



MEMO

Aan : Fracties PvdA, CDA, VVD, GroenLinks, Liberaal Wormerland
Van : College van B&W
Datum : 22 juni 2007
Onderwerp : Beantwoording vragen dorpscentrum

=====

Naar aanleiding van de behandeling van de herontwikkeling van het dorpscentrum in de voorronde van de gemeenteraad op 12 juni jl. hebben we van de fracties CDA, PvdA, Groen Links en VVD vragen ontvangen. In voorliggende memo worden deze vragen beantwoord.

Vragen CDA d.d. 8 juni 2007

- 1. Opmerkingen met betrekking tot het Overeenkomstendocument ontwikkeling vlek A: Onder "4.5 DeKa individueel" staat onder de 3^e bullet "is toekomstig eigenaar van de parkeergarage." Hoewel het nog geen juridisch document is, dient deze zin aangevuld te worden met: "uitgezonderd de 20 parkeerplaatsen die door de Woningstichting Wormer zullen worden verkocht of verhuurd".**

Akkoord. Dit zal zowel in dit document als in de nog op te stellen Samenwerkingsovereenkomst tussen DeKa, WsW en gemeente worden opgenomen.

- 2. Het CDA neemt wel aan dat voor de condities waaronder de parkeergarage eigendom wordt van de DeKa een kettingbeding is opgenomen.**

Dit is juist. Op pagina 15 van bijlage 4 "Parkeren herontwikkeling dorpscentrum Wormer" staat beschreven dat "...met DeKa Markt een kettingbeding wordt overeengekomen, zodat ook eventuele rechtsopvolgers van de DeKa aan deze afspraken zijn gebonden." Het kettingbeding wordt opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst tussen DeKa, WsW en gemeente.

- 3. De Raad moet instemmen met een overheveling van € 350.000 van het IHP naar het Centrumplan, om zodoende een bruidschat mee te kunnen geven aan het MFA. Als de Raad hier niet mee instemt, wat zijn dan de consequenties?**

Indien de raad niet instemt met het overhevelen van € 350.000 van het IHP naar het centrumplan, dan is de huur voor de MFA – zijnde € 198.000 excl. BTW – voor € 168.000 gedekt. De € 30.000 die met deze bruidschat wordt gedekt vervalt.

NB: Dit staat los van de dekking van het exploitatietekort van € 30.000 in het MFA.

- 4. Deze bruidschat geeft het MFA een 'financieringsoplossing' voor 15 jaar. Na deze 15 jaar komt het MFA (op basis van de huidige cijfers) dus structureel € 30.000 tekort. Naar onze mening mat je een probleem dat je nu onderkent niet naar de toekomst schuiven. Hoe denkt u dit op te lossen?**

Met de WsW worden afspraken gemaakt voor een periode van 15 jaar. Dit is een aanzienlijke contracttijd. Nu afspraken maken voor een langere periode dan 15 jaar staat niet in verhouding tot de vanzelfsprekende onzekerheden die tussen nu en 15 jaar spelen. Aangezien de WsW en de gemeente structurele partners zijn, is het een reële veronderstelling dat na de eerste contractperiode van 15 jaar goede financiële afspraken te maken zijn.

- 5. Wat heeft deze overheveling van IHP-gelden naar het Centrumplan voor consequenties voor de IHP-ontwikkeling in Neck?**

Hier is nog geen concreet antwoord op te geven, omdat nog niet duidelijk is welke ontwikkeling er komt in Neck. Duidelijk is dat niet het plan wordt gerealiseerd dat de gemeente ooit voor ogen had bij de beschikbaarstelling van het budget. Een koppeling hiertussen is derhalve niet terecht.

In het IHP-onderdeel Weremere destijds budget is vrijgemaakt voor een basisschool met 1000 m² welzijnsvoorzieningen. In het uiteindelijke plan wordt 720 m² welzijn gerealiseerd. Ons inziens is een overheveling van het budget voor 280 m² welzijnsvoorzieningen naar het MFA in het centrum terecht. Het collegebesluit d.d. 20 maart 2007 geeft een nadere toelichting en is inmiddels in uw bezit.

6. Welk financieel risico lopen we in het IHP met deze overheveling?

Afhankelijk van het plan dat in Neck is voorzien en het eventuele tekort dat daar ontstaat, zal voor de ontwikkeling in Neck op zoek gegaan moeten worden naar andere dekkingsmiddelen. Het collegebesluit d.d. 20 maart 2007 geeft een nadere toelichting en is inmiddels in uw bezit.

Vragen PvdA d.d. 18 juni 2007

1. Hoe wordt juridisch houdbaar gegarandeerd dat de ondergrondse parkeerplaatsen (ook) op langere termijn beschikbaar zijn voor parkeren tbv bezoekers van het gehele winkelcentrum (vlek A t/m D) en de MFA?

De parkeergarage is openbaar en gratis, zoals beschreven in bijlage 4 'parkeren' bij het raadsvoorstel. Deze bijlage is onderschreven door de DeKa Markt en wordt onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst. Dit wordt dus juridisch vastgelegd. In de Samenwerkingsovereenkomst wordt geen termijn opgenomen. Daarnaast zal met DeKa Markt een kettingbeding worden overeengekomen, zodat ook eventuele rechtsopvolgers van de DeKa aan deze afspraken zijn gebonden.

Leidend principe voor het gebruik van de parkeergarage is dat de garage wordt gebruikt voor de doelgroep waarvoor ze is bedoeld (bewoners, winkelend publiek, MFA-gebruikers en -bezoekers). Hiervoor wordt bijvoorbeeld een verordening ingesteld. Indien daarvoor aanleiding is, wordt geëvalueerd of ongewenst gebruik is voorkomen met de verordening. De evaluatie is niet vrijblijvend, maar onderdeel van de afspraken die worden gemaakt met DeKa Markt en de WsW. Voorafgaand aan de bouw worden in de Samenwerkingsovereenkomst tussen participanten in vlek A afspraken gemaakt over de evaluatievoorwaarden. Indien uit de evaluatie blijkt dat niet aan deze vooraf vastgestelde voorwaarden wordt voldaan, worden aanvullende maatregelen genomen. Zie verder paragraaf 4.3 van bijlage 4 'parkeren'.

2. Hoe wordt juridisch houdbaar gegarandeerd dat deze parkeervoorziening gratis toegankelijk blijft tijdens openingstijden van winkelcentrum en MFA?

Zie beantwoording op vraag 1.

3. Welke toetsing vooraf vindt plaats op de risico's van het aanleggen van de ondergrondse parkeergarage door een onafhankelijke deskundige partij?

Hiervoor wordt verwezen naar de antwoorden op de door PvdA gestelde vragen inzake beheersing van bouwrisico's. Deze antwoorden zijn als bijlage opgenomen in deze memo.

4. Hoe is het toezicht op dit complexe bouwproces vanuit de gemeentelijke taak geregeld?

Hiervoor wordt verwezen naar de antwoorden op de door PvdA gestelde vragen inzake beheersing van bouwrisico's. Deze antwoorden zijn als bijlage opgenomen in deze memo.

5. Voldoet het voorgestelde plan aan de verplichtingen die de gemeente heeft om voldoende parkeerplaatsen voor vlek B te garanderen?

Of de verplichting terecht is of niet hebben we nog in onderzoek, maar is niet direct relevant: we compenseren namelijk het huidig aantal parkeerplaatsen volledig in het plan. Dus indien de verplichting terecht is, dan voldoen we hier aan. Indien de verplichting onterecht is, dan compenseren we alsnog. Zomaar parkeerplaatsen weghalen, kan niet en doen we derhalve ook niet.

Volledigheidshalve verwijzen we ook naar de antwoorden op de door de fractie van Groen Links gestelde vragen.

6. Kunt u aangeven op welke wijze u wilt zorgen voor een goede en veilige losplaats voor de nieuw te bouwen supermarkt op vlek A?

Het is van belang dat de rijbaan in de Faunastraat vrij blijft. Hiertoe zal aan de zuidzijde van de Faunastraat (ter hoogte van vlek A) een parkeerverbodzone worden ingesteld. Met het instellen van de parkeerverbodzone is rekening gehouden in de parkeerbalans. Het parkeerverbod aan de zuidzijde van de Faunastraat bewerkstelligt dat, daar waar de vrachtwagen zijn baanbeschrijving maakt, niet wordt geparkeerd. Daarnaast zal de in- en uitgang ten behoeve van het laden en lossen voldoen aan de dimensionering die de ABVV 2004 van het CROW voorschrijft.

Bij aankomst van de vrachtwagen zou het zo kunnen zijn dat enkele auto's even moeten wachten tot de vrachtwagen de expeditie is in- of uitgereden. Het gaat hierbij om enkele momenten per dag en leidt niet tot filevorming.

7. Op welke wijze wordt zorggedragen dat uitvoering gestand wordt gedaan mbt de intentieovereenkomst met Hoorne BV?

In de intentieovereenkomst met Hoorne is afgesproken dat Hoorne verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van vlek B en gemeente, DeKa Markt en WsW voor de ontwikkeling van vlek A. In de overeenkomst is afgesproken dat overleg wordt gevoerd om tot afstemming te komen op de volgende 4 raakvlakken:

- stedenbouwkundige samenhang
- openbare ruimte
- parkeren
- bouwfaserings

In de aan u toegestuurde notitie Bijlage 9: "Stand van zaken samenwerking vlek A en vlek B" is per raakvlak de stand van zaken beschreven. Alleen het onderdeel parkeren kan invloed hebben op het (ondergronds) ontwerp van vlek A. Om deze reden is dit ook als variabele opgenomen in de stukken. De bouw boven het maaiveld staat met vaststelling van het Voorlopig Ontwerp wel vast en heeft geen invloed op de gesprekken en raakvlakken met Hoorne. Gedurende en na de besluitvorming over vlek A wordt het afstemmingsoverleg tussen de partijen van vlek A en vlek B voortgezet. Het college heeft er vertrouwen in dat gemeente, DeKa Markt, Hoorne en WsW tot overeenstemming komen over de vier genoemde raakvlakken.

Groen Links d.d. 18 juni 1007

1. Hoorne (Vomar) stelt dat de gemeente moet zorgen voor ongeveer honderd parkeerplaatsen ten behoeve van winkelcentrum Plaszoom

- **Is deze claim terecht? Van wanneer geldt deze bevoorrechte positie en is deze claim oneindig?**

Of de claim terecht is of niet hebben we nog in onderzoek, maar is niet direct relevant: we compenseren namelijk het huidige aantal parkeerplaatsen volledig in het plan. Dus indien de claim terecht is, dan voldoen we hier aan. Indien de claim onterecht is, dan compenseren we alsnog. Zomaar parkeerplaatsen weghalen, kan niet en doen we derhalve ook niet.

- **Is onze indruk, dat aan deze eis nu voldaan gaat worden door de Dekamarkt (als toekomstig eigenaar van de parkeerplaatsen) terecht? Gezien de planning van het aantal benodigde parkeerplaatsen?**

Ja, deze indruk is terecht. We compenseren het volledig aantal parkeerplaatsen in de tijdelijke en definitieve situatie.

- **Is daarom een tweelaagse parkeergarage nodig, als Hoorne niet meewerkt?**

Dat is correct. Echter, alle participanten van vlek A en vlek B hebben een voorkeur voor een 1-laags parkeergarage onder vlek A en vlek B.

- **Als Hoorne wel meewerkt en er een éénlaagse parkeergarage komt, is de gemeente dan verplicht daarin honderd parkeerplaatsen te realiseren?**

Ja, maar het gaat om 97 parkeerplaatsen ipv 100.

- **Waarom hoeft de gemeente geen parkeerplaatsen te realiseren voor de klanten van de Dekamarkt?**

De gemeente is niet de partij die ze moet realiseren. Het gaat erom dat ze in het plan zitten. In het plan zijn ze ook opgenomen. Zie bijlage 4 'parkeren', pagina 5, bovenste tabel (winkels → 77 parkeerplaatsen).

- **Is hier geen sprake van bevoordeling en is het niet strijdig met de verantwoordelijkheden van beide partijen?**

Nee, zie antwoord op de vorige vraag. Voor iedere winkel (bestaand en nieuw) worden parkeerplaatsen gerealiseerd.

2. Waarom is de ingang/uitgang van de jongerensoos aan de zijkant van het gebouw gesitueerd? Ook jongeren horen tot het normale publiek van een welzijnsinstelling en moeten van dezelfde route gebruik kunnen maken. Een aparte in- en uitgang lijkt ons stigmatiserend en zal de sociale controle niet bevorderen, indien zij "lollig naar beneden komen" of "buiten blijven napraten". Via de centrale ingang en het Grand Cafe mag toch enig toezicht worden verwacht.

Vanaf het begin van de planvorming is gestreefd naar een eigen ruimte voor de jongeren, met een zelfstandige ingang. Het betreft een groep tieners van 14-21 jaar. Deze hebben behoefte aan een ruimte waar ze hun eigen cultuur kunnen beleven en vorm kunnen geven. De groep laat zich in de praktijk moeilijk mengen met anderen, met name ouderen. Er kan dan ook gemakkelijk hinder ontstaan voor andere gebruikers van het gebouw als jongeren wachten op vrienden voor de ingang/uitgang en

als men het gebouw in- en uitgaat. Om die hinder te vermijden is het beter om de groepen te scheiden en dus voor jongeren een aparte ingang te maken, in dit geval een opgang. De begeleiders van de jongerenactiviteiten kunnen de activiteiten beter overzien en beheersen als de jongeren in een zelfstandige ruimte, met bijbehorende nevenruimte worden opgevangen. Tevens voelen de jongeren zich meer verantwoordelijk voor de eigen ruimte. en kunnen daar ook op aangesproken worden.

Wij stellen voor om in overleg met de MFA-partners en de architect de mogelijkheden te verkennen om de ingang voor de jongerensoos te verplaatsen of te combineren met de hoofdentree.

3. De fractie van GroenLinks is tegen parkeren op het maaiveld en vooral tegen haaksparkeren. Dat komt veelvuldig voor in de plannen van dhr. Van Aalst. Wij zien dat als een wezenlijk bezwaar. Maar inmiddels komt het ook in de gemeentelijke plannen steeds meer voor, eerst aan de Kemphaanstraat maar nu ook aan de Faunastraat. Zijn hier alternatieven voor?

Er is één alternatief om op maaiveld anders te parkeren. Schuin (onder een hoek) in plaats van haaks. Nadeel hiervan is dat een dergelijke parkeerplaats dan maar vanuit één richting is te gebruiken, terwijl alle wegen tweerichtingsverkeer zijn.

Minder parkeren op maaiveld, leidt tot een grotere parkeergarage (het totaal aantal parkeerplaatsen in het plan moet immers in balans zijn met het benodigde aantal parkeerplaatsen). Een grotere parkeergarage leidt tot:

- meer kosten waartegenover geen opbrengsten staan, en dus een tekort in het plan
- een ongunstigere parkeerbalans op maaiveld 's nachts. Hierdoor komt het parkeren voor met name omwonenden van vlek A onder druk te staan.

4. De discussie over het achteruitsteken van grote vrachtwagens tbv laden en lossen kent inmiddels veel deskundigen. Is er beschikking over een recent simulatieprogramma of andere recente informatie? Welles/nietes discussies zijn er genoeg en bieden ons geen soelaas.

In de tekeningen van de architect zijn de rijbewegingen en benodigde manoeuvreerruimte opgenomen (zie pagina 8 van bijlage 1 voorlopig ontwerp, boekje architect Rietvink). Hiermee is de ruimte die de vrachtwagen nodig heeft, gevisualiseerd. Er blijkt uit dat er voldoende ruimte is om de draai te maken.

Wij verwijzen ook naar de beantwoording op vraag 6 van de PvdA.

5. Boven de supermarkt komen de zorgwoningen, en hun bergingen. Zijn deze ook te bereiken met fiets/ rollator/ scoutmobiel? Volgens de architect wel. Klopt dit? Is er dan ook ruimte gepland voor een daktuin, zodat de minder mobiele mensen toch nog gezellig even bij elkaar kunnen zitten, bij mooi weer. En dat hun uitzicht beter is, anders dan kale schuurtjes.. De parkeergarage heeft ventilatie nodig en een daktuin kan bijdragen aan de opvang van fijnstof/ uitstoot vanuit de garage.

Ja, dat wat de architect zegt over de lift, klopt.

Ja, er is ruimte voor een daktuin, die wordt ingericht. Zie ook de schuine en ronde lijnen van de plattegrond van de eerste verdieping (pagina 9 van bijlage 1 voorlopig ontwerp, boekje architect Rietvink) die een inrichting symboliseren.

Lucht kwaliteit: voor de vergunningaanvraag zal dit worden onderzocht en aan de normen moeten worden voldaan. Met de positionering van ventilatiesystemen wordt rekening gehouden met de daktuin.

6. Omwonenden maken zich zorgen over bouwschade. De directe bouwschade wordt geregeld door het CAR, maar wat als er op langere termijn nog vervolgschade optreedt?

De CAR-verzekering eindigt in beginsel bij oplevering. Indien de ontwikkelende partijen DeKa Markt en WsW ervoor kiezen om in het projectbestek een onderhoudstermijn op te nemen, dan zal ook tijdens de onderhoudstermijn het werk verzekerd moeten worden. De mogelijkheid bestaat om gedurende de onderhoudstermijn ook die schade te dekken welke het gevolg is van een oorzaak liggende in de ontwerpfase. Gedurende de onderhoudstermijn geldt echter een beperkte dekking. Uitgangspunt is dat de CAR-verzekering uitsluitend dekking biedt aan de realisering van het project.

Indien op langere termijn nog vervolgschade optreedt waarvan onomstotelijk is vastgesteld dat deze te wijten is aan de realisatie van het project, dan zal de gemeente een bemiddelende rol spelen in het proces deze schade alsnog te verhalen op de ontwikkelende partijen (die op hun beurt de aannemer aansprakelijk kunnen / zullen stellen).

VVD d.d. 18 juni 2007

- 1. Is het beter of eenvoudiger duidelijk te maken, dat de DEKA-markt niet de hoofdrolspeler in het totaal is. Bewoners denken, dat de DEKA ten koste van Plaszoom flink "haar gang kan gaan".**

DeKa kan niet haar gang gaan. In het programma van eisen dat in juni 2006 door de gemeenteraad is vastgelegd zijn de randvoorwaarden van de gemeente vastgelegd. Deze randvoorwaarden zijn onder regie en door de gemeente vastgesteld. De randvoorwaarden betreffen diverse onderwerpen: programma (m²), hoogte, rooilijnen, parkeren, et cetera. Bovendien commiteert de DeKa zich in het overeenstemmingsdocument en de samenwerkingsovereenkomst aan de afstemming met vlek B.

Het plan wat er nu ligt, valt binnen deze randvoorwaarden. Zonder deze randvoorwaarden had er een ander plan gelegen, waar DeKa 'zijn eigen gang gegaan was'.

- 2. Kunt u aangeven dat de door vele burgers geuite bezorgdheid over de gevolgen van het zware bouwverkeer ten onrechte is?**

Wij kunnen ons deze bezorgdheid voorstellen. Overlast als gevolg van bouwverkeer is bij een project van dergelijke omvang niet te vermijden. Echter, de gevolgen zijn wel zoveel als mogelijk te beperken of minder ondraaglijk te maken. Zo zullen er met de aannemer duidelijke afspraken worden gemaakt over aanrijdroutes. Daarnaast zal duidelijke bewegwijzering worden aangebracht indien straten worden afgesloten. De bouwstromen en -activiteiten zullen voorzover mogelijk gescheiden worden gehouden van consumentenstromen. Voor een nadere beschrijving van maatregelen verwijzen we naar bijlage 5 - 'bouwfasering en bouwrisico's' voor een verdere toelichting.

- 3. Op welke wijze is de bereikbaarheid van hulpdiensten naar de buurt tijdens de bouw gewaarborgd?**

Bij vergunningverlening zullen de hulpdiensten (politie, brandweer, et cetera) hun advies geven. Zij zullen ook op bereikbaarheid letten. Het is – net als bij elke andere bouwvergunning – het college die een finaal oordeel zal vellen over dit aspect (en vele andere). Vanzelfsprekend zal zij daarbij als randvoorwaarde hanteren dat de bereikbaarheid en veiligheid is gegarandeerd. Als dit niet het geval is, wordt er geen bouwvergunning afgegeven.

- 4. Kan het gemotiveerde verzoek om de ingang voor de jeugdsoos naar de hoofdentree te verplaatsen gehonoreerd worden? Er is anders geen toezicht en er zal geluidsoverlast ontstaan door luidruchtige jongeren die aankomen/vertrekken of straks als er een rookverbod in de horeca geldt buiten gaan roken.**

Voor de redenen waarom in het begin van de planvorming is uitgegaan van een separate in- / opgang voor de jongerensoos wordt verwezen naar de beantwoording van vraag 2 van Groen Links.

Wij stellen voor om in overleg met de MFA-partners en de architect de mogelijkheden te verkennen om de ingang voor de jongerensoos te verplaatsen of te combineren met de hoofdentree.

- 5. Hoe gaat u ons en de inwoners overtuigen van het feit, dat vlek A geen "blunderput" wordt?**

Hiervoor wordt verwezen naar de antwoorden op de door PvdA gestelde vragen inzake beheersing van bouwrisico's. Deze antwoorden zijn als bijlage opgenomen in deze memo.

6. Hoe staat u tegenover de suggestie van cameratoezicht na realisering van de plannen?

Cameratoezicht is een maatregel die kan worden overwogen, als er zich problemen voordoen met betrekking tot sociale veiligheid of overlast. In de APV is geregeld dat de burgemeester de mogelijkheid heeft om op een bepaalde plaats gedurende een bepaalde periode cameratoezicht in te stellen. Wij achten het voorbarig om nu reeds te besluiten om in het centrum cameratoezicht in te stellen. Cameratoezicht heeft in de regel een positief effect op de veiligheidsgevoelens van mensen. Als nadeel blijkt vaak dat het leidt tot verplaatsing van problemen naar de directe omgeving. Daarnaast vergt het een investering en een exploitatie. Vooralsnog is er geen aanleiding om reeds op voorhand cameratoezicht in het centrum te realiseren.

7. Op welke wijze gaat u tegemoet komen aan het gevoel van onveiligheid van bewoners van Westertil als zij naar het winkelcentrum lopen?

Onveiligheid betreft de sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Wij lossen dit op door goede routes te maken, juist gebruik van straatverharding, faciliteren oversteken met wegmarkering (zebrapad o.i.d.), juiste verlichting, et cetera.

8. Op welke concrete wijze wordt het parkeerprobleem op de marktdag opgelost?

In de definitieve situatie is er geen sprake van een parkeerprobleem op de marktdag. In de tijdelijke situatie wordt gezocht naar zoveel mogelijk tijdelijke parkeerplaatsen. Echter, de marktcommissie en winkeliers hebben aangegeven het zeer relevant te vinden dat de weekmarkt en de winkels op de marktdag gebundeld blijven tijdens de bouw. Hierdoor zullen in de tijdelijke situatie 10 tot 20 parkeerplaatsen minder beschikbaar zijn op de vrijdagochtend.

9. Is het mogelijk om minder 'haaks parkeren' in het plan op te nemen? Met name in de Florastraat; bijvoorbeeld door méér langsparkeren toe te staan.

In de praktijk blijkt dat het parkeren in haaksparkerplaatsen als eenvoudiger wordt beleefd dan het parkeren in langsparkerplaatsen. Daarnaast legt het langsparkeren een groter beslag op de beschikbare ruimte. Hierdoor kunnen er minder parkeerplaatsen aan de Faunastraat gemaakt worden, die weer elders (namelijk in de parkeerkelder) gecompenseerd moeten worden. Minder parkeren op maaiveld, leidt tot een grotere parkeergarage (het totaal aantal parkeerplaatsen in het plan moet immers in balans zijn met het benodigde aantal parkeerplaatsen). Een grotere parkeergarage leidt tot:

- meer kosten waartegenover geen opbrengsten staan, en dus een tekort in het plan
- een ongunstigere parkeerbalans op maaiveld 's nachts. Hierdoor komt het parkeren voor met name omwonenden van vlek A onder druk te staan.

10. Er wordt getwijfeld aan de economische uitvoerbaarheid van het dorpscentrum. Wij blijven steun geven, maar zijn met name benieuwd naar de financiële prognoses en willen daar graag op zeer korte termijn (vertrouwelijk) over worden geïnformeerd.

Dit is inmiddels gebeurd.

11. Kunt u nog iets doen aan het accentueren van het dorpse karakter; bijvoorbeeld meer pleingevoel en een soort Brink in plaats van een ouderwetse aandoende autoluwe kruising met brede trottoirs.

De door u genoemde "kruising met brede trottoirs" komen er niet. In de notitie openbare ruimte (bijlage 7) is met woorden en in beeld een duidelijke visie van de openbare ruimte gegeven. Een zone (parkeerentree route) voor de auto's (30 km/h) en de rest voor langzaam verkeer en winkelend publiek.

12. De bevoorradinginrit is naast de in- en uitrit van de parkeergarage. Een vrachtwagen die het 'dock' in moet rijden blokkeert volledig de parkeergarage. Daarnaast is de inrit lastig omdat deze niet haaks is maar 70 graden wanneer de chauffeur hem over de veilige linkerkant wil indraaien. Is hier een betere oplossing mogelijk? (bijvoorbeeld in combinatie met langsparkeren of kleinere bevoorradingauto's).

Een expeditie ruimte is ongewenst maar noodzakelijk. Achteruit rijden met een vrachtwagen brengt altijd risico's met zich mee. Toch wordt het overal in Nederland toegepast en gebeuren er weinig ongelukken mee. Desalniettemin is het verstandig om altijd naar betere oplossingen te zoeken. Er zijn diverse opties onderzocht gedurende deze fase (langsrijden Kemphaanstraat, ingang bij de Talingstraat), maar de huidige oplossing komt als beste uit de bus. Wij denken (en met ons de deskundigen) dat er geen betere oplossingen zijn.

Wij verwijzen ook naar de beantwoording op vraag 6 van de PvdA.

13. Kunt u iets doen aan het ontbreken van een fietsenstalling. Waar kan dit worden gesitueerd?

Wij hechten er belang aan dat het aantrekkelijk is om met de fiets het dorpscentrum bezoeken. Dit zullen we bewerkstelligen door enerzijds een veilige, fietsvriendelijke inrichting van de openbare ruimte en anderzijds het plaatsen van voldoende en kwalitatief goede rijwielstallingen in het dorpscentrum. In het nog op te stellen programma van eisen voor de openbare ruimte, dat onderdeel wordt van de samenwerkingsovereenkomst met DeKa Markt en WsW – worden eisen gesteld aan de kwantiteit en kwaliteit van rijwielstallingen.

14. De tekeningen die u nu presenteert lijken sterk op het 'TRIAS' in krommenie. Erg donker. Qua design zoeken we graag meer aansluiting met het Zaanse; meer kleur, licht (glas) en daardoor vriendelijker om tegenaan te kijken. Kunt u dit nog aanpassen? In een oude artist-impression konden we genieten van een 'rijtje' kleurrijke Zaanse woningen; zo iets dus.

De tekeningen komen misschien wat donker over. Echter, u dient zich te beseffen dat de grijze vlakken ramen zijn. In het plan is juist uitgegaan van heel veel glas en goede, duurzame bakstenen, die hun kleur ook op lange termijn behouden. Er wordt echter een nadere uitwerking van de architectonische visie gemaakt, waarin uw vraag wordt betrokken.

Ook de welstandcommissie heeft inmiddels naar het plan gekeken. Zij was enthousiast over de architectuur. Wij sturen u haar pré-advies toe, zodra wij dat ook in ons bezit hebben.

Bijlage: Eerdere beantwoording vragen PvdA inzake bouwrisico's centrumplan

NB: Het onderdeel Weremere in de beantwoording is hier niet opgenomen.

1. Wat ligt er aan onderzoeksmateriaal en adviezen met betrekking tot de voorgenomen ondergrondse bouwactiviteiten van het project dorpscentrum?

Het project herontwikkeling dorpscentrum bevindt zich momenteel in de ontwerpfase. In deze fase wordt een schetsontwerp gemaakt dat ten grondslag ligt aan een financiële haalbaarheidsanalyse en een samenwerkingsovereenkomst met DeKa Markt en de Woningstichting Wormer. Ter afsluiting van de ontwerpfase zal het ontwerp inclusief de bijbehorende onderzoeken ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

In de fase hierna – de Voorbereidingsfase – worden door de ontwikkelaar de juridische planologische procedures doorlopen, worden de benodigde vergunningen aangevraagd en wordt de aanbesteding voorbereid. In deze fase van het project worden ook alle benodigde technische, hydrologische en grondmechanische onderzoeken voor de bouw van het gehele plan, waaronder de ondergrondse parkeergarage uitgevoerd. Tevens zal een risicoanalyse worden gedaan. Het grondmechanisch adviesbureau Fugro zal in opdracht van ontwikkelende partijen DeKa markt en WsW de technische haalbaarheid van de ondergrondse parkeergarage vaststellen. Dit onderzoek zal ten grondslag liggen aan de te kiezen bouwmethodiek. Fugro heeft reeds aangegeven dat de bouw van een ondergrondse parkeervoorziening mogelijk is.

De technische, hydrologische en grondmechanische onderzoeken zullen door de afdeling Bouw- en Woningtoezicht worden beoordeeld in het kader van de bouwvergunningprocedure. In dat kader wordt een bouwveiligheidsplan geëist. In hoedanigheid als eigenaar van de openbare ruimte gaat de gemeente eisen stellen aan de bouwmethode en de aan- en afvoer van materialen.

2. Voor zover er van (financiële) risico's sprake is, in hoeverre zijn deze nu geanalyseerd en welke risico's zijn nu al geïnventariseerd?

Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op vraag 1.

3. Wat zijn de consequenties van eventueel aanwezige bodemverontreiniging voor het bouwproces?

Op de voorgenomen bouwlocatie in het centrum van Wormer zijn zowel een verkennend bodemonderzoek (De Vries & van de Wiel milieutechniek, februari 2005) als nader bodemonderzoek (De Vries & van de Wiel milieutechniek, mei 2006) uitgevoerd conform de NEN 5740. Deze onderzoeken betreffen de milieuhygiënische bodemkwaliteit ten behoeve van het bouwplan op het perceel Kemphaanstraat 2 met het naastgelegen parkeerterrein te Wormer. In de onderzoeken is rekening gehouden met de bouw van een ondergrondse parkeergarage. De Milieudienst Waterland concludeert op basis van de onderzoeksresultaten dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de afgifte van een bouwvergunning op de onderzochte locatie.

4. Hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat de aansprakelijkheid voor eventuele bouwschade tussen ontwikkelaar en omwonenden op voorhand goed is geregeld?

De gemeente zal voorafgaand aan de bouw van beide projecten een heldere schadeafhandeling procedure vaststellen en communiceren. Hierin zal aandacht worden besteed aan planschade, bouwschade en nadeel.

Planschade

Als gevolg van een vrijstelling ingevolge de artikel 19 WRO-procedure kunnen omwonenden bij de gemeente verzoeken om schadevergoeding. In artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is bepaald in welke gevallen een verzoek om planschadevergoeding kan worden ingediend bij het College

van burgemeester en wethouders. Het college bepaalt, mede op basis van een door een onafhankelijke planschadecommissie uitgebracht advies, of er sprake is van planschade en zo ja, of tot vergoeding van schade zou moeten worden overgegaan en stelt de hoogte van de schade – en daarmee de te betalen vergoeding – vast.

De procedureregeling planschadevergoeding 2005 bevat de te hanteren spelregels. Op de gemeentelijke website is de complete regeling (bij producten en verordeningen) in te zien.

Bouwschade

Eventuele materiële schaden aan omliggende woningen worden vergoed door de veroorzaker van de schade, meestal zijnde de aannemer. De gemeente zal de ontwikkelende partijen contractueel verplichten hiervoor een Construction All-Risks (CAR) verzekering af te sluiten.

De ontwikkelende partijen zullen op hun beurt deze verplichting bij de aannemer neerleggen. Een CAR-verzekering dekt tijdens de bouw zowel het bouwwerk zelf als de aansprakelijkheid tegenover derden (waaronder omwonenden).

De aannemer zal voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden de staat van de woningen bouwkundig laten opnemen door een daartoe bevoegd bureau, zodat achteraf kan worden beoordeeld of er schade aan de woningen is ontstaan die het gevolg is van de bouw. Dit zal worden vastgelegd in een schouwrapport.

Nadeel

Eventueel economisch nadeel voor winkeliers tijdens de bouw wordt zoveel als mogelijk voorkomen door het waarborgen van de bereikbaarheid van de winkels, het garanderen van voldoende parkeergelegenheid en eventueel extra promotionele activiteiten te ondernemen. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de ontwikkelaars, de gemeente en de winkeliers. Wij zullen geen compensatieregeling voor economisch nadeel instellen. We gaan ervan uit dat na de realisatie van de plannen in Wormer sprake is van een centraal gelegen goed functionerend en geconcentreerd kernverzorgend winkelgebied.

5. Is al aan de orde geweest om met betrekking tot de ontwikkelde plannen een risicoanalyse te laten uitvoeren door een onafhankelijke derde partij? Zo nee, is het dan geen mooi gebaar naar de bewoners om dit samen met hen te selecteren?

De marktpartijen zijn primair verantwoordelijk voor de realisatie van de bouwplannen. Dit zijn voor de herontwikkeling van het dorpscentrum DeKa Markt en de Woningstichting Wormer en voor het project Weremere Boers Veenendaal BV. Als gemeente zullen we met de marktpartijen privaatrechtelijk afspraken vastleggen over de ontwikkeling en realisatie van het (bouw)programma. Hierbij zal onder andere worden ingegaan op de communicatie tijdens de bouw en het opstellen van een risicoanalyse.

De technische, hydrologische en bouwkundige onderzoeken en risicoanalyses zullen in het kader van de bouwvergunningaanvraag worden uitgevoerd door de marktpartijen. In het kader van onze rol als vergunningverlener toetsen wij deze onderzoeken grondig. Indien nodig zullen we hierbij terugvallen op externe, specialistische kennis. Voorts merken we op dat de bouwvergunningprocedure open staat voor inspraak.

6. Hoe gaat u het toezicht op deze complexe bouwprocessen regelen?

De gemeente heeft een controlerende functie tijdens de uitvoering van de bouw die bestaat uit het toetsen op de naleving van de verleende vergunning (inclusief de daarin verwerkte voorwaarden) en de van toepassing zijnde regels. De taken van het gemeentelijke bouwtoezicht zijn vastgelegd in de Bouwverordening 2006. Indien de bouw niet volgens de gestelde randvoorwaarden plaatsvindt, kan de ambtenaar bouwtoezicht het werk stilleggen. Bij het einde van de bouw vindt een eindcontrole plaats in samenwerking met de Brandweer. Indien binnen de afdeling Bouw- en Woningtoezicht onvoldoende expertise is om zelf het toezicht op projecten van grote omvang te organiseren, zal een beroep worden gedaan om externe expertise. Voor het project Weremere is voor het bouwtoezicht DHV ingehuurd.