

VvE Parkrésidence Veghel

Veghel, 4 juli 2022.

DISCUSSIE-NOTITIE (HER)INRICHTING STADHUISPLEIN E.O.

Inleiding.

Als bestuur van de VvE Parkrésidence hebben wij op 28 maart jl. een overleg gehad met de projectleider [REDACTED] en [REDACTED], van LOS Stadomland. Na afloop van dit gesprek werd de afspraak gemaakt om onze zienswijze te geven over de herinrichting.

Er zijn met ons bestuur al diverse overleggen gevoerd over de (her)inrichting van het Stadhuisplein e.o. In het kader van de participatie van onwonenden is ons in het eerste kwartaal 2020 de gelegenheid gegeven mee te denken met de ontwikkeling in dit gebied zowel voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte alsmede de nieuwe bebouwing.

Op 29 maart 2020 hebben wij aan het college van burgemeester en wethouders een reactie gegevens op de plannen voor de herinrichting. Op 4 juni 2020 hebben wij aan de commissie Mens en Maatschappij en aan de gemeenteraad een aanvullende/gewijzigde zienswijze gegeven. In de periode nadien hebben tot medio september 2020 diverse overleggen plaatsgevonden met zowel leden van het college van burgemeester en wethouders als met ambtenaren, waarbij naar onze mening er op een veelheid van punten geen echte fundamentele discussie is gevoerd over de door ons in het kader van de zgn. overall-gedachte aangedragen zienswijze. Diverse gedachten/opmerkingen werden niet beantwoord, dan wel waren zeer onbevredigend in de beantwoording en voldeden ook niet aan wat redelijkerwijs mocht worden verwacht.

Met het oog op de realisatie van de supermarkt Aldi wordt het thans zeer wenselijk zo niet noodzakelijk geacht voldoende inzicht te verkrijgen in het totaal van de meest gewenste cq. noodzakelijke (her) inrichting in dit gehele gebied zowel op middellange als langere termijn. Dit hebben wij van onze zijde meerdere malen bepleit doch zonder resultaat. Het in mootjes hakken van een overall-visie kan zeker naar de toekomst toe het gevaar in zich houden, dat deze elementen niet meer inpasbaar zijn op basis van de doelstelling die vooraf als duidelijke kaders waren gesteld

In dit kader willen wij ingaan op de volgende aspecten:

1. Het parkeren in algemene zin.
2. Parkeren middels parkeerdek.
3. De afwikkeling van het doorgaande verkeer op de hoofdstructuurontsluiting van de Markt naar de Meierijstraat v.v.
4. Bebouwing noordelijke wand Vlas en Graan.
5. Terras aan zwembad.
6. Aanlegplaatsen recreatieve verkeer op de Aa.
7. Nieuwe brug over de Aa.
8. Voetpad langs complex Parkrésidence Veghel.
9. Voorzieningen voorzijde Aldi supermarkt (incl. bevoorrading).

10. Slot.

1. Parkeren.

In de memo aan de gemeenteraad van 17 juni 2020 van het college is in het kader van de samenhangende ontwikkelingen tussen de verschillende centrum gedeelten aangegeven, dat op dat moment een parkeeronderzoek (parkeerbalans) wordt opgestart om de parkeervraag en het parkeeraanbod van de huidige en de toekomstige situatie voor het volledige Veghelse Centrum in beeld te brengen. Hierbij zou dan worden gekeken naar de lopende ontwikkelingen, zoals het zwembad, de Aldi en de openbare ruimte. Ook wordt rekening gehouden met de beoogde toekomstige centrum-ontwikkelingen.

In de notitie beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Vlas en Graan-Stadhuisplein, deelgebied 1” Veghel van 24 augustus 2021 wordt aanvullend op voormelde memo opgemerkt (bladzijde 6) dat in 2020/2021 een concept “dynamische parkeerbalans” is opgesteld en dat deze op dat moment verder wordt uitgewerkt en betrokken bij de verdere ontwikkeling van het toekomstige eindbeeld, zodat er nu en in de toekomst een adequate parkeersituatie is en blijft bestaan voor het Veghelse Centrum. In verband met het niet doorgaan van een voorgenomen parkeerdek ter plaatse van de huidige sporthal (lees binnenterrein parkeren zwembad/Aldi) wordt middels de raadsinformatiebrief van 15 maart 2022 meegedeeld, dat verkeerskundig een gebouwde parkeervoorziening voor het centrum van Veghel nog steeds wenselijk wordt geacht. Om die reden wordt de komende jaren de mogelijkheid onderzocht om op een andere lokatie een gebouwde parkeervoorziening te realiseren.

Wij vinden het bijzonder dat tijdens de zienswijze beantwoording wordt aangegeven dat de concept dynamische parkeerbalans in concept gereed is en verder wordt uitgewerkt. Er is sinds deze datum thans meer dan 10 maanden verstreken en tijdens het vorige informatieve overleg werd meegedeeld dat zeker nog geen duidelijkheid bestaat over de parkeersituatie in het gebied Stadhuisplein e.o. en in het bijzonder in het gebied Vlas en Graan. Wanneer via de raadsinformatiebrief van 15 maart jl. gewag wordt gemaakt van genoemd onderzoek vragen wij ons in alle redelijkheid af of het niet de hoogste tijd wordt met een wel overwogen visie te komen voor de oplossing van het parkeervraagstuk.

Meerdere malen hebben wij gesproken over de massaliteit van het parkeren aan de Vlas en Graan. We hebben het advies gegeven met name aan Vlas en Graan over te gaan op het zgn. “hofjes-parkeren” ook wel genoemd “buitenom met groene loper”. Wanneer daarbij ook wordt overgegaan de ligging verdiept aan te leggen en deze ruimte eveneens in te vullen met een evenwichtige groenaanplant komt dit het gehele aanzien van de omgeving maar ook de veiligheid voor zowel het parkeren als het doorgaande verkeer aanmerkelijk ten goede. Een voorbeeld is te vinden voor het parkeren voor het v.m. gemeentehuis in Sint-Oedenrode. Uit veiligheidsoverwegingen wordt voorgesteld de verbinding van uit de Hoofdstraat, langs Vlas en Graan te ontdoen van de huidige insteekparkeermogelijkheden. De herinrichting van dit gedeelte kan dan ingevuld worden middels een voetpad annex groenelementen, waardoor aan de zuidzijde van Vlas en Graan, langs de nieuwe Aldi, het complex Parkrésidence Veghel en voorgezet naar de Hoofdstraat en de Markt en omgekeerd een vrije zone ontstaat voor voetgangers. Wanneer de huidige situatie van het parkeren aan de zuidzijde van Vlas en Graan ook gaat verdwijnen wordt bereikt dat het geheel ook veel veiliger wordt. Indien de mogelijkheid blijft bestaan tot het insteekparkeren voor Aldi aan de overzijde van de hoofdontsluitingsweg dan is dit uit een oogpunt van veiligheid een zeer ongewenste situatie.

Het zgn. binnenterein met als bestemming “parkeren” biedt voldoende ruimte om ter plaatse ook mogelijkheden te creëren voor het parkeren door autobezitters met een beperking. Indien noodzakelijk zou voor deze groep autobezitters ook de mogelijkheid kunnen blijven bestaan op bepaalde plaatsen aan de zuidzijde van Vlas en Graan te laten parkeren maar dan wel via het begrip “langsparkeren” bij de voordeur.

Wij zijn van oordeel dat het ook zeer gewenst is om de zg. inparkeerplaatsen gelegen westelijk aan de bestaande doorgaande weg op de hoek Stadhuisplein/Vlas en Graan uit veiligheidsoverwegingen te laten vervallen.

In pincipe komt het er dus op neer dat alle inparkeervakken vanaf de Hoofdstraat, via Vlas en Graan naar het Stadhuisplein komen te vervallen.

Doordat in het historisch centrum leegstaande winkelruimte wordt omgezet in appartementen zal dit tot gevolg hebben dat de parkeerdruk steeds meer goed toenemen. Door het aanvullend parkeren te leggen in het gebied Stadhuisplein/Vlas en Graan ontstaat een verhoogde parkeervraag. De parkeerdruk in dit gedeelte is al hoog maar wordt steeds meer buiten proportioneel. Wij begrijpen de gedachte die in eerste aanleg het college voor ogen had om op het gedeelte van de oude sporthal en het nu wel te noemen voormalige zwembad een parkeerdek te creëren. Nu dit niet doorgaat zal voor een andere oplossing moeten worden gekozen.

Wat zou voor het gehele centrum nu de meest realistische oplossing zijn. We hebben ons over deze situatie beraden daarbij uitgaande van de gedachte dat een zo evenwichtig mogelijke spreiding van de parkeerbehoefte dient plaats te vinden. De Markt op zich is te samen met een gedeelte van het historisch centrum een grote publiektrekker en daarom zal naar onze mening een mogelijkheid moeten worden gecreëerd om om de parkeerbehoefte ook meer westelijk te zoeken. Een van de mogelijkheden is de realisatie van een parkeervoorziening op het terrein van het voormalig PTT-complex. De afstand is beperkt, waarbij ook voor de toekomst het een parkeergelegenheid is ten behoeve van de omgeving van het voormalige klooster aan de Deken van Miertstraat. Het in aanbouw zijnde appartementencomplex Frisselstein voorziet ondergronds in haar eigen parkeerbehoefte. Dat betekent naar onze mening ook dat de inparkeervakken op de Markt kunnen verdwijnen, zodat de gehele omgeving van het Marktplaatsje in ere wordt hersteld. Ook de veiligheid op dit weggedeelte wordt hierdoor aanmerkelijk verbeterd.

Als de Hoofdstraat en het Meierijplein tezamen met een gedeelte van het historisch centrum de levensader van het nieuwe winkelen moet worden dan zou het wenselijk zijn aan de oostkant van het Meierijplein te bezien naar een adequate parkeergelegenheid op zeer korte afstand bereikbaar. We denken dan met name aan het ingesloten terrein aan de Hoofdstraat, waarop op dit moment diverse garages aanwezig zijn. Wellicht dat middels amovering van een woning naar de Hoofdstraat een ideale ingang/uitgang kan worden gecreëerd. Dit terrein ligt zodanig ingesloten dat een andere bestemming daarbij niet in de rede ligt. Wij adviseren u dan ook deze mogelijkheid te onderzoeken. Hierdoor zal ook een aanmerkelijk parkeerdrukverhoging naar Stadhuisplein/Vlas en Graan kunnen worden voorkomen.

2. Parkeren middels parkeerdek.

Nu het realiseren van een parkeerdek in het binnenterrein van de v.m. sporthal niet mogelijk is wordt de vraag levensgroot hoe kan de steeds toenemende druk van het parkeren in dit gedeelte van het centrum op de meest adequate wijze worden opgevangen. Wij hebben in

eerdere correspondentie en advisering aan het college en de gemeenteraad aangegeven dat het zeer te overwegen valt een ondergrondse parkeergarage te realiseren achter het gemeentehuis. Daarbij zijn dan ook motieven aangedragen op welke wijze dit zou kunnen plaatsvinden met daarbij ook de mogelijkheid van een eventuele toekomstige uitbreiding van het gemeentehuis.

Nu de nieuwe zone westelijk van het Stadhuisplein als groene beekrandzone wordt ingericht en een combinatie ontstaat met het Julianapark (gescheiden) door de rivier de Aa en meer reuring is te verwachten in dit gebied dient te vraag te worden gesteld of en waar het meest effectief kan worden geparkeerd. Als de aantrekkingskracht van deze omgeving toeneemt zal ook de behoefte bestaan aan meer parkeergelegenheid. Deze is er nu met name aan de zijde van het Julianapark niet of althans in zeer beperkte mate (bestaande straten).

Wij geven u dan ook in overweging een parkeerdek te realiseren achter het gemeentehuis. De afstand naar de nieuwe inrichting op het voormalig terrein van de Blauwe Kei in combinatie met de oversteek van en naar de overzijde, zijnde het Julianapark, is beperkt en betekent in de druk bezochte perioden ook een ontlasting van het parkeren in de aangrenzende woonstraten westelijk van het park.

Door het realliseren van een parkeerdek is het ook mogelijk een verschuiving van het parkeren op Vlas en Graan en Stadhuisplein te effectueren naar dit parkeerdek. Daardoor wordt de druk op met name Vlas en Graan en Stadhuisplein verminderd. Overigens wordt opgemerkt dat dekkingsmiddelen voor een dergelijk parkeerdek reeds beschikbaar zijn gesteld gesteld bij de bouw van het nieuwe zwembad. Een globaal door ons opgestelde parkeerbalans geeft aan dat hierdoor een behoorlijke ruimte ontstaat voor het parkeren in de toekomst.

3. Hoofdstructuur ontsluiting.

Diverse malen hebben wij aandacht gevraagd voor met name de hoofdontsluiting van de Markt, via Vlas en Graan naar de Meierijstraat v.v. Wij zijn in onze bief van 29 maart 2020 uitvoerig ingegaan op deze situatie. Met name het gedeelte van de aansluitingen op de Meierijstraat vraagt naar onze mening naar de toekomst toe een adequate afweging en besluitvorming. Belangrijk in deze is zich af te vragen op welke wijze de verkeersafwikkeling in dit gebied het meest evenwichtig kan plaatsvinden. Zowel in noordelijke richting als in zuidelijke richting van uit de Meierijstraat kan het Stadhuisplein en verder worden bereikt. Het verkeer van uit Vlas en Graan zelf wordt nu gedwongen over een lange route zijn weg elders te vinden. De hoofaanvoer van af de Meierijstraat ligt nu dicht bij de bebouwing aan de noordkant van het Stadhuisplein. Het uitgaande verkeer dient nu de route langs het gemeentehuis te volgen met nadien een zeer onevenwichtige en ook gevaarlijke oversteken op de Meierijstraat (fietsers van beide richtingen en voergangersverkeer). Bovendien hoopt zich ter plaatse het autoverkeer op omdat de uitmonding zeer smal is. Om met name het verkeer in deze gedeelten meer te reguleren zou het naar onze mening de beste oplossing zijn de hoofdader van het ingaande en uitgaande verkeer te centraliseën. Voor een goede doorstroming van het doorgaande verkeer op de Meierijstraat en de verkeersbewegingen naar aanliggende gebouwen/voozieningen goed te reguleren zou de meest realistsche en werkbare oplossing voor de langere termijn zijn een rotonde te creëren centraal in dit gebied.

Wij vinden het uitermate jammer dat de reactie van de gemeente is dat men er naar “gekeken” heeft. Een rotonde heeft een enorm ruimtebeslag en de kosten hiervan zijn hoog aldus de ambtelijke visie. De verkeerskundige meerwaarde zou daar en tegen slechts (zeer) beperkt zijn. Wij hebben de stellige indruk dat in onvoldoende mate dit, naar onze mening, realtischistische alternatief, is afgewogen en met uitlatingen waarom niet is onderbouwd. Dat

een rotonde meer ruimtebeslag inneemt is evident. Op de tekening zijn wij uitgegaan van in principe een doorsnede van 30 meter. Ook bij een wat grotere doorsnede valt de in beslag te nemen ruimte wel mee. Een beter onderbouwde visie en uitwerking met effecten - ook naar de toekomst toe - mag in alle redelijkheid worden verwacht. De term “we hebben ernaar gekeken” komt bij ons als zeer onwezenlijk over en doet geen recht wat redelijkerwijs bij een onderzoek en visie mag worden verwacht.

Uiteraard blijft in onze visie het zuidelijk gedeelte van de huidige weg wel gehandhaafd, in hoofdzaak als fietsstraat, waaraan ten behoeve van de benodigde kortparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van het gemeentehuis mogelijk blijft, maar uitgaand autoverkeer ter plaatse niet meer mogelijk is.

Omdat er naar en van uit het gemeentehuis maar ook van uit het achter het gemeentehuis gelegen parkeergelegenheid gezien twee richtingenverkeer ontstaat wordt geadviseerd de huidige weg gelegen westelijk van het Stadhuisplein wat (dus beperkt) te verbreden met een zodanige inrichting, dat fietsers primair zijn en auto's secundair. De veronderstelde vergroening op het Stadhuisplein zal – naar ons tijdens het in hoofde genoemde overleg – werd meegedeeld zeer beperkt zijn.

Aan Vlas en Graan gaat wij uit van een hoofdontsluiting met eenrichtingenverkeer, zowel voor auto's als voor fietsers. Via de noordelijke en zuidelijke kant, kan voor fietsers en voetgangers van uit het Steegje de huidige doorgang (wellicht aangepast) grotendeels behouden blijven. Wat verderop richting de Aldi kan een doorsteek voor voetgangers en fietsers worden gemaakt. Het autoverkeer via deze noordelijke hoofdstructuur krijgt in onze visie geen afzonderlijke doorgang tussen de parkeerplaatsen. Immers de veiligheid is daarmee niet gediend. Het beperkt omrijden naar bijvoorbeeld Aldi dan wel aangrenzende bebouwing aan de zuidzijde van Vlas en Graan is zeker overbrugbaar en verdedigbaar.

Doordat in onze visie de parkeerplaatsen aan de westzijde van Vlas en Graan verdwijnen kan ten dan daar ook de hoofdontsluitingsweg (twee richtingen) wat worden verbreed.

4. Bebouwing noordelijke zijde van Vlas en Graan.

In onze bief van 29 maart 2020 hebben wij bijzondere aandacht gevraagd voor de noordelijke wand van Vlas en Graan. Wij zijn verheugd dat reeds twee meer concrete plannen zijn ingediend (v.m. HoutBrokx en het plan Nieuwe Oogst). Resteert nog een gedeelte achter de v.m. ING bank en de ABN-AMRO bank.

In onze visie van eenrichtingenverkeer met daartussen het zgn “hofjesparkeren” vereist aan de noordelijke wand ruimte voor voetgangers in combinatie met groenelementen. Wij gaan er van uit dat bij de realisatie van de verschillende plandelen daarmee rekening wordt gehouden.

Deze voetgangersstrook is noodzakelijk doordat de huidige voetgangersplaats centraal in dit gebied gaat verdwijnen door de wijze van parkeren.

5. Terras aan zwembad.

Wij hebben meerdere malen gepleit voor een terrasvoorziening aan het zwembad. Doordat meer reuring in dit gebied is te verwachten, zeker in combinatie met het recreatieve verkeer op de Aa en de bezoekers van het park, ontstaat een belangrijke wisselwerking in deze gebieden. Het huidige zwembad voorziet binnen reeds van een acceptabele horecavoorziening. Tijdens de gesprekken is van uw zijde opgemerkt dat de exploitatie van een terras in strijd is met de horecaverordening in het centrum.

Het nieuwe zwembad krijgt met beperkingen een leuke aantrekkelijk horecavoorzieningen in het gebouw gelijkloend aan wat in Sint-Oedenrode is gerealiseerd. Wat is nu het verschil indien bezoekers verblijven in het gebouw dan wel verblijven op een terras aan het gebouw met name in de zomermaanden. Bovendien wordt het gehele gebied wat aantrekkelijker omdat het ook gesitueerd kan worden aan een waterpartij in de directe omgeving van het zwembad. Wij kunnen ons niet voorstellen dat de horecaverordening zich daartegen zou kunnen verzetten.

De omgeving van het Stadhuisplein dient in de toekomst meer groen en blauw te bevatten. Wat is erop tegen dat in dat gebied een terras wordt aangelegd voor bezoekers van het zwembad maar ook degenen die in de toekomst vertoeven in dit nieuw aantrekkelijk ingerichte gebied langs de Aa met een doorgang naar Vlas en Graan en de huidige meer versteende massa op de Markt.

Niets toch denken wij. Bovendien heeft het als voordeel dat extra inkomsten kunnen worden gegenereerd om het nadelig exploitatiesaldo van het zwembad wat naar beneden bij te stellen. Een dergelijke terrasvoorziening draagt bij aan financieel exploitatie en als een beperkte eye-catcher wordt het in dit gebied alleen maar aantrekkelijker. Het vertoeven in een groenachtige omgeving voor een natje en een droogje verhoogt ook de zo nadrukkelijke kwaliteit in dit gebied. Wij adviseren in deze dan ook deze terrasvoorziening bij het geheel van de herinrichting van de openbare ruimte te betrekken.

6. Aanlegplaatsen recreatieve verkeer op de Aa.

Op onze vraagstelling over de mogelijkheid van het aantrekkelijk maken in dit gebied van aankomende en vertrekkende recreanten op de rivier de Aa hebben wij voorgesteld te komen tot aanleg van aanlegplaatsen voor dit recreantenverkeer. Als antwoord hebben wij gekregen dat een passage voor aanleg van kano's, fluitboot etc. in het Julianapark niet mogelijk is. Dat hebben wij ook niet voorgesteld. We gaan uit van aanlegvoorzieningen aan de oostkant van de Aa tussen het huidige zorgappartementencomplex Residentie De Meierij en het complex Parkrésidence Veghel.

Dat een cascade een beletsel zou zijn vinden wij in de redenering uitermate vreemd. Immers een kleine doorgang met zoveel mogelijk behoud van de cascade moet naar onze mening mogelijk zijn

Als recreatieve activiteiten willen wij noemen roeien, kanoën, suppen een fluitboot en wellicht nog meer activiteiten die zich in de toekomst zullen gaan aandienen. De huidige aanlegplaats voor de fluitboot is mede vanwege de bijzonder steile trap zeker niet uitnodigend. Nee, deze is zelfs gevaarlijk voor met name ouderen maar ook een beletsel voor lichamelijk gehandicapten. Deze trap is in feite bedoeld als werktrap voor het waterschap in

verband met het onderhoud van de brug. Een meer aantrekkelijke en naar onze mening meer evenwichting gekozen aanlegplaats plaats is naar onze mening een behoorlijke meerwaarde.

7. Nieuwe voet/fietsbrug over de Aa/versus afbraak bestaande brug.

Voor ogen staat de vervanging van de huidige brug tussen het Julianapark en het Stadhuisplein e.o. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat aangegeven, dat de huidige brug de inrichting van het park volgt zoals dat in de jaren 1960/1970 is aangelegd. De routing van en naar deze brug, met name van uit de zijde Vlas en Graan/Stadhuisplein wordt van gemeentezijde minder logisch gevonden.

Een nieuwe brug, ter vervanging van de bestaande, zal als “eye-catcher” de verbinding en zichtlijn tussen het Julianapark en Stadhuisplein versterken. De vraag is of dit wel een realistische “eye-catcher” is. Immers moet een brug persé de aandacht trekken in een gebied waar groen en blauw meer aandacht moet krijgen. De huidige fiets/voetbrug is nu gesitueerd tussen de brug over de Rembrandlaan en de brug van uit de Markt naar de Hoogstraat. Er is sprake van een zeker evenwicht in het geheel. Bovendien neemt het ook een centrale plaats in van uit het park gezien. Wanneer deze wordt in meer zuidelijke richting wordt verlegd wordt deze visueel opgeslokt door brug van de Rembrandlaan. We moeten nu constateren dat deze brug in evenwicht vormt tussen beide gedeelten met een functionaliteit die voldoet aan ook in de toekomst te stellen eisen. Wanneer een wat bredere brug wordt aangelegd zal de veiligheid voor fietsers, voetgangers en brommers zeker niet toenemen. Hoe meer ruimte hoe meer veiligheid en dit komt de veiligheid beslist niet ten goede, nee het wordt er zelfs gevaarlijker door.

De vraag is waar de normale routing ligt van het verkeer dat van uit het Julianapark komt. We moeten nu constateren dat het meeste voetgangers en fietsverkeer links afdraait en de richting uitgaat naar Vlas en Graan en het historisch centrum. Doordat een nieuwe fiets/voetgangersverbinding wordt gelegd westelijk van het nieuwe zwembad bestaat de mogelijkheid hierop aan te sluiten. Dit betekent ook dat men zijn weg kan vervolgen enerzijds in de richting van het Stadhuisplein (langs het gemeentehuis) en anderzijds in de richting Vlas en Graan/historisch centrum. Wat dan wel moet gebeuren is de scherpe bocht langs het complex Parkrésidence Veghel eruit halen en deze iets zuidelijker te verplaatsen. Op zichzelf genomen doet dit geen afbreuk doen aan het geheel.

Een bijkomstig voordeel maar zeker niet te verwaarlozen is dat hierdoor aanmerkelijke kosten worden bepaald zowel voor de aanleg als voor de afbraak van de bestaande brug. Gezien het vorenstaande willen wij adviseren de visie op dit punt te herzien. Niemand van onze inwoners zit immers te wachten op kapitaalvernietiging en investeringskosten die na afweging van evenwichtige belangen zeker niet behoeven te worden gemaakt.

8. Voetpad voor complex Parkrésidence Veghel aan Parkzijde.

In de zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan hebben wij uitdrukkelijk aangegeven géén aanleg van wandelpaden te voorzien aan de oostzijde van de Aa voor het complex Parkrésidence Veghel derhalve voor het appartementencomplex van onze VvE. In deze zienswijze is dit uitvoerig beargumenteerd en toegelicht. In de reactie daarop staat aangegeven dat de signalen bekend zijn en worden meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen van de openbare ruimte. Deze bepaling is voor

ons te teughoudend. Op basis van de argumentatie en de toezegging van een verantwoordelijk bestuurder in het verleden ligt een specifieke uitspraak dat ter plaatse géén voetpad/wandelpad wordt beoogd nu reeds voor de hand.

9. Voorzieningen voorzijde Aldi supermarkt (incl. bevoorrading)

Een aantal voorzieningen zoals containers voor lege flessen, die thans in de omgeving van de huidige Aldi zijn aangebracht dienen naar onze mening te worden verwijderd. Deze kunnen op het parkeerterrein dan wel aan de oostzijde van het nieuwe complex van Aldi worden geplaatst.

Ook gaan wij er van uit dat geen parkeerkeervoorzieningen aan de wegzijde voor de Aldi worden aangebracht. Specifieke voorzieningen kunnen onzes inziens op het nieuwe parkeerterrein worden ingericht. Uit een oogpunt van esthetica en om de voorzijde van de nieuwe Aldi een adequate uitstraling te geven adviseren wij u de plaatsing van winkelwagentjes niet aan de voorzijde van het pand toe te staan. Wel is het zeer wenselijk aan de voorzijde een voetgangersdoorloop aan te brengen ingebed in het nodige groen.

Met betrekking tot de bevoorrading het volgende. De bevoorrading van de Aldi is gepositioneerd in het gebouw. Bij het bevoorraden zal er dus achteruit moeten worden ingeparkeerd. Dit betekent dat op dat punt nog studie moet worden verricht op welke wijze dit het meest efficiënt en verkeerstechnisch kan plaatsvinden.

10. Slot

Van het geheel van onze zienswijze is een tekening gemaakt dat naar onze mening een goed visueel beeld geeft van onze advisering. Diverse punten vragen uitwerking maar de voornaamste doelstelling onzerzijds is een zienswijze voor het gehele gebied. Na een periode van meer dan drie jaren na de start, mag van het gemeentebestuur een adequate visie en besluitvorming worden verwacht. Wij hopen dan ook op een vruchtbaar overleg met het gemeentebestuur en ambtenaren over de ruimtelijke kwaliteitsverbetering in dit gehele gebied zoals dat met name in de memo “stedenbouwkundige kaders Veghel aan de Aa” van december 2018 is verwoord.

Hoogachtend,

Ht bestuur van de VvE Parkrésidence Veghel.

De voorzitter,

De secretaris,

