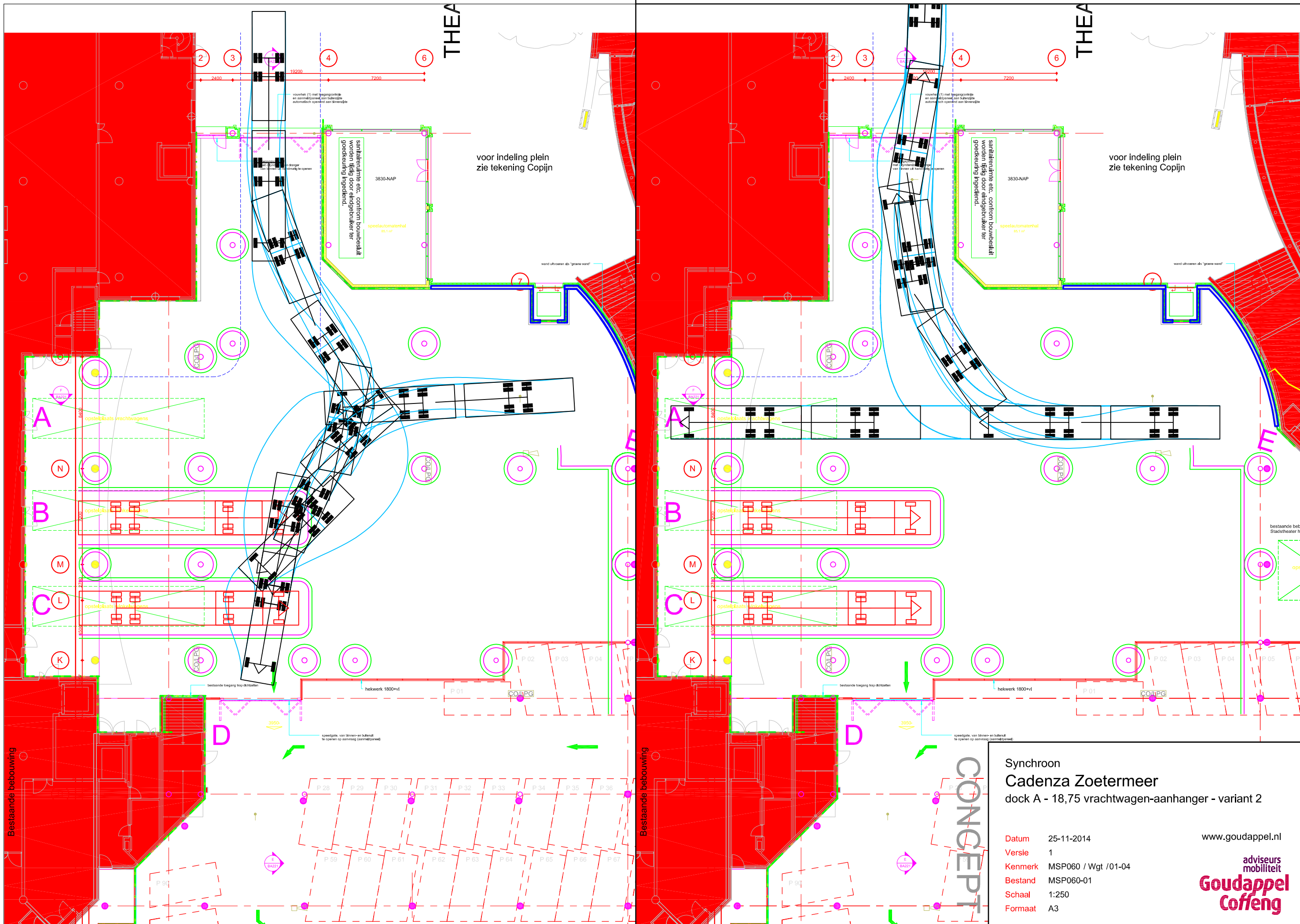
voor indeling plein
zie tekening Copijn

Synchroon
Cadenza Zoetermeer
dock A - 16,5 m trekker-oplegger

Datum 25-11-2014
Versie 1
Kenmerk MSP060 / Wgt /01-02
Bestand MSP060-01
Schaal 1:250
Formaat A3

www.goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

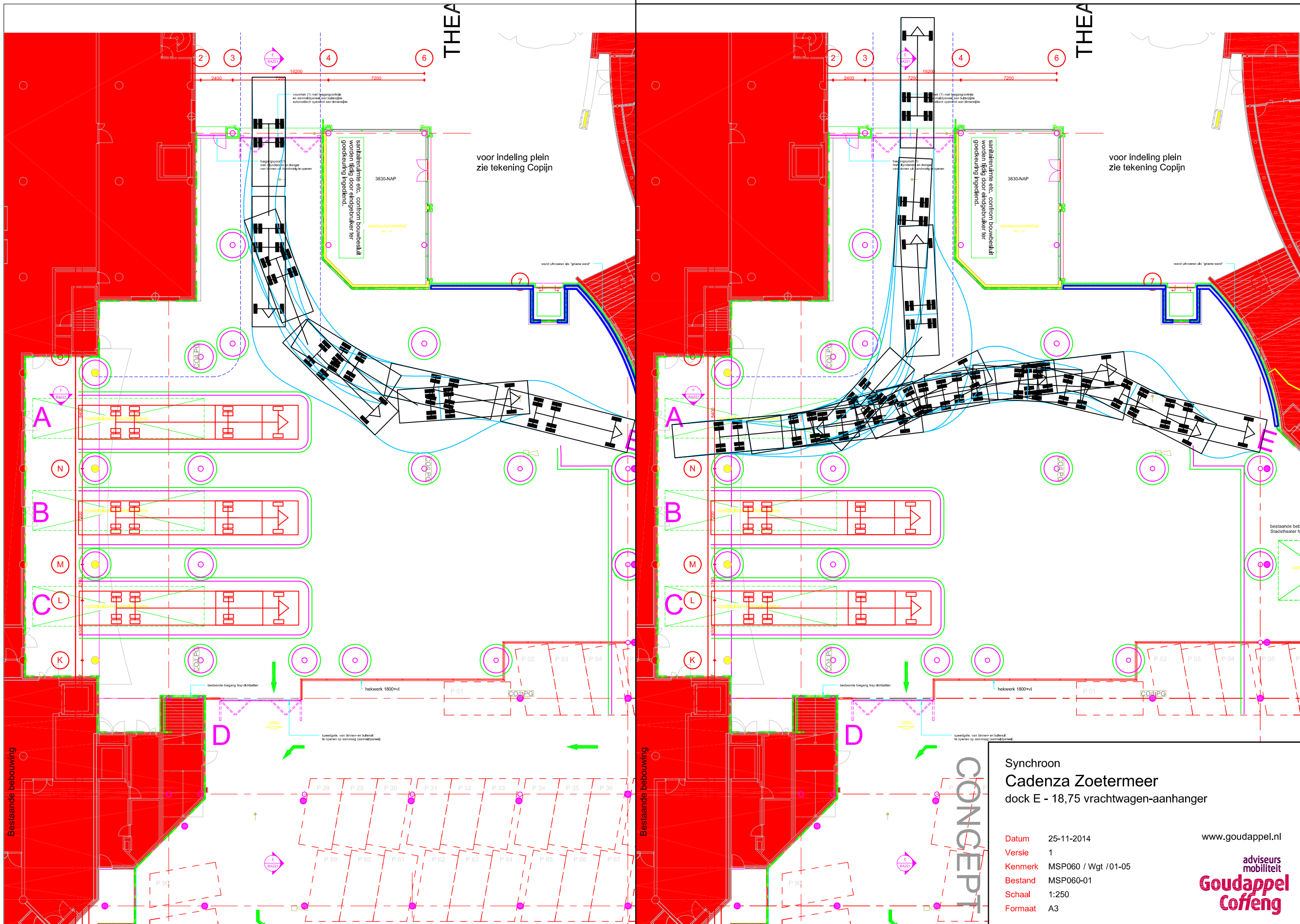


Synchroon
Cadenza Zoetermeer
dock A - 18,75 vrachtwagen-aanhanger - variant 2

Datum 25-11-2014
Versie 1
Kenmerk MSP060 / Wgt /01-04
Bestand MSP060-01
Schaal 1:250
Formaat A3

www.goudappel.nl

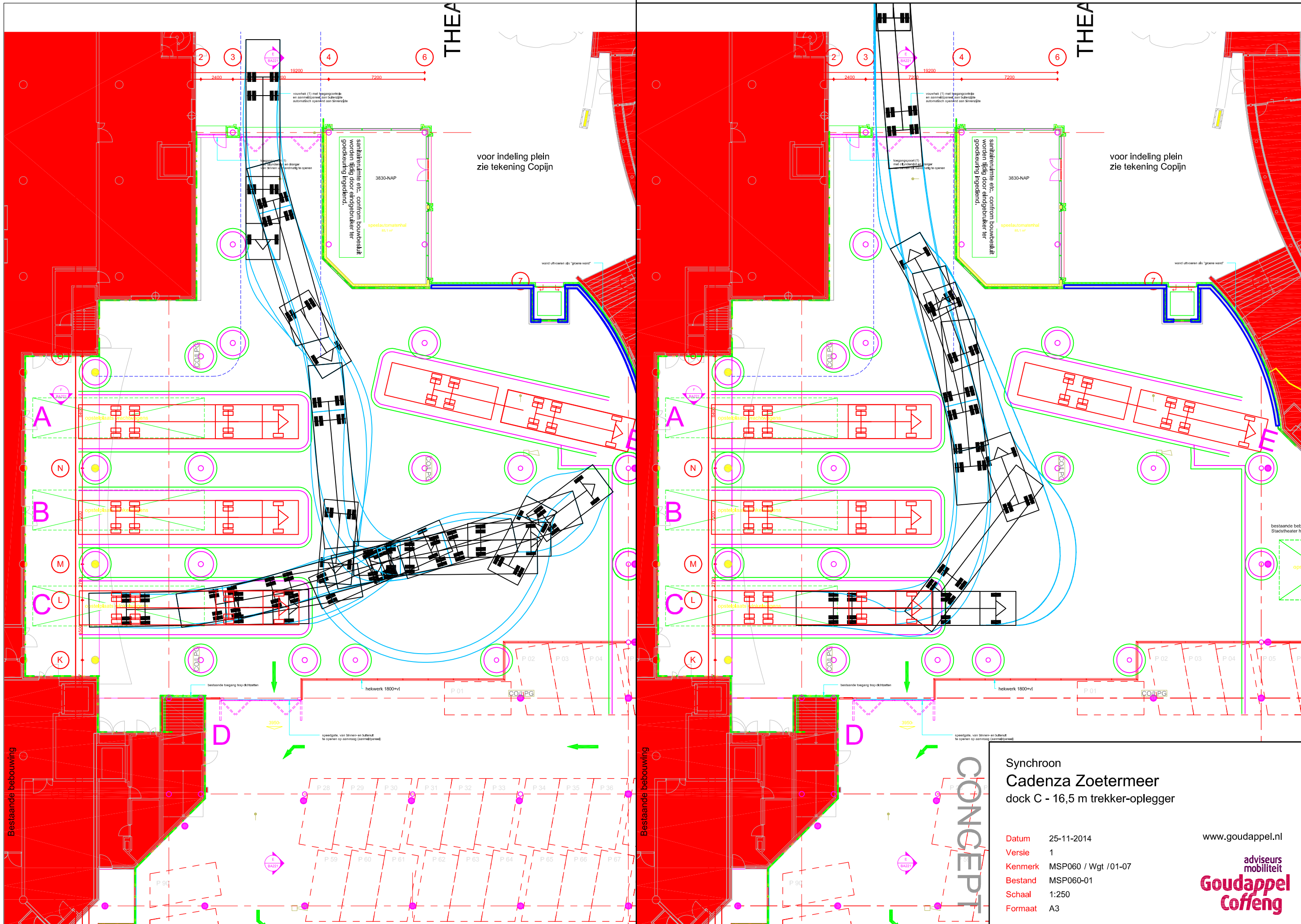
adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



Synchroon
Cadenza Zoetermeer
dock E - 18,75 vrachtwagen-aanhanger

Datum 25-11-2014
Versie 1
Kenmerk MSP060 / Wgt /01-05
Bestand MSP060-01
Schaal 1:250
Formaat A3

www.goudappel.nl
adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



Synchroon
Cadenza Zoetermeer
dock C - 16,5 m trekker-oplegger

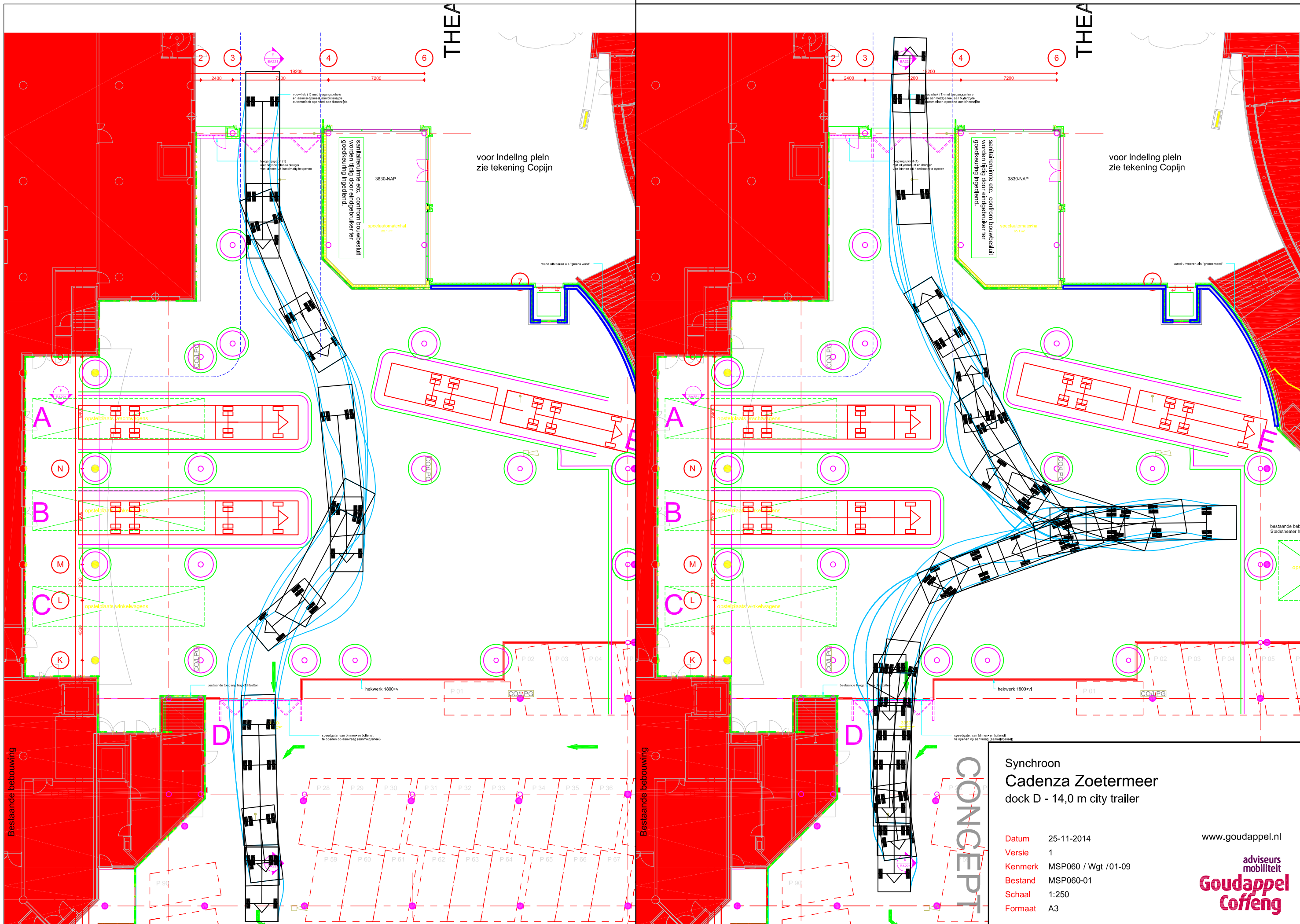
CONCEPT

Datum	25-11-2014
Versie	1
Kenmerk	MSP060 / Wgt / 01-07
Bestand	MSP060-01
Schaal	1:250
Formaat	A3

www.goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**



THEA

THEA

voor indeling plein
zie tekening Copijn

voor indeling plein
zie tekening Copijn

Synchroon
Cadenza Zoetermeer
dock D - 14,0 m city trailer

Datum 25-11-2014
Versie 1
Kenmerk MSP060 / Wgt /01-09
Bestand MSP060-01
Schaal 1:250
Formaat A3

www.goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Verslag hoorzitting

20 november 2014

In kader van zienswijzen door CBRE bv en V&D bv
gericht tegen ontwerpbestemmingsplan Stadscentrum-Oost/Cadenza en
ontwerpomgevingsvergunning project Cadenza

Aanwezig

namens reclamanten:

Dhr. R. Roggeveen (namens MN)
Dhr. P. van Ombergen (CBRE bv)
Dhr. T. Wesseling (CBRE bv)
Dhr. P. Nieuwburg (CBRE bv)
Dhr. M. van Koningsveld (V&D bv)
Dhr. J. van Doorn (V&D bv)

namens aanvrager omgevingsvergunning:

dhr. C. Grondel (Synchroon bv, vertegenwoordigers namens Stadscentrum-Oost Zoetermeer B.V.)
dhr. R. de Wit (Synchroon bv, vertegenwoordigers namens Stadscentrum-Oost Zoetermeer B.V.)

namens gemeente Zoetermeer:

dhr. A. Verhaar (projectleider Cadenza)
dhr. D. van Kapel (coördinator omgevingsvergunningen)
dhr. R. Weeda (bouwinspecteur)
dhr. T. Eisenburger (sr planjurist) (verslag).

Na een welkomstwoord door dhr. Nieuwburg en een voorstelrondje legt dhr. Eisenburger het doel van de bijeenkomst uit.

In het kader van de ruimtelijke procedure voor het bouwplan Cadenza, aangevraagd door Stadscentrum-Oost Zoetermeer B.V., is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld en ter inzage gelegd, tegelijk met de ontwerpomgevingsvergunning en het ontwerp besluit hogere waarden geluid, de zogenaamde coördinatieregeling.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpomgevingsvergunning zijn op 14 oktober 2014 zienswijzen ingediend door CBRE bv en V&D bv. CBRE bv heeft dit gedaan namens de eigenaresse van de Stadshartpassage, B.V. Beleggingsmaatschappij Stadscentrum Zoetermeer. De BV kent twee aandeelhouders, Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) en Altera Vastgoed. MN is, namens PMT, penvoerder. CBRE is manager voor het object Stadshartpassage.

Alvorens het gemeentebestuur een besluit kan nemen over de zienswijzen, dient ze indieners van een zienswijze in de gelegenheid te stellen om een toelichting te geven op de zienswijze. Tevens kan de gemeente eventueel vragen stellen. Ook is het gebruikelijk om de aanvrager van de omgevingsvergunning voor de hoorzitting uit te nodigen zodat hij kan reageren op hetgeen ter tafel komt.

Meestal vindt een dergelijke hoorzitting plaats in het stadhuis, maar in dit geval heeft de gemeente gevraagd of het mogelijk is ter plaatse van de V&D een bijeenkomst te organiseren. De zienswijze heeft namelijk hoofdzakelijk betrekking op de consequenties van het bouwplan voor o.m. de bevoorrading van de V&D en overige huurders aan de zijde van het Theaterplein.

Dit bleek mogelijk en zodoende is de zitting in de Stadshartpassage belegd en heeft een schouw plaatsgehad ter plaatse van de expeditieruimte (binnenzijde en buitenzijde) en het Theaterplein.

Voordat de schouw heeft plaatsgevonden is eerst gelegenheid geboden aan reclamanten om een toelichting te geven op de zienswijze.

Dhr. Nieuwburg loopt daarbij de punten af zoals ze zijn opgesomd in de notitie van Synchroon, welke ingaat op de punten die CBRE/V&D aan de orde hebben gesteld. (Dit zijn er overigens meer dan in de zienswijzen zijn opgenomen.)

Dhr. Nieuwburg benadrukt dat er al geruime tijd overleg plaatsvindt met Synchroon over de consequenties van het bouwplan voor de bestaande bebouwing in eigendom van BV Beleggingsmaatschappij Stadscentrum Zoetermeer. Dit overleg is constructief en men heeft goede hoop op voor alle partijen aanvaardbare oplossingen. Het is niet de bedoeling om de bouw van Cadenza tegen te houden maar omdat er nog geen overeenstemming is bereikt met Synchroon kon CBRE en V&D niet anders dan toch binnen de daarvoor gestelde termijn een zienswijze indienen om op die manier aandacht te vragen voor een aantal aspecten die samenhangen met de realisering van Cadenza.

Ten aanzien van de toegang tot de afgesloten expeditieruimte:

Dhr. Nieuwburg geeft aan dat er een aantal voordelen zitten aan het afsluiten van de expeditieruimte. Maar over de toegang tot het gebied moet goed nagedacht worden en goede afspraken worden gemaakt. Synchroon heeft voorgesteld om een aanmeldpaneel aan te brengen en deze in verbinding te stellen met de bestaande en nieuwe units. CBRE heeft dit in beraad. Dhr. Nieuwburg geeft aan dat er ook andere oplossingen zijn te bedenken en spreekt de verwachting uit dat CBRE daar wel uit moet kunnen komen met Synchroon.

Ten aanzien van de bevoorrading van V&D:

Het probleem wordt verduidelijkt van de kleine overheaddeur aan de zijde van Theaterplein, die komt te vervallen, terwijl de goederenlift juist op die deur is georiënteerd. Het aanbod van Synchroon, inhoudende het maken van een nieuwe toegang tot de goederenlift aan de andere zijde van de goederenlift en het vergroten van de magazijnruimte voor V&D, is voor CBRE/V&D bespreekbaar. Het lijkt, ook tijdens de schouw, een goede werkbare oplossing te zijn. Daarbij wordt door Synchroon rekening gehouden met het maken van een apart toegangsportaal voor het personeel van V&D, gescheiden van de magazijnruimte.

De vraag is nog wel hoe de vrachtwagen precies moet lossen. Eerst achteruit insteken en lossen of met de neus naar voren inrijden zodat de afstand tussen achterzijde vrachtwagen en het magazijn van V&D wat korter wordt.

Geconstateerd wordt dat beide mogelijkheden in principe uitvoerbaar zijn, echter draaicirkels van de vrachtwagen beperken mogelijk de keuze.

Ten aanzien van de bevoorrading van de horeca aan het Oostwaarts.

Die verloopt soms via het Oostwaarts en soms via het Theaterplein. De vraag is of beide mogelijkheden in de toekomst blijven bestaan?

Dhr. De Wit antwoordt dat het Oostwaarts in de nieuwe situatie nog steeds bereikbaar is via het horecaplein. Ook de hulpdiensten moeten namelijk het Stadhuisplein via het Oostwaarts kunnen bereiken in geval van calamiteiten.

En in de nieuwe expeditieruimte wordt de bestaande trap die nu naar het Oostwaarts loopt, afgesloten. Door Synchroon is aangeboden middels de realisatie van een nieuwe trap en een toegangsdeur in de bestaande gevel rechtstreeks toegang te bieden tot de inpandige

expeditiegang op de verdieping, waar onder andere de biertanks zijn gelegen. De afstand tussen de bevoorradingsauto en de biertanks wordt zodoende zelfs korter dan nu het geval is en de expeditiegang op de verdieping krijgt een directe ontsluiting met de expeditieruimte.

Ten aanzien van de te treffen maatregelen om brandoverslag tussen het bestaande gebouw en de nieuwbouw te voorkomen:

Dhr. Nieuwburg geeft aan dat de maatregelen, zoals ze zijn opgesomd in het rapport van Nieman, op zichzelf allemaal akkoord zijn, maar wil zeker weten dat alle kosten die daarmee gemoeid zijn, voor rekening komen van Synchron. Dhr. de Wit beaamt dit.

Dhr. Ombergen voegt hier aan toe dat CBRE graag een overeenkomst op dit gebied wil hebben dat CBRE gevrijwaard blijft van kosten die hiermee gemoeid zijn en niet aansprakelijk kan worden gesteld in de toekomst voor schade of andere zaken. Dhr. Grondel geeft aan dat de wens van CBRE voor Synchron bekend is en hierover tussen partijen afspraken gemaakt moeten worden in de vaststellingsovereenkomst.

Ten aanzien van de perscontainers legt dhr. Wesseling uit dat er een wens is om vanuit de duurzaamheidsgedachte perscontainers te plaatsen ter vervanging van een aantal afvalcontainers. Met name Bristol zou dan een interne uitbreiding kunnen realiseren. De vraag is dan of er in de expeditieruimte plaats is voor één of meerdere perscontainers.

Dhr. Eisenburger geeft aan dat dit aspect niet in de zienswijze wordt genoemd en dat het ook geen betrekking heeft op de bouw van Cadenza of het bestemmingsplan. Het is aan beide partijen om deze wens te bespreken en te bezien of er ruimte is. Als daar overeenstemming over wordt bereikt dan kan een aanvraag voor de perscontainers worden ingediend bij de gemeente.

Ten aanzien van de bouwplanning en de bereikbaarheid tijdens de bouw.

Dhr. Nieuwburg geeft aan dat hierover goede afspraken dienen te worden gemaakt. Er ligt een concept en hij heeft er vertrouwen in dat dit nog verder goed wordt afgestemd en uitgewerkt, in overleg tussen Synchron, de bouwer, de gemeente en CBRE.

Dhr. Eisenburger vraagt voorts een toelichting op het aspect van de draaicirkels van de vrachtwagens.

Van de zijde van V&D wordt aangegeven dat men zich afvraagt of de expeditieruimte niet te krap is. Dhr. Eisenburger geeft aan dat de draaicirkels door een verkeerskundig adviesbureau op papier zijn gezet en dat het bouwplan daarop is afgestemd.

V&D blijft daar vraagtekens bij zetten en geeft aan dat pas in de praktijk zal blijken of het allemaal gaat werken.

V&D stelt dat met name de gehanteerde lengte in het rapport van de vrachtwagens van 16,5 m een punt van aandacht is. Blokker rijdt soms met vrachtwagencombinaties van 18 m lengte. Kunnen die nog gebruik maken van de expeditieruimte?

Dhr. Eisenburger zegt toe dat dit zal worden uitgezocht.

Voorts vraagt dhr. Eisenburger of al duidelijk is, of de capaciteit van de toegangsdeur voldoende zal zijn.

V&D geeft aan dat dit pas in de praktijk zal blijken.

Als laatste vraagt dhr. Eisenburger of de ramen in de personeelsruimte van V&D, die nu nog open kunnen voor de nodige ventilatie, na het uitvoeren van de brandwerende maatregelen (nieuwe kozijnen) nog steeds te openen delen bevatten.

Uit het rapport van Nieman inzake de uit te voeren brandwerende maatregelen blijkt namelijk dat de nieuwe kozijnen geen te openen delen zullen bevatten.

Dhr. De Wit zegt dat de nieuwe kozijnen wel te openen delen zullen bevatten en dat dit brandtechnisch ook is toegestaan. Het rapport van Nieman zal hierop worden aangepast.

Dhr. Wesseling stelt vervolgens nog vragen over het toekomstige beheer van de expeditieruimte. Wie wordt beheerder en aanspreekpunt in het geval er iets kapot gaat aan de toegangsdeur of de verlichting? Wie maakt de boel schoon?

Dhr. De Wit antwoordt dat de grond van de expeditieruimte in eigendom blijft van de gemeente en er een opstalrecht wordt gevestigd voor de toekomstige bebouwing. De gemeente blijft dus eigenaar en beheerder van de expeditieruimte en zal als aanspreekpunt fungeren in geval van genoemde problemen.

Dhr. Wesseling stelt als laatste de vraag of de nieuwe huurders ook gaan meebetalen aan de promotiekosten en de parkeerkosten van het stadshart, net zoals alle bestaande huurders in het Stadshart verplicht zijn om te doen.

Dhr. Grondel kan dit vooralsnog niet bevestigen.

Dhr. Eisenburger geeft aan dat dit een terechte vraag is maar dat dit geen betrekking heeft op het bestemmingsplan noch het bouwplan en niet in de zienswijze is opgenomen. Misschien kan nog bezien worden door Synchroon of een dergelijke verplichting kan worden opgenomen in af te sluiten huurovereenkomsten.

Vervolgens wordt overgegaan tot het bekijken van de bevoorradingsruimte binnen V&D en wordt het Theaterplein buiten bezocht om de huidige bevoorrading te bezien en de gevolgen van het bouwplan te bespreken.

Dhr. Eisenburger vraagt de aanwezigen of zij na de schouw nog aanvullende opmerkingen en vragen hebben. Dit blijkt niet zo te zijn. Hij dankt de aanwezigen voor hun constructieve inbreng en zal het verslag van deze hoorzitting zo spoedig mogelijk (binnen een week verspreiden).