

Veghel, 11 september 2025.

AAN

De Raad van de gemeente Meierijstad en de
Commissie Ruimte, Economie en Bedrijfsvoering.
Postbus 10.001
5460DA Veghel.

Onderwerp:

Vaststelling Masterplan Centrum Veghel.

Geachte voorzitter en leden van de Raad
en voorzitter en leden van genoemde commissie.

Inleiding.

Deze brief heeft betrekking op het voorstel tot vaststelling van het Masterplan Veghel Centrum in combinatie met voorstellen op welke wijze uitvoering kan worden gegeven aan het bouwen van een HUB in combinatie met de financiering daarvan en de te heffen parkeergelden zowel in de HUB als voor een reguliere parkeerplaats. In onze zienswijze op het Parkeerplan hebben wij een aantal voorstellen gedaan. Daarbij is voor het overgrote deel verwezen naar het Masterplan en is niet inhoudelijk op onze vraagstellingen of opmerkingen ingegaan.

Naar onze mening valt of staat de ontwikkeling van het Masterplan met een evenwichtig en goed doortimmerd Parkeerplan cq. Parkeerbalans en Uitvoeringsmaatregelen.

In deze brief willen wij de volgende onderwerpen aan de orde stellen omdat deze naar onze mening van zeer essentieel belang zijn voor het welslagen van dit Masterplan.

1. Masterplan Centrum Veghel algemeen.
2. Mastersplan en parkeren.
3. Kosten betaald parkeren.
4. Overig zaken.

1. Masterplan Veghel algemeen.

Wij vinden dit plan na vele beleidsstukken en visies die de afgelopen jaren zijn verschenen een uitstekend plan voor de toekomst van Veghel. In het bijzonder ook hetgeen visueel is weergegeven wat voor ogen staat. Onze waardering hiervoor.

- 1.1. De contouren van het Masterplan zijn aangegeven. Belangrijk is dat het historisch centrum vanaf Wiekslag tot Markt niet wordt vergeten. Dit gebied vraagt om een goede inrichting en wellicht stedenbouwkundige aanpassingen (o.a. de huidige parkeerplaats Deken van Miertstraat, westelijke wand aan de Markt en aan de zuidzijde van het Meerijplein). Verder stellen wij voor om ook de Noordwestzijde en Vlas en Graan in zijn samenhang bij het 3^e studiegebied te betrekken. De herinrichting van de Hoofdstraat vergt een meer robuuste herinrichting van de openbare ruimte, waarbij de relatie met de bebouwingswanden het geheel een andere uitstraling moet krijgen die het verdient en

ook aantrekkelijker te zijn voor bezoekers en de winkelnering. De reactie was dat dit onderwerp geen zienswijze was op het parkeren. Ook de herinrichting van Vlas en Graan aan de periferie van het historisch centrum, vraagt naast de bebouwing aan de noordzijde, om nieuwe visie, met daarbij als uitgangspunt: vergroenen, verblauwen en het terugdringen van het nodige autoblik. In onze discussienotitie van 4 juli 2022 hebben wij daar een concreet voorstel voor gedaan. Wij moeten echter constateren dat voor deze herinrichting, die onderdeel uitmaakte van het Stadhuisplein e.o. nog geen middelen beschikbaar zijn gesteld evenals voor de visie op de herstructurering van een gedeelte van het historisch centrum. Indien nog geen concretere investeringen kunnen worden genoemd kan in eerste aanleg ook worden volstaan met een op basis van realistische aannames een kostenberekening te maken, waarbij het ook van uitermate belang is dat daarbij ook de dekking van financiële middelen plaatsvindt.

- 1.2. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het parkeren Lidle en Action. Doordat in de naaste toekomst het parkeerterrein Bolkenplein vervalt geeft dit voor de winkelnering een probleem, en wordt het parkeren met name op het Hoefplein steeds nijpender. Wij geven u sterk in overweging tot het overgaan van een strategische grondverwerving van het zgn. "garageboxenterrein" aan de Hoofdstraat. Door dit te verwerven en onderdeel te laten zijn van het toekomstige Masterplan kan voor een supermarkt, in combinatie met bouwen en parkeren een zeer adequate oplossing worden bereikt.

2. Masterplan en parkeren.

2.1. Parkeerbalans.

Op blz. 1 van de notitie Verkenning parkeerexploitatie HUB/Masterplan wordt aangegeven, dat voor de centrumontwikkeling in Veghel een parkeerbalans wordt opgesteld. Daarbij wordt inzicht gekregen in de parkeerbehoefte en de -capaciteit van de verschillende ontwikkellocaties en de HUB. In dat kader willen wij met name ook naar de toekomst, wederom bijzondere aandacht vragen voor de spreiding van parkeerplaatsen in de periferie van het historisch centrum, zoals wij die ook hebben weergegeven in onze zienswijze op het Parkeerplan.

2.2. Spreiding van openbare parkeerplaatsen rondom en in de periferie van het historisch centrum.

Wij hebben in onze discussienotitie van 4 juli 2022, die ook uw college en de gemeenteraad bekend is, diverse punten aangegeven, die naar onze mening ook van belang zijn te worden opgenomen in het Parkeerplan. Wil een goed Parkeerplan en uitvoeringsmaatregelen kans van slagen hebben dan dient dit gepaard te gaan met een evenwichtige overall-visie van de parkeerproblematiek en oplossingen die daartoe kunnen bijdragen. Een zeer belangrijk uitgangspunt is een evenwichtige spreiding van de openbare parkeerruimten. De scope van de onderzoekers en adviseurs richt zich, onzes inziens, te veel op de huidige openbare parkeergelegenheden, die voornamelijk oostelijk en zuidelijk van het historisch centrum en in de periferie zijn gelegen en waar de druk van de behoefte reeds enorm is en nog verder zal toenemen. Dit zal dan enerzijds het gevolg zijn de concrete uitvoering van het Masterplan in combinatie anderzijds naar de toekomst met de effecten van de woningbouwontwikkeling in Veghel in algemene zin.

Er is meer dan de nieuwe ontwikkeling overeenkomstig de eerste contouren van het Masterplan. Onderbelicht is gebleven de situatie rondom de Markt en de Frisselsteinstraat, de bestaande historisch kern maar ook die van het zuidelijk gedeelte van het Kloosterkwartier aan de Deken van Miertstraat, en de twee bouwtorens aan het Middegaalspad. De bestaande kleine parkeerplaats is nog steeds als parkeerplaats in beeld. Dit kleine parkeerterrein vraagt naar onze mening om een meer realistische stedenbouwkundige oplossing zeker in relatie tot de nieuwe stedenbouwkundige invulling

aan de noordzijde van de Deken van Miertstaat. Het vervallen van deze kleine parkeermogelijkheid is dan het meest voor de hand liggend.

Daarnaast hebben wij voorgesteld de parkeerplaatsen op de Markt vanwege de veiligheid van de wijze van parkeren (insteek) te verwijderen. Ook het nieuwe Kloosterkwartier heeft zijn aanzuigende werking. Rekening houdende met deze ontwikkelingen en het feit dat in dit westelijk gedeelte van het centrumgebied geen of en zeer beperkt aantal openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn, hebben wij als oplossing voor middellange termijn reeds via de discussienotitie medio 2022 het voorstel gedaan als gemeente het voormalig PTT-Complex te verwerven en op deze plaats een openbare parkeergelegenheid te creëren zodat het mogelijk wordt ook vanuit deze plaats Markt, bezoek aan kerkdiensten en uitvoeringen, het historisch centrum alsmede het Kloosterkwartier op een aanvaardbare afstand te bereiken. Niet iedereen met lichamelijke beperkingen is in staat om een afstand van 200 tot 300 meter te overbruggen (vanuit de nieuwe HUB gedachte).

Dit bevordert ook het parkeergedrag van de automobilist. Immers men zoekt van uit de richting die men komt zo snel als mogelijk een adequate parkeerplaats. Door spreiding van openbare parkeerplaatsen kan dit doel worden bereikt en wordt voorkomen dat automobilisten gaan zwerven. Een goed voorbeeld als referentie voor de spreiding is het centrum van de voormalige gemeente Uden. Veel parkeerplaatsen zijn gelegen in de periferie maar zodanig gespreid dat een automobilist niet hoeft te gaan zwerven en op zoek moet naar de meest gewenste parkeerplaats en dan in een gebied dat reeds overvol is.

Wij willen meegeven “wacht nooit te lang met het nemen van duidelijke politieke beslissingen en die te vertalen in de noodzakelijke juridische context. Wacht ook niet te lang met strategische grondverwerving want dit kan zeker tot gevolg hebben daar, waar de mogelijkheden schaars zijn, belangrijke doelstellingen niet kunnen worden geëffectueerd”.

Nu ook parkeerplaatsen op het Bolkenplein, het Meierijplein en het Stadhuisplein en achter het gemeentehuis, in de nabije toekomst gaan verdwijnen hebben wij geadviseerd de realistische mogelijkheid te onderzoeken om het “garage-boxen” terrein aan de oostkant van het Meierijplein noordelijk van de Hoofdstraat in eigendom te verwerven. Het doel is dan een realistische mogelijkheid te hebben op die plaats een openbare parkeergelegenheid te creëren, die tevens een oplossing kan bieden voor de veel te kleine parkeerplaats Hoefplein voor met name de Lidle maar ook voor de Action.

De gemeente heeft onlangs een uitspraak gedaan om met name strategische aankopen te doen om te vermijden dat op bepaalde plaatsen ongewenst ontwikkelingen zouden kunnen plaatsvinden. In het kader van de autonome taak van een gemeentelijke overheid haar grondgebied op een wijze in te richten in het belang van haar inwoners en daarbij rekening houdende met bestemmingen die nodig zijn voor de verwezenlijking van beleidsvoornemens bepaalt de gemeenteraad als eerste haar beleidsvoornemens en de wijze van uitvoering. Wanneer derden onroerend goed verwerven zijn deze er als basis op uit hun eigen doelstellingen te realiseren en dat is in de meeste gevallen met een doel daarbij ook winst te maken. Komt men als overheid te laat met handelingen (lees verwerving) dan staat men als reserve langs de lijn en danst dan meestal naar de pijpen van een onderneming. In het bovenstaande is reeds bijzondere aandacht darvoor gevraagd.

Onlangs heeft wethouder van Burgsteden ons bestuur meegedeeld, dat er plannen zijn voor de herontwikkeling van het PTT-complex, waarbij wordt uitgegaan van de transformatie naar appartementen. Dit zou een gemiste kans zijn omdat het creëren van adequate parkeerplaatsen aan de westelijke periferie niet meer mogelijk is.

De Hoogstraat aan de westelijke kant van de Markt biedt daartoe immers geen mogelijkheden.

Geadviseerd wordt derhalve in deze zeer snel een beslissing te nemen over het creëren van deze parkeerplaats en dan tot verwerving van dit complex over te gaan. Indien reeds de eigendom in handen van een projectontwikkelaar is dan met elkaar in overleg te gaan om zijn doelstellingen elders te realiseren. Deze verwerving en de aanleg van traditionele openbare parkeerplaatsen zou dan als voordeel hebben dat deze investeringskosten aanmerkelijk lager dan wat moet worden geïnvesteerd in een HUB. Om een misverstand te voorkomen is het niet de bedoeling dat deze parkeerplaats de vervanger is van de te realiseren HUB aan de Meierijstraat. Onze parkeeroplossing staat op zich als oplossing in het westelijk segment van het centrum. Als reactie op de spreiding wordt van gemeentewege gesteld dat het noorden en het westen van het centrum niet zijn gelegen aan gebiedsontsluitingswegen maar aan wegen die minder geschikt zijn om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. Daarnaast wordt aangegeven dat het vervallen van de kleine parkeergelegenheid aan de Deken van Miertstraat niet mogelijk is in het belang van winkeliers en bewoners en dus niet kan vervallen. Als antwoord op het creëren van parkeerplaatsen zoals door ons voorgesteld zijn deze op deze plek niet of minder wenselijk. Betreffende wegen zijn ook minder geschikt om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken aldus de reactie op onze zienswijze door de gemeente. De gemeente gaat uit van een grootschalige parkeervoorziening. Wij zijn van mening dat de behoefte te veel wordt geconcentreerd op met name het oostelijk en het westelijk gedeelte van de periferie. Een beperkte stroom verkeer bijvoorbeeld van uit Heeswijk-Dinther en van uit de NCB-laan kan eerder worden opgevangen zonder dat van grootschaligheid sprake is. Een en ander is veel efficiënter dan het laten doorrijden naar met name het zuidelijk en het oostelijk deel. Door een te grote concentratie en dus niet spreiden worden met name de afstanden voor minder validen, mensen met een lichamelijke beperking maar ook ouderen veel te groot. Wij stellen ons voor daarover nog eens goed na te denken zeker in combinatie met de grote HUB die in de beleidsgedachte als een ultimo mogelijkheid wordt gezien. Wij zijn van oordeel dat een HUB er moet komen maar zijn daarbij ook van oordeel dat dit niet de enige ultieme oplossing is om het parkeren in het centrum op een goede maar ook evenwichtige wijze te reguleren.

2.3. . Veiligheid wijze van aanleg parkeerplaatsen.

In algemene zin is het ook van belang te bezien op welke wijze parkeerplaatsen worden aangelegd. De parkeersituatie op met name Vlas en Graan vanaf de Hoofdstraat tot en met het Stadhuisplein is thans “oververhit”. Deze oververhitting wordt nog verder aangewakkerd door de ontwikkeling van de bouw van appartementen aan de noordzijde van Vlas en Graan. Beleidsuitgangspunt is ook (op bladzijde 21 van het Parkeerplan), dat met betrekking tot de (her)inrichting van de openbare ruimte: meer groen en klimaatbestendige maatregelen noodzakelijk zijn. In het ruimtelijk koersdocument (blz. 23 en 24) wordt aangegeven, dat van uit de Aa nieuwe groene oost-west verbindingen zeer gewenst zijn. In onze discussienotitie hebben wij daartoe reeds een voorstel gedaan door in het middengebied van Vlas en Graan een andere wijze van parkeren voor te stellen namelijk het “hofjesparkeren” ook wel genoemd “buitenom met groene loper”. De mogelijk bestaat deze ruimte te voorzien van een evenwichtige groen aanplant Door op deze wijze de herinrichting van parkeerplaatsen uit te voeren dus ook met een verdiepte ligging wordt ook het aanzicht van het vele blik aanmerkelijk verminderd. De veiligheid voor zowel automobilist als fietser op de doorgaande verbinding wordt hierdoor ook aanmerkelijk vergroot. Een voorbeeld is te vinden in de parkeergelegenheid voor het v.m. gemeentehuis van Sint-Oedenrode (thans Bestuurscentrum). Uitgegaan wordt van eenrichtingsverkeer en een zodanige inrichting van de weg dat dat de auto daarbij te gast is, waarbij ook het profiel van de weg wordt aangepast ten behoeve van ruimte voor de voetganger.

Ook komt de vraag op of er een verbinding voor de automobilist moet blijven in de overgang van Vlas en Graan naar Stadhuisplein en omgekeerd. Immers vermeden moet worden dat beide gedeelten over en weer als sluiproute worden gebruikt

Uit veiligheidsoverwegingen wordt eveneens voorgesteld de verbinding van uit de Hoofdstraat langs Vlas en Graan (aan de west- en zuidzijde tot aan het Stadhuisplein) alle insteekparkeerplaatsen op te heffen (lees te verwijderen) waardoor aan deze zijden meer ruimte ontstaat voor met name voetgangers en het gebied als leefomgeving aantrekkelijker kan worden heringericht. Vanaf het (nieuwe) Stadhuisplein tot aan de Markt ontstaat dan de zo gewenste groene long en een aantrekkelijke voetgangersverbinding.

Uit veiligheidsoverwegingen wordt ook geadviseerd de inparkeervakken aan de westkant van de Markt op te heffen, waardoor het mogelijk wordt de Markt in zijn functie wat meer cachet te geven.

Bij de discussienotitie is ook ons een tekening gevoegd waaruit een en ander duidelijk blijkt. Als gevolg van de herinrichting Vlas en Graan vervallen ca. 40 parkeerplaatsen. Deze kunnen echter volledig kunnen worden opgevangen door de nieuwe parkeergelegenheid op het binnenterrein bij de Aldi. De door ons aangedragen oplossing draagt in belangrijke mate bij aan het vergroenen en verblauwen en het terugdringen het van het aantal auto's in een groot vlak waarbij het "blik" thans ook waarneembaar de overhand heeft.

3. Betaald parkeren.

3.1. Er zijn thans 120 ontheffingen uitgegeven. Er mag naar onze mening geen discrepantie ontstaan tussen de financiële consequenties van het parkeren op eigen terrein middels een traditionele parkeervoorziening dan wel parkeergarage (met veel kosten) en de kosten van het verlenen van ontheffingen. Het teveel concentreren op één HUB en dat dan de oplossing zou kunnen zijn voor het in de toekomst goed kunnen reguleren van het parkeergedrag zou zeer onverstandig zijn. Er leiden diverse wegen naar Rome maar een goede afweging tussen het traditioneel parkeren en een HUB is naar onze mening de meest voor de hand liggende oplossing. Door de gemeente wordt als reactie gegeven dat hiervoor inderdaad een goede afweging moet worden gemaakt. Parkeren voor sociale huurappartementen wordt volledig in de HUB opgevangen en afgekocht. Wij zijn van oordeel en vragen ons af of dit wel een evenwichtige oplossing is. Immers met name wordt er dan van uit gegaan dat elke sociale huurwoning bijdraagt in de kosten van het HUB parkeren. Dit betekent naar onze mening wel een aanmerkelijke financiële druk voor de woningbouwinstellingen. Kosten voor autobezitters met een sociale huurwoning kunnen onzes inziens normaliter integraal worden doorberekend aan degenen die daaraan behoeften hebben. Wij vragen ons echter af of het wenselijk een investeringsbijdrage te vragen aan ontwikkelaars van € 10.000,00. Een afkoopsom geeft recht op maar het later doorberekenen van gestegen kosten wordt hierdoor veel moeilijker.

3.2. Niet is te achterhalen welke gebieden op maaiveldhoogte met een parkeertarief worden belast.

Met name de kosten van aanleg van parkeervoorzieningen ten behoeve van de supermarkten worden bekostigd door deze zelf. We kunnen ons voorstellen dat voor deze specifieke parkeervoorzieningen een blauwe zone blijft gelden. Uit de verschillende alternatieven blijkt niet of in de toekomst blauwe zones blijven gelden. Hierin dient dan ook naar onze mening goed gemotiveerde duidelijkheid te worden verkregen.

3.3. De afweging van betaald parkeren, waar, hoe, grootte en in welke vorm zal nog om een duidelijke visie met onderbouwing plaatsvinden. Wat nu in de notitie is weergegeven moet naar onze mening dan ook worden gezien als algemeen richtinggevend.

4. Voorgesteld wordt aan de Rembrandtlaan een regulier op maaiveldhoogte aan te leggen parkeerplaats, dat gratis is. Op welke plaats wordt meer specifiek gedacht dit te kunnen realiseren? Rekening dient bovendien te worden gehouden met de afstand tot het centrum. Indien deze afstand te groot is zal deze worden gemeden en dus nutteloos leegstaan. Wellicht is een meer voor de hand liggende plaats op redelijke afstand van het Centrum het terrein van Joachim en Anna. Naar onze mening is een en ander te overwegen waard.

3. Overige zaken.

- 3.1. Op de bijlagen 3 (onderbouwing kosten investeringen en exploitatie voorzieningen) rust vertrouwelijkheid. Dit geldt tevens voor bijlage 4 exploitatie Masterplan. Door de fractie Hart is de vraag gesteld tot wanneer de vertrouwelijkheid geldt. Daarop is van gemeentewege geantwoord vanwege de economische en financiële belangen van de gemeente. De status vertrouwelijk wordt opgeheven, wanneer deze informatie de marktwerking niet meer kan verstoren. Wij vinden dit een wat onevenwichtige benadering. Immers inzicht in deze bijlagen is voor eenieder noodzakelijk die wil meedenken om een juiste afweging te doen. Dat betekent ook voor burgers en anderen die zich betrokken voelen bij de besluitvorming en waarbij hun deze informatie wordt onthouden. Indien men van mening is dat een verstoring van belangen zou kunnen plaatsvinden dan moet het toch mogelijk zijn om bijvoorbeeld via "indikking" van gegevens dan wel via algemene omschrijvingen een zodanig stuk op te stellen op basis waarvan ook door derden een en ander kan worden afgewogen. Nu ontbreken naar onze mening gegevens die elementair zijn voor de besluitvorming.
- 3.2. Nu reeds vragen om kredieten voor de HUB e.d. is naar onze mening zeer opportuun. Dit betreft ook de herinrichting van de Meierijstraat en het parkeren op maaiveld is naar onze mening in onvoldoende mate onderbouwd teneinde een goede en evenwichtige afweging te maken. Daarbij geldt dan ook de vraag op welke wijze het college denkt dekkingen te vinden in de onrendabele top. Dit geldt ook voor de heroriëntatie van het de ontwikkeling van het historisch centrum en Vlas en Graan, waarvoor nog geen investeringsbedragen e.d. zijn voorzien met daarbij ook inzicht in de dekking.

4. Besluitvorming.

Naar onze mening dient de besluitvorming, rekening houdende met het vorenstaande, thans dan ook het volgen de te zijn:

- a. In te stemmen met het (richtinggevend karakter) van het Masterplan.
- b. Middelen beschikbaar te stellen voor de heroriëntatie op het bestaande historisch centrum en aanvullend Vlas en Graan) en in een meer concrete vorm voor te leggen aan de gemeenteraad.
- c. Zich uit te spreken voor met name betaald parkeren in het Centrum van Veghel en wel zodanig op basis aanvullende informatie en visieontwikkeling.
- d. Middelen beschikbaar te stellen voor met name strategische grondverwerving op een tweetal plaatsen (PTT-gebouw) en zgn. garageboxenterrein aan de Hoogstraat.
- e. Inzicht te verstrekken in de kosten van tot op heden verrichte voorbereidende kosten en de toekomstig te verwachten kosten van voorbereiding voor met name Stedenbouwkundige en Planologische maatregelen, maatregelen van verkeer en vervoer en herinrichting van de openbare ruimten.

5. Slot.

Wij hopen dat deze brief een positieve bijdrage te leveren aan de beraadslagingen en besluitvorming door zowel in de commissie Ruimte, Economie en Bedrijfsvoering op 11 september 2025 en de raadsvergadering op 18 september 2025.

Met vriendelijke groet,

Het Bestuur van de VvE Parkrésidence Veghel
Namens dit,


Secretaris.

Mob.  E-mail: 