

Bestemmingsplan Kloosterkwartier Veghel

Reactie op de beantwoording zienswijzen; 23 maart 2021

1. Omgevingsdialoog

Het afbreken van de participatiegesprekken in maart 2020 (wegens Corona) was aanleiding om bij de beleidsmedewerker van de gemeente te vragen naar de status van de participatiegesprekken als vereiste voorbereiding van ruimtelijke plannen. Antwoord: de participatiegesprekken met de omgeving moeten gezien worden als de omgevingsdialoog beschreven door de gemeente. Die beschrijving meldt letterlijk 'eisen' die gesteld worden aan de dialoog en geeft 'criteria' over de verslaglegging van de dialoog. (zie bijlage) Niet voor niets gaan de richtlijnen er van uit dat beide partijen (initiatiefnemer en omgeving) de verslaglegging vaststellen. Het feit dat er gemeentelijke waarnemers bij de meeste gesprekken aanwezig waren is niet per definitie een goedkeuring van de omgevingsdialoog. Zeker als er (nog) discussie is over details van het plan hadden de betrokken ambtenaren daar bij de initiatiefnemers op moeten wijzen.

Essentie is dat duidelijk wordt wat met wie besproken is en (onderbouwd) in welke mate de inbreng invloed heeft op de plannen. Zolang de participatiegesprekken liepen konden de aanpassingen van de plantekeningen (en ondersteunende zicht-/schaduw-/bezonningstekeningen) deels beschouwd worden als een vorm van verslaglegging. Maar bij het afbreken van deze gesprekken was nog geen differentiatie van de gebouwbenutting/-bewoning beschikbaar. Evenmin de daarmee in verband te maken verkeers- en parkeerberekeningen. Op dit gebied was de omgevingsdialoog dus niet afgerond. Het is merkwaardig dat in de beantwoording op onze zienswijze nu de dialoogrichtlijnen ineens geen vereiste zijn en dat kennelijk de omgeving bij de beoordeling van de zinvolheid van de dialoog ondergeschikt is aan de opvatting van ambtenaren.

2. Verkeersbewegingen

Onze zorg betreft het gevolg van de herontwikkeling van het Kloosterkwartier voor de verkeersdruk in de Molenstraat/Deken van Miertstraat. De Molenstraat ligt midden in het centrum en bevat een aantal centrumfuncties, met name horeca. De straat mag dan theoretisch voldoende breed zijn voor een verkeersintensiteit van 6.000; het is geen gewone verkeersader. Rijdend verkeer en voetgangers zijn slechts met een molgoot gescheiden, horecaterrassen liggen direct naast de rijstraat. De Molenstraat is dus inderdaad een verblijfsgebied waar gemotoriseerd verkeer slechts te gast zou moeten zijn; geen verkeersader. De 30 km snelheid wordt frequent overschreden. In de zomermaanden wordt de straat ook gebruikt als boulevard: zien en gezien worden. Het nauwe straatprofiel versterkt het verkeersgeluid voor zowel horecabezoekers als bewoners. Ook vanuit het bestuur van VvE Centre Veghel is al diverse malen aangedrongen op verkeersbeperkende maatregelen.

A. Figuur 3.1 (Goudappel, nieuwe versie maart 2021) meldt in de Molenstraat nog steeds een verwachte verkeerintensiteit in 2030 van 2.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal en in de Deken van Miertstraat 2.600. Dit kan niet correct zijn. Alle voertuigen die door de Molenstraat rijden moeten via de Van Miertstraat het gebied weer verlaten. Daar komen de verkeersbewegingen naar en van het parkeerterrein aan de Van Miertstraat bij. Dus is de verwachte verkeersintensiteit 2030 in de Van Miertstraat hoger dan die in de Molenstraat!

B. Goudappel berekent een verkeersgeneratie vanuit het Kloosterkwartier van max. 2.728. Deze toename wordt gelijk verdeeld naar drie externe hoofdrichtingen (Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Nijmegen). Deze verdeling is arbitrair, immers niet onderbouwd. Gebruik van diverse routeplanners laat zien dat van dit extern verkeer de aanrijroute naar de Deken van Miertstraat altijd via de Molenstraat loopt. En dus niet slechts 50% van de route Nijmegen. We kunnen gerust stellen dat 40 tot 50% van de 2.728 extra voertuigbewegingen via de Molenstraat zal gaan.

C. Het is echter de vraag of de verkeersgeneratie van de functies in het Kloosterkwartier volledig afkomstig is van voertuigen van buiten Veghel. Niet onderbouwd. Professionele zorgverleners en mantelzorgers zullen vaak uit Veghel komen. Dat geldt ook voor familie en vrienden. De zorgfuncties zullen niet allemaal intramuraal zijn en derhalve ook cliënten uit Veghel aantrekken. Vanuit de meeste Veghelse wijken zal een autorit dan via de Molenstraat lopen.

D. Het Kloosterkwartier bevat ook ruimten die zich lenen voor ontmoeten en culturele activiteiten. In de berekening van Goudappel zijn die niet meegenomen. Wat betekent dit voor verkeer en parkeren?

Conclusie:

Wij zijn niet tegen de reactivering van het kloosterterrein. Op de juiste wijze ingevuld zal het een versterking zijn van het Veghelse centrum. Maar deze ontwikkeling moet niet andere kwaliteiten van het centrum onder druk zetten. Wij verwachten van het gemeentebestuur een flankerend beleid voor de verkeersafwikkeling in het centrumgebied. In dit geval verkeersbeperkende maatregelen in de Molenstraat in overleg met bewoners en ondernemers. (bijvoorbeeld gesloten voor gemotoriseerd verkeer tussen 12:00 en 02:00 uur). Daarmee wordt tevens ruimte geboden voor een meer volwaardige invulling van de horecaterrassen. De navigatieprogramma's zullen zich aan deze nieuwe werkelijkheid aanpassen.

3. Parkeren

De garantie dat de 110 nieuwe parkeerplaatsen op maaiveld (bereikbaar vanuit de Deken van Miertstraat) openbaar zijn is belangrijk. Maar is van betrekkelijke betekenis voor het gebruik en beschikbaarheid van parkeerplaatsen aan dit deel van het centrum van Veghel. Met de berekening van de gewogen parkeerbehoefte rekening houdend met doelgroepen van het kloosterkwartier is de ongewogen parkeerbehoefte - berekend op 376 tot 401 parkeerplaatsen- teruggebracht tot 279/281 plaatsen. Met de geplande 295 parkeerplaatsen binnen het kloosterkwartier zou daarmee in de behoefte zijn voorzien. Daar moet een aantal kanttekeningen bij geplaatst worden:

A. De berekening van de behoeften en beschikbaarheid gebeurt voortdurend voor het Kloosterkwartier als geheel, terwijl ruimte in het aanbod op de ene plaats niet zonder meer aangewend kan worden voor krapte op de andere plaats. Er is een groot verschil tussen de westflank (Mr. Van Cootstraat) en de oostelijke zijde waar het zwaartepunt van de ontwikkeling ligt. Aan de westflank is de beschikbare parkeerruimte 1,1 per woning. Ruim voldoende voor de bewoners en bezoekers daar. Aan de oostzijde (Deken van Miertstraat en nieuwe zijstraat) zijn 0,75 parkeerplaatsen per woning/wooneenheid beschikbaar. Dus daarmee de overige functies nog niet meegeteld. De 110 parkeerplaatsen (gebouwd parkeren) zijn niet openbaar. Het is onwaarschijnlijk dat hier sprake is van dubbelgebruik en deze plaatsen bieden dus geen flexibiliteit. Het is zelfs onduidelijk in hoeverre die 110 gebouwde plaatsen voldoende zijn voor de vaste bewoners/gebruikers van dit deel van het Kloosterkwartier. Dit eventuele tekort en daarnaast bezoekers van bewoners, activiteiten, medische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen zijn dus in eerste instantie op de 110 plaatsen op maaiveld aangewezen. Het heeft er alle schijn van dat die 110 niet op alle momenten voldoende zijn en dat de veronderstelde parkeerruimte meer wensdenken is dan de te verwachten realiteit.

B. Daarmee komen we op de zorgen die vanuit de directe omgeving van de Deken van Miertstraat/Franciscanessenlaan tijdens de participatiegesprekken is geuit: de parkeerruimte aan de Deken van Miertstraat komt door deze ontwikkeling onder druk te staan. Dit terrein fungeert als de meest voor de hand liggende bezoekers-parkeerplaats voor de omliggende bestaande woningen (ook zorg- en dienstverleners) en is belangrijk voor de nabijgelegen winkels (met name de verswinkels). Iedereen die de nieuwe functies van het Kloosterkwartier bezoekt komt als eerste het parkeerterrein

aan de Deken van Miertstraat tegen. Waarom daar niet parkeren als er nog een plaats vrij is? Een parkeerschijf voor 2 uur is dan vaak geen beperking.

Conclusie:

Het besluit om de parkeerruimte op het terrein van het Kloosterkwartier te maximaleren tot de geplande 295 (geen verdere aantasting van het park) maakt dat parkeergedrag alleen met flankerend beleid kan worden bijgestuurd.

- *De onder 2 voorgestelde verkeersbeperking in de Molenstraat zal een deel van het bestemmingsverkeer leiden naar een parkeerplaats aan de oostzijde van het centrum. En dus het terrein aan de Van Miertstraat ontlasten.*

Daarnaast verwachten wij:

- *Van gemeente en Leefgoed een duidelijke P-verwijzing voor de functies van het Kloosterkwartier*
- *Van de gemeente de bereidheid om met omwonenden en winkeliers een eventuele aanpassing van het parkeerregime op het terrein aan de Deken van Miertstraat te bespreken als de primaire doelstelling van dit terrein in het gedrang komt.*

4. Overige voorzieningen

In onze zienswijze hebben wij aandacht gevraagd voor parkeren en stalling van fietsen, scooters en bijzondere laad- en losplaatsen naast het gewone parkeren. De reactie daarop is erg formalistisch: 'geen zaak van het bestemmingsplan' en 'gebouwen worden getoetst aan het Bouwbesluit'. Als de omgevingsdialog op een correcte wijze was afgerond zou er ruimte zijn geweest voor het inventariseren van nog eventuele knelpunten die in een nader overleg met de initiatiefnemer aan de orde zouden komen en eventuele oplossingsrichting.

A. Fietsen en scooters: Bij de totstandkoming van Centre Veghel was niet alleen geen rekening gehouden met openbaar bezoekersparkeren; ook voorzieningen voor gemakkelijk toegankelijke stalling van fietsen en scooters ontbraken. Uiteindelijk zijn er op maaiveld stallingen gebouwd. Daarvoor was geen ruimte gepland en ze staan ook niet op de meest logische plaats. Gevolg: het plaatsen van fietsen her en der tegen hekken en muren. Met de herinrichting van de Franciscanessenlaan moet voor de bewoners daar een praktische en esthetisch verantwoorde oplossing gezocht worden. De verwachte bewoning van de gebouwen in het Kloosterkwartier zal eenzelfde vraagstuk opleveren. Dat los je niet op met het bouwbesluit, maar vraagt nu reservering van ruimte in het plan.

B. Laad- en losplaats: De eventuele voorzieningen in dit kader voor het Kloosterkwartier zijn een zaak voor de initiatiefnemer. Maar wij bewoners van Centre veghel hebben ook straks behoefte aan een permanente royale laad- en losplaats bij de ingang van de Franciscanessenlaan, buiten het verkeer van de Molenstraat/Deken van Miertstraat. (Pakketdiensten, Verhuishagens, Thuiszorg etc.) Wij willen een garantie van de initiatiefnemers c.q. gemeente dat deze voorziening in de uitwerking een plaats krijgt.

15 april 2021

https://www.meerijstad.nl/home/alle-onderwerpen_3130/product/bestemmingsplan-aanpassen_220.html

Wanneer u een nieuw initiatief of planvoornemen heeft, met mogelijk gevolgen voor de omgeving, vragen wij u de dialoog met de omgeving aan te gaan. Een dialoog is een open gesprek tussen meerdere partijen. Het is belangrijk dat mensen uit de buurt betrokken worden bij uw plannen en dat u weet wat hun eventuele bezwaren, wensen en belangen zijn. Wie u hierbij betreft is afhankelijk van de effecten van uw plannen op de omgeving. Denk hierbij ook aan belangenverenigingen, de wijkraad of de dorpsraad. Hieronder vindt u een stappenplan voor het aangaan van een omgevingsdialoog:

Stappenplan omgevingsdialoog organiseren

Stap	Beschrijving
Omgeving bepalen	De omgeving omvat in elk geval de aangrenzende percelen. Verder iedereen van wie de situatie mogelijk beïnvloedt wordt door de plannen.
Omgeving informeren	U informeert zelf de omgeving over uw voornemen. U nodigt de geselecteerden uit de vorige stap uit voor een gesprek.
Dialoog voeren	Hieronder vindt u de eisen die gesteld worden aan de dialoog die u voert.

Criteria voor de dialoog:

- U legt uit wat uw plannen zijn;
- U biedt omwonenden de gelegenheid om hierop te reageren;
- U gaat in op de reacties;
- U geeft aan of u wel of niet iets met de opmerkingen doet of kan doen;
- U geeft aan waarom u dit wel of niet doet of kan doen;
- U biedt de omwonenden de gelegenheid aan te geven of zij hier wel of niet tevreden mee zijn.

Criteria verslag omgevingsdialoog

Van de gesprekken maakt u een verslag. Dit voegt u als bijlage toe tijdens het online indienen van het principeverzoek. In het verslag van de omgevingsdialoog staat in ieder geval:

- Datum, tijd en locatie van de dialoog;
- Aanwezigen, met van elke aanwezige of deze eigenaar, gebruiker of huurder is en van welk object/adres;
- Een samenvatting van wat door u en belanghebbenden gezegd is en wat de uiteindelijke uitkomst van het gesprek was;
- Ondertekening van het verslag door alle betrokkenen.