

Aan de gemeenteraad van Vught
Postbus 10100
5260 GA Vught

23 januari 2024

Betreft: Zienswijze over het ontwerp bestemmingsplan De Wieken

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over hoe het Stedenbouwkundige plan en Beeldkwaliteitsplan voor de Wieken tot stand is gekomen en de rol daarin van de gemeente. Alle betrokkenen zijn betrokken in een open planproces. Dat heeft geleid tot een plan waarvan wij verwachten dat dit ook kan leiden tot mooie en goed functionerende gebouwen omgeven met een mooie ruimtelijke inrichting van het openbare gebied. We hopen dat het plan voorspoedig tot uitvoering komt.

Dit gezegd hebbende constateren wij toch enkele gebreken in het onderhavige bestemmingsplan; stellen enkele verbeteringen voor en vragen met name uw aandacht voor het parkeren. We begrijpen dat het ontwerp bestemmingsplan nog afgelopen jaar ter inzage moest worden gelegd vanwege de invoering van de nieuwe omgevingswet. Mogelijk zijn vanwege de korte termijn waarin het plan is opgesteld enkele zaken nog onvoldoende uitgewerkt. Hierbij onze opmerkingen over het ontwerp bestemmingsplan

Verzoek aanvulling artikel 3.2 Bouwregels

Onder 3.2.1.b is opgenomen: *de (situering van de) gebouwen dienen te voldoen aan het 'stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan De Wieken', zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 25 mei 2023 (Bijlage 2) ten behoeve van het realiseren van het ter plaatse gewenste stedenbouwkundig beeld.* Dit is terecht opgenomen om de stedenbouwkundige kwaliteit in het plangebied te borgen. Zoals uit het participatieverslag blijkt zijn de afspraken over de rooilijnen en bouwhoogten zeer belangrijke aspecten voor de omwonenden. De stedenbouwkundige kwaliteit wordt daarnaast ook in belangrijke mate bepaald door de inrichting van het openbare gebied. Ook die kwaliteit moet geborgd worden in het bestemmingsplan. Het verzoek is om na woord “gebouwen” op te nemen “en de inrichting van het openbare gebied”.

Indien u van mening bent dat dit niet geborgd kan worden in dit artikel over bouwen, is het verzoek dit op een andere wijze te borgen. B.v. door het opnemen van dwarsprofielen met verwijzing naar kaartbeelden op pagina 15 en 16 van het stedenbouwkundige plan in bijvoorbeeld hoofdstuk 4 Beeldkwaliteit Openbare Ruimte. Ook een bomenplan is hierbij belangrijk. Wij gaan er van uit dat voor de herinrichting van de openbare ruimte er voldoende middelen worden vrijgemaakt.

Bouwvlakbegrenzing

Ter plaatse van het voetpad langs de sporthal aan de Moleneindstraat is de grens van het bouwvlak gelegd op de grens van de bestemming verkeer. Dat komt niet overeen met de rooilijn zoals die in het participatietraject is afgesproken in het stedenbouwkundige plan. Het verzoek is daarom die afspraak te volgen en de grens van het bouwvlak te leggen op de huidige gevel van de sporthal. Dat is achter de daar gelegen haag en niet er voor. Dat is te zien indien de luchtfoto onder de transparante kaart van de verbeelding wordt gelegd.

Afstand tussen gebouwen op de locatie Drijvers en Esser

Zoals uit de proefverkaveling en het stedenbouwkundig plan blijkt is het de bedoeling dat er enige ruimte open blijft tussen de beide gebouwen daar. Met het geprojecteerde bouwvlak op de locatie Drijvers is daar geen rekening mee gehouden. Het verzoek is dit aan te passen.

Parkeerproblematiek Algemeen

Ons grootste bezwaar betreft het parkeren. Niet zo zeer de benodigde parkeerplaatsen voor de functies binnen het plangebied (zie hierover de opmerkingen verderop in de reactie) maar de parkeerdruk die vanuit de omgeving komt. Met name door werknemers; bezoekers en bewoners van het Moleneindplein ervaren wij in de Moleneindstraat regelmatig veel overlast. Met de voorgenomen verkeersmaatregelen zoals het instellen van éénrichting verkeer; het versmallen van de Moleneindstraat en de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen zal de verkeersafwikkeling hopelijk verbeteren en veiliger worden. Maar er is onvoldoende rekening gehouden met de omstandigheid dat er veel geparkeerd wordt binnen het plangebied door:

- Werknemers van de winkels die langdurig gebruik maken van de parkeervoorzieningen;
- Bezoekers van het Moleneindplein die het plein vermijden en binnen het plangebied parkeren;
- Bewoners die wonen aan het Moleneindplein en daar niet kunnen parkeren;
- Personen die vaak gebruik maken van de geldautomaten.

Met die parkeerbehoefte is geen rekening gehouden in het bestemmingsplan. Dit terwijl daar al heel veel jaren aandacht voor wordt gevraagd. De Boa's komen nu regelmatig langs en dat helpt wel maar de parkeerdruk blijft hoog en veroorzaakt regelmatig congestie in de straat.

In de plantoelichting wordt deze omstandigheid ten onrechte niet vermeld noch wordt voorgesteld hoe hiermee kan worden omgegaan. Ons voorstel om dit te verbeteren is:

1. Om werknemers; bezoekers en bewoners van het Moleneindplein voor het parkeren te verwijzen naar het parkeerterrein bij de kerk aan de Lidwinastraat. Dit door B&W te bespreken met de winkeliers en bewoners aan het Moleneindplein. Daar afspraken over te maken en de communicatie met die partijen over parkeren daar op te richten.
2. Op het parkeerterrein bij de kerk nu een verkeersbestemming te leggen met de aanduiding parkeren. Dit overeenkomstig de verkeersbestemming naast de ZOED met de aanduiding parkeren. Het betreffende parkeerterrein is gemeentelijk eigendom en wordt al lang niet meer alleen gebruikt voor bezoekers van de kerk. In het bestemmingsplan Molenstraat e.o. 2016 heeft dit terrein nu de bestemming "Maatschappelijk" welke bestemming ondergeschikte voorzieningen zoals parkeren toestaat. "Ondergeschikt" heeft de betekenis "minder belangrijk". Deze parkeervoorziening is echter niet van minder belang voor de bestemming Maatschappelijk. Dat klopt niet gelet op de omvang van deze parkeervoorziening met circa 40 parkeerplaatsen. Het feitelijke gebruik in de afgelopen jaren is niet alleen voor de bezoekers van de kerk. Vele andere gebruikers, waaronder de gemeente zelf, gebruiken deze parkeervoorziening. Feitelijk is dat huidige gebruik nu als illegaal aan te merken. Reden genoeg om dit nu aan te passen en dit parkeerterrein doelmatiger te gaan gebruiken voor de parkeerbehoefte in het gebied.

In dit kader merken wij nog het volgende op. Bekend is uit het parkeeronderzoek in het najaar van 2014 van Groen Licht Verkeersadviezen, in opdracht van de gemeente, dat er sprake is van een forse parkeerdruk vanuit het Moleneindplein. Met name in de Moleneindstraat worden normen daarvoor regelmatig overschreden. Met de bevindingen uit dat onderzoek is tot op heden weinig of niets gedaan. Dit met als gevolg dat deze problematiek nog steeds niet is opgelost. Een recenter parkeeronderzoek over de huidige situatie t.a.v. parkeren ontbreekt.

De berekende parkeerbehoefte

In 3.4.7 staat: *Uit de parkeernota komt naar voren dat voor een verpleeg- en verzorgingstehuis in 'rest bebouwde kom' van Vught minimaal 0,6 parkeerplaatsen per woning moet worden gerealiseerd. In de overweging is meegenomen dat de parkeernorm voor de ouderenzorgwoningen afhankelijk is van het exacte zorgconcept dat Vughterstede gaat toepassen.* Maar in de vastgestelde nota Parkeerbeleid en Parkeernota 203-2022 staat geen norm van 0,6. De normen in die nota zijn sterk verouderd. Vertel gewoon dat de gemeente op basis van recente inzichten het CROW het richtgetal van 0,6 pp in dit geval aanvaardbaar acht en de betreffende beleidsnota verouderd is. Dat staat immers in het mobiliteitsbeleid en ook in paragraaf 4.11. Pas deze tekst aan. Het Parkeerbeleid en Parkeernota kent ook geen normen voor de ZOED en of voor Maatschappelijke functies. De recente richtlijnen van het CROW heeft daar wel kengetallen voor.

Ons verzoek is: Zet in paragraaf 3.4.7 alleen dat het parkeerbeleid binnenkort wordt herzien en aangesloten wordt bij de actuele kengetallen van het CROW dat in paragraaf 4.11 het parkeren nader wordt uitgewerkt. Dat is overzichtelijker en geeft geen tegenstrijdig- en onjuistheden.

In de toelichting staat in paragraaf 3.4.7 dat er 86 parkeerplaatsen (exclusief de kerk) worden toegevoegd. Hoe dit getal berekend is wordt niet uitgelegd.

Verwezen wordt naar de proefverkaveling. Bedoeld wordt waarschijnlijk *figuur 2.10 impressie parkeerplaatsen*. Dat kaartje geeft overigens niet het gehele plangebied weer. Voor de ontwikkeling binnen het plangebied zijn 54,5 p.p. berekend. De tabel onder 4.11 komt echter op 76,6 parkeerplaatsen. Dan staat er dat er 110 zijn ingetekend in de proefverkaveling en dat dit ruim voldoende zou zijn. Op de proefverkaveling is dat niet te zien. Wel op de tekening over parkeren de bureau Kade heeft gemaakt, zie bijlage 1. De 110 parkeerplaatsen zijn inclusief de 36 parkeerplaatsen voor de ZOED. $76,6 + 36 =$ circa 110 parkeerplaatsen. Er is dus helemaal geen overwaarde voor parkeren. Er is wel een sluitende parkeerbalans voor de parkeerbehoefte van de functies binnen het plangebied inclusief de voor de ZOED. Daarbij is dus geen rekening gehouden met de externe parkeerdruk van het Moleneindplein. (Opmerking: in de vastgestelde parkeernota wordt m.b.t het centrumgebied wel rekening gehouden met externe parkeerdruk). Ook is geen rekening gehouden met het parkeren van de Misha de Vries school en beschikt Pax et Bonum maar over een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Samenvattend verzoek over parkeren

Hfst 3.4.7 en 4.11 gaan beide over parkeren (bijlage 2 hierbij) maar zijn niet goed op elkaar afgestemd. De parkeergetallen en normen kloppen niet en komen niet met elkaar overeen. Het verzoek is de betreffende teksten aan te passen.

In beginsel kan met het realiseren van 110 parkeerplaatsen in de parkeerbehoefte van de functies in het plangebied worden voorzien. Echter extra maatregelen zijn noodzakelijk om te voorkomen dat de parkeerdruk t.g.v. het Moleneindplein niet gaat leiden tot congestieproblemen. Daarom is het noodzakelijk ook de bestemming Verkeer met de aanduiding Parkeren te leggen op het parkeerterrein bij de kerk. Daarnaast het initiatief te nemen om in overleg te gaan met de winkeliers en bewoners van het Moleneindplein over de plaatsen waar zij kunnen parkeren om overlast te voorkomen. Voor duidelijkheid hoe en waar parkeerplaatsen worden aangelegd de tekening van buro Kade in bijlage 1 als illustratie bij het bestemmingsplan op te nemen.

Laad en losvoorziening t.b.v. functies aan het Moleneindplein

Op pagina 8 van het stedenbouwkundige plan is een kaart opgenomen met de titel "Ruimtelijke kader De Wieken". Op die kaart is in de Moleneindstraat t.p.v. het Kruidvat de aanduiding opgenomen "Potentiële opstelplaats laden en lossen". Dit heeft geen vertaling gekregen in het bestemmingsplan. Het is u bekend dat de huidige voertuigbewegingen van vrachtwagens die winkels bevoorraden hier regelmatig tot problemen leidt. Vrachtwagens blokkeren daar vaak het verkeer, moeten terug uit omdat ze de bocht niet kunnen maken etc. Ook ophaaldiensten moeten nu keren. Met het invoeren van éénrichting verkeer en het versmallen van het wegprofiel is het nodig hier een voorziening voor te realiseren. Het verkeer kan hier anders niet passeren. De verkeersbestemming in het plan Molenstraat e.o. uit 2016 biedt daartoe de mogelijkheid. Het verzoek is dit in het plan op te nemen en zeker te stellen. Daarbij moet voorkomen dat die voorziening gebruikt gaat worden voor het veelvuldig parkeren vanwege het gebruik van de geldautomaten daar. Graag u aandacht hiervoor.

Bomenplan ontbreekt

In de bijlagen ontbreekt de Boomeffectanalyse van 9 oktober 2019 van Cobra adviseurs naar de bomen in het plangebied. De bomen en de groenstructuur vormen een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Het kaartbeeld op pagina 8 van het stedenbouwkundige plan laat dat duidelijk zien. Verzocht wordt de Boomeffectanalyse als bijlage op te nemen.

In de planbeschrijving ontbreekt de conclusie uit het onderzoek dat groot onderhoud aan de bomen al lang noodzakelijk is en dat maatregelen aan de groeiplaats, zoals ruimere boomspiegels, nodig zijn. We verzoeken de conclusies uit het onderzoek op te nemen in de plantoelichting.

In de beschrijving van de toekomstige situatie staat dat de ruimte die met de herinrichting van de straten vrij komt, wordt ingezet als groenvlak om de bestaande bomen meer ruimte te geven. Dat onderschrijven wij. Welke maatregelen de gemeente verder concreet neemt voor het behoud van de bomen, zoals het noodzakelijke onderhoud, is daarmee niet duidelijk en geregeld. Gezamenlijk hebben alle betrokken partijen ook geconstateerd dat de bomen aan de Willibrordstraat vervangen moeten worden. Het gaat dus niet alleen om de waardevolle kastanjabomen. In de tekst "Toetsing" onder 3.4.4 Groenvisie 2023-2033 komt dit onvoldoende tot uitdrukking. Hoe het genoemde openbaar groen wordt ingericht staat niet beschreven. Alleen dat daar ruimte moet zijn voor waterberging. Het is wenselijk een tekst over het bomenplan en de uitvoering daarvan op te nemen in het plan. Dat zou kunnen in een paragraaf Bomenplan in hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten.

Regeling hoofdgebouwen

In begripsomschrijving 1.31 hoofdgebouw staat: *gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is;*

De planregels in artikel 3.2.2. hoofdgebouwen roepen enige onduidelijkheid op. Het stedenbouwkundige plan maakt geen onderscheid naar hoofdgebouwen en andere gebouwen binnen de bestemming Maatschappelijk. Lid 3.2.2.b is niet passend op de locatie waarvoor Vugterstede een bouwplan ontwikkeld. Wellicht is het verstandig de tekst beter te laten aansluiten op het stedenbouwkundige plan.

Wij verzoeken u raad bij het vaststellen van het bestemmingsplan De Wieden rekening te houden met de gemaakte opmerkingen.

Met vriendelijke groeten,

Bijlage 1: tekening bureau Kade over parkeren

Hierop is duidelijk aangegeven waar en hoe de 110 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Het advies is de door bureau Kade gemaakt tekening die duidelijk aangeeft waar en voor wie geparkeerd wordt als bijlage bij het plan te voegen als illustratie over het toekomstige parkeren. Die kaart is gemaakt zodat alle partijen meer duidelijkheid hebben over het toekomstige parkeren voor de onderscheiden functies. De kaart herhaaldelijk en uitvoerig met de betrokken partijen besproken en aangepast.

Met deze kaart wordt dus duidelijk aangegeven hoe en waar 110 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. In het ontwerp bestemmingsplan is dat niet duidelijk.

De tabellen komen niet volledig met elkaar overeen. De tabel in 4.1 moet worden aangepast. Hier ontbreekt het parkeren voor de ZOED



Bijlage 2: teksten over parkeren in de plantoelichting

3.4.7 Parkeerbeleid en Parkeernormen 2013-2022

De gemeente heeft op 7 februari 2013 het parkeerbeleid vastgesteld. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op de gedateerde CROW parkeerkencijfers. Er wordt daarom nieuw parkeerbeleid opgesteld. Totdat het nieuwe parkeerbeleid is vastgesteld, wordt het huidige parkeerbeleid 'Parkeerbeleid en Parkeernormen 2013-2022' gehanteerd.

Het parkeerbeleid in dit parkeerbeleidsplan geeft richting aan de wijze waarop de (beperkte) parkeerruimte in de gemeente Vught te verdelen is en de wijze waarop in de parkeerbehoefte (auto en fiets) te voorzien is. Daarbij wordt rekening gehouden met leefbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. In de parkeernota zijn de volgende thema's opgenomen:

- parkeerbeleid per type gebied: woonwijken, buurtwinkelcentra, station en OV-haltes, de IJzeren Man;
- parkeerbeleid per doelgroep: vrachtwagens en grote voertuigen, gehandicapten, deelauto's,
- elektrische auto's en evenementen;
- handhaving;
- fietsparkeren.

Op basis hiervan is het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Vught geformuleerd en vastgelegd in het bestemmingsplan "Parapluplan Parkeren". Bij nieuwe ontwikkelingen, waarbij sprake is van functiewijziging of -toevoeging moet met dit beleid rekening gehouden worden en dient de parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt te worden. Daarbij zal in principe voorzien moeten worden in (voldoende) parkeervoorzieningen op eigen terrein. Dit is afdwingbaar op grond van de regels.

Toetsing

Uit de parkeernota komt naar voren dat voor een verpleeg- en verzorgingstehuis in 'rest bebouwde kom' van Vught minimaal 0,6 parkeerplaatsen per woning moet worden gerealiseerd. In de overweging is meegenomen dat de parkeernorm voor de ouderenzorgwoningen afhankelijk is van het exacte zorgconcept dat Vughterstede gaat toepassen. Voor een appartement in de rest van de bebouwde kom geldt in een worst-case situatie dat er minimaal 1,1 parkeerplaatsen per woning moet worden gerealiseerd. Voor de ontwikkeling zijn $(67 \times 0,6 = 40,2)$ en $(13 \times 1,1 = 14,3)$ 54,5 parkeerplaatsen noodzakelijk. Per saldo worden er 86 plaatsen toegevoegd (exclusief de kerk). De parkeerplaatsen worden op de volgende wijze aangelegd:

- Parkeergelegenheid voor de nieuwe ontwikkeling wordt voor het grootste deel in de binnentuin opgelost.
- Ten zuiden van de Lidwinastraat wordt een parkeerterrein gerealiseerd.
- In de Lidwinastraat zijn parkeerplaatsen haaks op de rijbaan ontworpen.
- In de Moleneindstraat, Moleneindplein en Willibrordusstraat kan tussen de bomen en groenvakken langsgeparkeerd worden.

In de proefverkaveling zijn 110 parkeerplaatsen ingetekend. In het plangebied zijn dus voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Het initiatief zal geen invloed hebben op de parkeerdruk in de omgeving.

Conclusie

De ontwikkeling is in lijn met het Parkeerbeleid en Parkeernormen 2013-2022.

Toelichting 4.11 Parkeren

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van het parkeerbeleid van de gemeente Vught. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is uitgegaan dat het plangebied in de rest van de bebouwde kom ligt in een matig stedelijk gebied. Onderstaande tabel geeft de toekomstige parkeerbehoefte weer.

Type	Parkeernorm	Aantal	Parkeerbehoefte
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6 per woning	67	40,2
Goedkope of middeldure huurwoningen	1,1 per woning	13	14,3
Commerciële dienstverlening	4,95 per 100m ²	220	10,9
Gezondheidscentrum	2,15 per kamer	5	10,8
Totaal			76,2

Uit de parkeerbilans komt naar voren dat er in de toekomstige situatie 77 parkeerplaatsen nodig zijn. In de proefverkaveling zijn 110 parkeerplaatsen ingetekend. De parkeerplaatsen worden op de volgende wijze aangelegd:

- Parkeergelegenheid voor de nieuwe ontwikkeling wordt voor het grootste deel in de binnentuin opgelost.
- Ten zuiden van de Lidwinastraat wordt een parkeerterrein gerealiseerd.
- In de Lidwinastraat zijn parkeerplaatsen haaks op de rijbaan ontworpen.
- In de Moleneindstraat, Moleneindplein en Willibrordusstraat kan tussen de bomen en groenvakken langsgeparkeerd worden.
- Parkeren ten behoeve van de reguliere gestapelde woningen aan de Moleneindstraat 1 vindt plaats op eigen terrein.
- Parkeerplaatsen en inritten worden uitgevoerd in een open verharding zoals grasbeton.

In de openbare ruimte in de omgeving van het plangebied zijn dus voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Het initiatief zal geen invloed hebben op de parkeerdruk in de omgeving.

Ontsluiting

Aan de zuidzijde van het plangebied moet een onderdoorgang worden gerealiseerd. Deze onderdoorgang verbindt voor het autoverkeer het binnenterrein met de Lidwinastraat. Aan de zijde van de Moleneindstraat komt ook een inrit ten behoeve van een parkeerplaats binnen het plangebied. Daarnaast worden de Moleneindstraat en het Moleneindplein ingericht. De ruimte die met deze verandering en het verleggen van het voetpad vrij kan komen, zal worden ingezet als groenvlak om de bestaande bomen meer ruimte te geven.

Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen beperking voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.