

Raadsvoorstel

**Agendapunt:**

**Zaaknummer: 2017-009865**

**Onderwerp**

Scenario's Hoek Tilburgseweg/Kalverstraat

**Datum voorstel**

14 juli 2020

**Datum raadsvergadering**

22 september 2020

Aan de gemeenteraad,

**Voorstel**

1. Een haalbaarheidsonderzoek uit te laten voeren voor scenario 2b en 3;
2. De volgende randvoorwaarden aan te passen;
  - a) de stedenbouwkundige randvoorwaarden met de toegestane hoogte
  - b) de invulling van de plint op de begane grond
  - c) parkeren en de bouw van een ondergrondse parkeergarage
  - d) De mogelijkheden van sociale woningbouw
3. Ook een haalbaarheidsonderzoek voor de locaties 't Loket, De Wildert en Mainframe mee te nemen;
4. Een bedrag van € 40.000,00 beschikbaar te stellen uit de Algemene weerstandsreserve om de haalbaarheidsonderzoeken genoemd in punt 1 en 3 uit te kunnen laten voeren.

**Inleiding**

Op 12 maart 2019 heeft uw raad tijdens een oordeelsvormende vergadering gesproken over de randvoorwaarden voor de hoek Tilburgseweg - Kalverstraat. De regiegroep heeft naar aanleiding van deze vergadering aan ons college gevraagd om, op basis van de discussie in de oordeelsvormende vergadering, "een voorstel voor te bereiden waarin meerdere scenario's voor aanpassing van de kaders worden beschreven en de haalbaarheid daarvan is getoetst".

In september 2019 hebben wij u een raadsinformatiebrief gestuurd waarin enkele scenario's beschreven zijn die getoetst zijn aan de randvoorwaarden die uw raad eerder gesteld heeft. Naar aanleiding van deze raadsinformatiebrief heeft de regiegroep aan ons college gevraagd om de scenario's uit te werken in een voorstel zodat uw raad hier een besluit over kan nemen. In dit voorstel leest u de scenario's die wij samen met de initiatiefnemer uitgewerkt hebben en getoetst hebben aan de door u gestelde randvoorwaarden.

**Argumenten**

*1.1 De scenario's zijn getoetst aan de eerder door uw raad gestelde randvoorwaarden*

In een aan de raad gericht memo van 4 maart 2019 hebben wij een overzicht gegeven van de bestaande kaders, in hoofdlijnen bestaande uit:

- 1 Het vigerend bestemmingsplan "Centrumgebied Goirle";
- 2 De herijking Integraal Ontwikkelplan Centrum Goirle en

**Ambtelijke bijstand: Judith Kluijtmans**

**Zaaknummer 2017-009865**

**Agendapunt:**

3 De Nota parkeernormen en uitvoeringsregels.

Dit memo met bestaande randvoorwaarden is bijgevoegd als bijlage 1.

De thema's die tijdens de raadsvergadering van 12 maart 2019 aan de orde zijn gekomen zijn:

- De stedenbouwkundige randvoorwaarden met de toegestane hoogte;
- De invulling van de plint op de begane grond;
- Parkeren en de bouw van een ondergrondse parkeergarage;
- De mogelijkheden van sociale woningbouw.

Wij hebben geprobeerd de mogelijkheden voor aanpassingen van de kaders tot uitdrukking te brengen in bouwscenario's voor invulling van de hoek. Deze scenario's zijn op haalbaarheid getoetst. Qua haalbaarheid kan worden gedacht aan de fysieke haalbaarheid, de procedurele haalbaarheid en de financiële haalbaarheid.

Vooraf voor de beoordeling van de financiële haalbaarheid is de inbreng van de eigenaar onontbeerlijk. Wij zijn daarom in overleg getreden met eigenaar Leystromen voor de beschrijving van de scenario's. Leystromen heeft vervolgens ontwikkelaar Maas-Jacobs bij de voorbereiding betrokken.

*1.2 Er zijn 5 verschillende scenario's uitgewerkt voor de Hoek Tilburgseweg/Kalverstraat*

Wij hebben uiteindelijk vijf scenario's ontwikkeld. De gehanteerde variabelen en de scenario's staan beschreven in de bijgevoegde notitie: "Voorstel aanpassing randvoorwaarden ontwikkeling hoek Tilburgseweg – Kalverstraat Goirle", zie bijlage 2.

We hebben geprobeerd de scenario's zodanig te beschrijven dat een goed beeld ontstaat van de mogelijkheden.

De scenario's zijn:

- 1 Een gebouw bestaande uit zes verdiepingen. De plint krijgt een commerciële invulling. Daarboven 5 verdiepingen met in totaal 31 appartementen: waarvan 9 in de categorie betaalbaar en 22 dure koopappartementen. Parkeren in een ondergrondse parkeerkelder.
- 2a Een gebouw met vijf verdiepingen. De plint krijgt een commerciële invulling. In totaal 21 dure koopappartementen. Parkeren op de begane grond.
- 2b Een gebouw bestaande uit vijf verdiepingen met wonen in de plint. In totaal 26 dure appartementen. Parkeren op de begane grond.
- 3 Een gebouw met 6 verdiepingen. De plint krijgt een commerciële invulling. In totaal 31 appartementen: waarvan 22 dure koop- en 9 sociale huurappartementen. Parkeren op de begane grond.
- 4 Een compact woonblok bestaande uit 4 bouwlagen en gesitueerd van de weg af. In totaal 18 woningen: waarvan 12 dure appartementen en 6 sociale huurwoningen. Parkeren op de begane grond aan de zijde van en zichtbaar vanaf de Tilburgseweg.

Indien we de vijf scenario's langs de meetlat van de bestaande kaders leggen ontstaat het in onderstaande tabel aangegeven overzicht.

**Agendapunt:****Tabel**

<b>Scenario's</b>		<b>1</b>	<b>2a</b>	<b>2b</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>Kenmerken</b>	Aantal bouwlagen boven maaiveld	6	5	5	6	4
	Invulling plint	commercieel	commercieel	wonen	commercieel	wonen
	Aantal woningen	31	21	26	31	18
	Waarvan betaalbaar	9	geen	geen	geen	geen
	Waarvan sociale huur	geen	geen	geen	9	6
	Parkeren	maaiveld + kelder	maaiveld	maaiveld	maaiveld	maaiveld
	Aantal parkeerplaatsen	82	41	47	50	32
	<b>Toetsing aan randvoorwaarden</b>	Vigerend bestemmingsplanplan	voldoet niet	voldoet niet	voldoet niet	voldoet niet
Stedenbouwkundige randvoorwaarden		voldoet niet, te hoog	voldoet	voldoet niet vanwege wonen op bgg	voldoet niet, te hoog	voldoet niet qua situering op het perceel
Vergelijking met parkeernorm		25 extra (te gebruiken als openbare plaatsen)	2 te kort	8 te kort	11 te kort	conform norm
Woonvisie		voldoet	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet

- In bovenstaande tabel staat dat de scenario's allemaal voldoen aan de woonvisie, dat is inmiddels niet meer het geval, zie ook punt 2.2 bij Kanttekeningen

De vijf scenario's zijn allemaal doorgerekend op financiële haalbaarheid. Zoals wordt aangegeven in de bijgevoegde notitie (bijlage 2) is daarbij het prijspeil en de grondopbrengst gelijk gehouden aan het oorspronkelijke (niet haalbare) plan. Daarbij wordt aangegeven: "Voor de grondopbrengst geldt dat deze door Leystromen ten opzichte van de aankoopprijs al 'zeer fors' is afgewaardeerd tot een voor Leystromen minimum opbrengstbedrag. Deze waarde is als onderdeel van de onafhankelijke externe prijsstoets van het oorspronkelijke plan ook als reëel naar voren gekomen".

In de notitie staat niet om welk bedrag het gaat. Het is uiteraard het recht van de eigenaar om zelf te bepalen tegen welke prijs hij deze grond wil verkopen. Zoals deze ook het recht heeft om wel of niet over de hoogte van deze minimum opbrengst te communiceren. Wij kunnen ons voorstellen dat Leystromen dit uit strategische overwegingen op dit moment niet doet.

Uit de financiële doorrekening komt het volgende naar voren:

- De scenario's 1, 2a en 4 zijn financieel gezien niet haalbaar
- Scenario 2b biedt perspectief qua haalbaarheid

## **Agendapunt:**

- Scenario 3 biedt perspectief qua haalbaarheid, maar dan moeten er in plaats van 9 sociale huurwoningen 9 betaalbare koopwoningen worden gebouwd.

De gemeente kan een scenario dat financieel niet haalbaar is niet afdwingen bij de ontwikkelaar.

Ontwikkeling van de locatie is en blijft een particuliere ontwikkeling. De gemeente kan wel

randvoorwaarden stellen binnen de door de eigenaar geschetste realiteit.

Uitgaande van deze faciliterende rol kan de conclusie worden getrokken dat een parkeergarage financieel niet haalbaar is. Hetzelfde geldt voor de bouw van sociale huurwoningen op de locatie. Dit betekent dat alleen de scenario's 2b en 3 overblijven.

Als de rol van de gemeente groter wordt (niet alleen faciliterend, maar bijvoorbeeld ook participierend), zal dat de haalbaarheid van een parkeergarage en/of sociale woningbouw beïnvloeden. Dit betekent dat de gemeente geld beschikbaar moet stellen om de parkeergarage en de sociale woningbouw mogelijk te maken. Bij eventuele winst kan de gemeente dan ook mee profiteren, op dit moment is het echter niet de verwachting dat er veel winst kan worden gehaald uit het project en lijkt het ons dus niet verstandig om participierend deel te nemen aan de ontwikkeling.

### *2.1 Als de randvoorwaarden aangepast worden dan kunnen scenario 2b en 3 haalbaar zijn*

In de tabel is te zien op welke onderdelen de scenario's 2b en 3 van de bestaande randvoorwaarden afwijken. In de bijgevoegde notitie wordt een voorstel gedaan voor aanpassing van de randvoorwaarden. Daarop voortbordurende kan, gerelateerd aan de eerdere thema's, gedacht worden aan de volgende aanpassing van de randvoorwaarden:

#### a) de stedenbouwkundige randvoorwaarden met de toegestane hoogte

Ten behoeve van een ontwikkeling op de hoek is het nodig om het vigerend bestemmingsplan "Centrumgebied Goirle" te wijzigen. De bij deze wijziging te hanteren randvoorwaarden staan in de notitie "De herijking Integraal Ontwikkelplan Centrum Goirle". Het hierin **geschetste wensbeeld** kan als volgt worden aangepast:

- er is een bebouwingsaccent mogelijk van maximaal 6 bouwlagen (was 5);
- situering van de nieuwe bebouwing behoeft niet per se plaats te vinden in de bestaande rooilijnen van de Kalverstraat en de Tilburgseweg;
- ook aan de voorzijde op de locatie, langs de Kalverstraat en langs de Tilburgseweg, mag worden geparkeerd (was niet zo);

#### b) de invulling van de plint op de begane grond

Het vigerend bestemmingsplan "Centrumgebied Goirle" staat detailhandel en horeca toe op de begane grond. Ook dienstverlening en bedrijven (categorie A en B) zijn toegestaan. Om de realiseerbaarheid van een ontwikkeling te vergroten is het aan te bevelen om zo weinig mogelijk functies vooraf uit te sluiten. Daarom is het raadzaam om ook een maatschappelijke functie en wonen expliciet toe te staan op de begane grond.

#### c) parkeren en de bouw van een ondergrondse parkeergarage

De bouw van een ondergrondse parkeergarage op de locatie is financieel niet haalbaar. Een parkeergarage onder dit complex kost ongeveer 2,4 miljoen, als de gemeente 1,4 miljoen euro bijdraagt dan zou Leystromen willen onderzoeken of het alsnog financieel haalbaar is om een complex met parkeergarage te realiseren. Als er een parkeergarage gerealiseerd wordt dan kunnen er maximaal 25 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd worden voor de gemeente. Gezien de financiële bijdrage die de gemeente hiervoor moet doen, zijn dit erg dure parkeerplaatsen waarmee

**Agendapunt:**

het parkeerprobleem in het centrum nog steeds niet opgelost is. Mede gezien de financiële situatie van de gemeente op dit moment is dit niet verantwoord om te doen.

Daarnaast is het juridisch gezien zeer complex om de parkeergarage te realiseren omdat alle leden van de VVE van de Hovel in moeten stemmen met deze ontwikkeling. Wij hebben inmiddels vernomen dat niet iedereen dit zal gaan doen.

De scenario's 2b en 3 die financieel perspectief bieden hebben uitsluitend parkeerplaatsen op maaiveld niveau. Ze laten een tekort zien van 8 en 11 parkeerplaatsen ten opzichte van de norm. Leystromen stelt daarom voor "aanpassing van de parkeernorm tot het aantal parkeerplaatsen wat maximaal op de locatie is te realiseren".

De gehanteerde normering komt uit de door de raad vastgestelde Nota parkeernormen en uitvoeringsregels. Deze nota bevat een hoofdstuk over een mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis. Daarvoor moet een aantal stappen worden doorlopen. Financiële consequenties kunnen daarin een rol spelen.

In de nota staat: "Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B en W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid".

Hieronder staat een kopie van het betreffende hoofdstuk uit de nota.

## Agendapunt:

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis. Dit stappenplan is tevens opgenomen in een beslisboom (zie schema beoordeling gemeentelijke parkeereis).

### Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in eerste instantie niet mogelijk blijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of een aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen terrein, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. De parkeerbehoefte kan mogelijk binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden gecompenseerd op een naburig privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangegevend moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, middels een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden aangewend voor een periode van tenminste 10 jaar.
4. Als 1, 2 en 3 niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met de gemeente onderzocht worden of de resterende parkeervraag in de omgeving kan worden opgelost, veelal in de openbare ruimte of in een (bestaande) parkeergarage. Belangrijk uitgangspunt daarbij blijft dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft.
5. Bij het zoeken naar een oplossing in de directe omgeving van het bouwplan dient rekening gehouden te worden met acceptabele loopafstanden (zie tabel 10). Tussen het moment van oplevering van het bouwplan en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de directe omgeving moet een zo kort mogelijke periode liggen, bij voorkeur niet langer dan 1 jaar.
6. Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten in principe betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt. Dit geldt ook indien mogelijk bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte wordt ingezet voor de parkeervraag van de betreffende ontwikkeling.
7. Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en ook de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd dan dient de vergunningaanvrager om voor ontheffing in aanmerking te komen, een schriftelijk verzoek in te dienen bij het college van Burgemeester en wethouders. Dit geldt ook in het geval dat met medewerking van de gemeente aanvullende capaciteit in de openbare ruimte kan worden gevonden. Het verzoek van de aanvrager moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan de parkeereis voldaan kan worden.
8. Het college van Burgemeester en wethouders kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van Burgemeester en wethouders de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Uit het bovenstaande blijkt dat aanpassing van de randvoorwaarden met betrekking tot het parkeren achterwege kan blijven. Dit omdat de Nota parkeernomen en uitvoeringsregels een ontheffingsmogelijkheid kent. Als de bereidheid bestaat om gebruik te maken van deze ontheffingsmogelijkheid kan worden volstaan met het bestaande kader.

d) de mogelijkheden van sociale woningbouw.

Het vigerend bestemmingsplan alsook de bestaande randvoorwaarden laten de bouw van sociale huurwoningen toe. Leystromen geeft echter aan dat de bouw van sociale huurwoningen op deze locatie (financieel) niet haalbaar is. Het vaststellen van het bestemmingsplan en het bouwprogramma daarin is natuurlijk een bevoegdheid van uw raad, maar een initiatiefnemer zal geen woningen bouwen als dit financieel niet haalbaar is.

## **Agendapunt:**

### **3.1** *Voor de locaties De Wildert, Mainframe en 't Loket moet ook een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd worden*

Denkbaar is dat niet alleen voor de Hoek Kalverstraat/Tilburgseweg, maar ook voor de locaties van Mainframe, De Wildert en 't Loket een financieel haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd wordt. Daarmee wordt het onderzoek een stuk complexer en omvangrijker, maar ontstaat wel een integraal beeld van de mogelijkheden in het centrum. Het is overigens niet de bedoeling om alle locaties aan elkaar te koppelen. Voor alle locaties zal tegelijk een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd worden omdat dit goedkoper is en meer integraal kan worden aangepakt, maar de locaties moeten wel afzonderlijk van elkaar ontwikkeld kunnen worden zodat de ene locatie niet afhankelijk van de andere is om gerealiseerd te worden.

## **Kanttekeningen**

### **1.1** *Er zou nog een scenario toegevoegd kunnen worden aan de al genoemde scenario's en dat is het scenario om de hoek voorlopig braak te laten liggen*

Op het moment dat niet ingestemd kan worden met de hierboven genoemde scenario's kan gekozen worden om de komende 5 tot 10 jaar helemaal niks te doen op de locatie Hoek Tilburgseweg/Kalverstraat. Na 10 jaar kan dan opnieuw bekeken worden of er met name financieel gezien nieuwe kansen zijn ontstaan om toch aan de eerdergenoemde randvoorwaarden van de gemeenteraad tegemoet te komen.

Aan de andere kant is het niet wenselijk om zo'n belangrijke locatie midden in het centrum nog langer braak te laten liggen. Voor de aantrekkingskracht van het centrum is het van groot belang om de locatie te ontwikkelen.

### **2.1** *Door de randvoorwaarden aan te passen ontstaat er straks misschien een minder gedragen plan*

De bijgevoegde notitie (bijlage 2) geeft aan dat er twee scenario's zijn die perspectief bieden, maar waarvoor wel nog een optimalisatieslag moet plaatsvinden. Daarmee ligt de vraag aan uw raad voor of u in beginsel bereid bent de randvoorwaarden zodanig aan te passen dat deze scenario's kunnen worden gerealiseerd. Het is naar onze mening niet verstandig om nu al te kiezen tussen de twee scenario's, omdat dit de haalbaarheid van een ontwikkeling op de hoek niet vergroot. Door in te stemmen met het haalbaarheidsonderzoek moet wel afgeweken worden van het eerder genomen besluit over de randvoorwaarden. Dit zou uiteindelijk kunnen leiden tot een minder gedragen plan. Maar op dit moment is het de enige manier om nog tot een ontwikkeling van de Hoek Tilburgseweg/Kalverstraat te komen.

### **2.2** *Door af te wijken van de randvoorwaarden wordt niet voldaan aan de uitgangspunten van de Woonvisie*

Wanneer op de Hoek Tilburgseweg/Kalverstraat geen sociale huur wordt gerealiseerd, wordt niet voldaan aan het gewenste woningbouwprogramma uit de Woonvisie. Hier staat tegenover dat het wél kansen biedt voor senioren en doorstromers, dit is ook gewenst op grond van de Woonvisie. Bovendien is de enige manier om het woningtekort in te lopen: woningen bouwen!

### **2.3** *Door af te wijken van de randvoorwaarden wordt het parkeerprobleem in het centrum niet opgelost, maar groter*

## **Agendapunt:**

Op dit moment is de parkeerdruk in het centrum groot. Door het niet realiseren van een parkeerkelder wordt het parkeerprobleem niet opgelost, sterker nog, door de nieuwe woningen wordt het parkeerprobleem in het centrum groter. Op dit moment is er ook geen andere locatie voor handen om het bestaande parkeerprobleem op te lossen. Maar door de eis van de parkeergarage los te laten kan de Hoek Tilburgseweg/Kalverstraat zeer waarschijnlijk wel ontwikkeld worden. Wanneer er wel een parkeergarage wordt gerealiseerd is dit overigens maar een tijdelijke oplossing van het parkeerprobleem. Als er meer ontwikkeld wordt in het centrum en meer woningen worden gebouwd in Goirle wordt meer toestroom naar het centrum gecreëerd en redden we het niet met alleen een extra parkeerkelder, waar maar 25 extra openbare parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het toevoegen van de parkeerkelder is een uitstel op parkeerdruk die met toekomstige ontwikkelingen opnieuw oploopt.

### *2.4 Wanneer woningbouw op de begane grond wordt toegestaan dan wordt geen functionele verbinding gemaakt tussen De Hovel en de Tilburgseweg*

Wanneer wonen op de begane grond wordt toegestaan, wordt geen functionele verbinding gemaakt tussen De Hovel en de Tilburgseweg, terwijl dit op deze locatie voor het functioneren van de gehele structuur wel wenselijk is. Een gesloten plint (bijvoorbeeld door woningen) zorgt voor een versnipperd winkelcentrum en vergroot de onzichtbaarheid van het centrum. Dit heeft een groot effect op de aantrekkelijkheid van het centrum.

### *2.5 Door af te wijken van de randvoorwaarden wordt niet voldaan aan de eerder gestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden*

Scenario 3 stelt een gebouw met 6 bouwlagen voor, hiervoor moet afgeweken worden van de eerder gestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden. Eerder heeft uw raad gezegd dat op deze locatie een gebouw met maximaal 5 bouwlagen mag worden gerealiseerd. Een bouwvolume in 6 bouwlagen wijkt sterk af van de huidige kenmerkende stedenbouwkundige structuur.

Om scenario's 2b en 3 te kunnen onderzoeken wordt voorgesteld dat de situering van de nieuwe bebouwing niet per se hoeft plaats te vinden in de bestaande rooilijnen van de Kalverstraat en de Tilburgseweg. Het niet aansluiten bij deze rooilijnen betekent dat er straks geen continuïteit in de bebouwingsstructuur van zowel de Tilburgseweg als de Kalverstraat meer is.

## **Financiën**

Er is op dit moment geen krediet beschikbaar om de genoemde haalbaarheidsonderzoeken uit te laten voeren. Om de kosten voor beide haalbaarheidsonderzoeken te dekken stellen wij u voor om een krediet van € 40.000,00 beschikbaar te stellen en deze eenmalige kosten te dekken uit de algemene weerstandsreserve.

## **Samenwerking**

Niet van toepassing.

## **Communicatie**

Niet van toepassing.

## **Vervolg**

Indien u met dit voorstel instemt, kan een volgende stap worden gezet. En deze stap is dat beide scenario's worden geoptimaliseerd en dat de locaties 't Loket, De Wildert en Mainframe



**Agendapunt:**

meegenomen worden in het haalbaarheidsonderzoek. Daarna zal de uitkomst van deze optimalisatie weer aan u ter beoordeling worden voorgelegd.

**Bijlagen**

- Bijlage 1: Memo van het college d.d. 4 maart 2019 met de bestaande randvoorwaarden hoek Tilburgseweg – Kalverstraat
- Bijlage 2: Voorstel aanpassing randvoorwaarden ontwikkeling hoek Tilburgseweg – Kalverstraat Goirle, van Leystromen

burgemeester en wethouders van Goirle

Mark van Stappershoef, burgemeester  
Jolie Hasselman, secretaris

De raad van de gemeente Goirle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 14 juli 2020

gelet op de bespreking in de oordeelsvormende vergadering d.d. 1 september 2020

gelet op de Gemeentewet;

**b e s l u i t :**

1. Een haalbaarheidsonderzoek uit te laten voeren voor scenario 2b en 3;
2. De volgende randvoorwaarden aan te passen;
  - a) de stedenbouwkundige randvoorwaarden met de toegestane hoogte
  - b) de invulling van de plint op de begane grond
  - c) parkeren en de bouw van een ondergrondse parkeergarage
  - d) De mogelijkheden van sociale woningbouw
3. Ook een haalbaarheidsonderzoek voor de locaties 't Loket, De Wildert en Mainframe mee te nemen;
4. Een bedrag van € 40.000,00 beschikbaar te stellen uit de Algemene weerstandsreserve om de haalbaarheidsonderzoeken genoemd in punt 1 en 3 uit te kunnen laten voeren.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Goirle in zijn vergadering van 22 september 2020.

**Agendapunt:**

, de voorzitter

, de griffier