

---

Aan: Burgemeester en wethouders,  
van de gemeente 's-Hertogenbosch  
  
Postbus 12345  
  
5200 GZ 's-Hertogenbosch

Rosmalen 6 oktober2013

Onderwerp:  
Inspraakreactie van Stichting Wijkraad Molenhoek,  
op het Voorontwerpbestemmingsplan ' Molenhoekpassage'

Geacht college,

Naar aanleiding van de terinzagelegging, in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening, van het Voorontwerpbestemmingsplan 'Molenhoekpassage', met ingang van 19 augustus 2013, gedurende zeven weken, ontvangt u hierbij de inspraakreactie van Stichting Wijkraad Molenhoek.

Deze reactie is mede gebaseerd op de inbreng van wijkbewoners op onze openbare vergadering van 19 september jl., waarin hen de gelegenheid is geboden om hun reacties op het voorontwerpplan (ook) via de wijkraad kenbaar maken.

Allereerst zijn wij zeer verheugd dat na zoveel jaar nu eindelijk sprake is van een overeenkomst tot samenwerking tussen de betrokken marktpartijen en de gemeente om concreet tot een herstructurering van de Molenhoekpassage en omgeving te komen en dat daarvoor nu het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

De wijkraad heeft zich al meer dan 10 jaar beijverd, bij de diverse betrokken partijen, voor modernisering en opwaardering van 'ons winkelcentrum'. Dat mede met het oog op het behoud daarvan, ook op langere termijn, voor het doen van dagelijkse boodschappen door bewoners niet alleen uit onze wijk maar ook uit de overige wijken in Rosmalen-Zuid (Sparrenburg en Maliskamp), waar dergelijk voorzieningen sinds enkele jaren geheel ontbreken.

Wij hebben in dat licht begrip voor de opschaling, van buurt- naar (klein) wijkwinkelcentrum, met onder andere twee (elkaar aanvullende) supermarkten zoals dat, ook in lijn met gemeentelijk Nota detailhandel 2011, in het voorliggend plan is opgenomen.

Bij de 'facelift' van de winkelpassage en de uitbreiding en opschaling tot een klein wijkwinkelcentrum gaat het ons echter niet alleen om verbetering van de huidige rommelige en gedateerde uitstaling en uitbreiding van de winkels. Ook een aantal andere daarmee samenhangende problemen dienen gelijktijdig en grondig aangepakt te worden.

De laatste jaren vormden de toename van de parkeer- en bevoorradersproblemen, in combinatie met diverse andere vormen van overlast en hinder voor de directe omgeving, voor de wijkraad een extra aanleiding om ook daarvoor een structurele verbetering bij de betrokken partijen te bepleiten, via integrale herstructurering van het gehele winkelcentrum en directe omgeving.

Ten opzichte van eerder (november 2011 en april 2012) al in de openbaarheid gebrachte conceptschetsen voor het winkelcentrum constateert de wijkraad dat er sprake is van diverse verbeteringen van de planopzet, o.a. op het vlak van het parkeren en de inrichting. Daarmee komt het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan naar onze mening op verschillende punten tegemoet aan de wensen die er in de wijk en de buurt leven met betrekking tot de oplossing van een aantal van de spelende problemen.

De wijkraad is de afgelopen jaren regelmatig door de gemeente op de hoogte gesteld van het 'traag' vorderende planproces. Dat werd zeer op prijs gesteld.

In februari 2012 heeft de wijkraad al een lijst met uiteenlopende aandachts-, verbeter- en bespreekpunten, op basis van de toenmalige conceptschetsen, aan de gemeente en de andere betrokken partijen toegestuurd. De bedoeling was dat daarmee, al in een vroeg stadium van de planvoorbereiding, zo (goed/veel) mogelijk rekening gehouden zou kunnen worden. Medio 2012 is die lijst, via een nieuwsbrief en onze website, ook aan de wijkbewoners kenbaar gemaakt.

Wij vinden het erg jammer dat het daarna met de betrokken partijen nooit tot een concrete inhoudelijke gedachteswisseling over onze zorgpunten en tot een beantwoording van onze vragen gekomen is, ook niet in relatie tot het nu voorliggende voorontwerpbestemmingsplan.

Daarom bevat deze inspraakreactie op hoofdpunten een actualisatie van in onze ogen belangrijke zaken die wij al eerder, aan de gemeente en andere partijen, kenbaar hebben gemaakt en die wat ons betreft nog steeds van toepassing zijn op het nu voorliggende ontwerp van het inrichtingsplan en het daarop gebaseerde bestemmingsplan. Daarbij gaat het om de volgende (hoofd)punten.

## **1 Routing bevoorraderend vrachtverkeer**

De overlast en verkeersonveiligheid voor de omringende buurt/straten (30 km zone), als gevolg van het bevoorraderend vrachtverkeer naar/van het winkelcentrum is in het voorontwerpplan onvoldoende onderzocht en onderkent. Dit vrachtverkeer dient alsnog verdergaand beperkt te worden, in het bijzonder wat betreft de route van de vrachtwagencombinaties naar de beoogde inpandige laad- en losruimte (L&L) van AH. Dat kan volgens ons relatief eenvoudig door o.a.:

- a) het vrachtverkeer naar/van het winkelcentrum vanaf de Oude Baan uitsluitend/verplicht via 'de lus' Huygensstraat(-zuid) – nieuwe verbindingstraat – Slauerhoffstraat(-zuid) te laten rijden;
- b) de bevoorrading alleen overdag (tussen 7.00 en 19.00 uur) te laten plaatsvinden;
- c) te zorgen dat er zich op die route ook geen wachtend vrachtverkeer (en zeker niet met draaiende motor en/of koelinstallatie) bevindt.

## **2 Aanvullende maatregelen i.v.m. routing vrachtverkeer**

Om voorgaand punt te kunnen realiseren en ook afdoende te kunnen handhaven is een gecombineerde inzet van een aantal zaken nodig, waarbij wij o.a. denken aan:

- a) het opnemen van de genoemde routing met bijbehorende voorwaarden in:
  - het bestemmingsplan (voorwaardelijke gebruiksregels);
  - de benodigde omgevings- of gebruiksvergunningen;

- de anterieure overeenkomsten met de marktpartijen/eigenaars;
  - bindende afspraken met de betrokken huurders/winkeliers.
- b) de plaatsing, waar nodig (zoals Huygensstraat(-noord), Slauerhoffstraat(-noord), Willem Elschotstaat - Felix Timmermanslaan), van verkeersborden met een verbod voor vrachtverkeer naar/van het winkelcentrum, anders dan via voornoemde 'lus', aangevuld met regelmatige controle ter handhaving van dat verbod;
  - c) de invoering van een parkeerverbod aan weerszijden van de Huygensstraat(-zuid) en de Slauerhoffstraat(-zuid);
  - d) de eventuele aanpassing van de aansluiting van de Huygensstraat op de Oude Baan, als dat nodig is voor indraaiend vrachtverkeer (o.a. vanwege smalte van de Huygensstraat ter plaatse en de middengeleiders in de Oude Baan);
  - e) de verplaatsing van de nieuwe inpandige laad- en losruimte van AH, zo dicht mogelijk naar de nieuwe verbindingsstraat toe, daar waar nu 8 'lastig/moeilijk te gebruiken' parkeerplaatsen geprojecteerd zijn; in combinatie daarmee kan het afscherpende groen langs de Slauerhoffstraat nog verder doorgetrokken worden (tot bijna aan de hoek met de nieuwe verbindingsstraat);
  - f) het eventueel verleggen van een klein gedeelte van de Slauerhoffstraat(-zuid) om daarmee:
    - nog soepeler en veiliger achteruit te kunnen inparkeren in de te verplaatsten laad- en losruimte van AH;
    - de ca. 10 parkeerplaatsen die door de verplaatsing vervallen te kunnen compenseren, aansluitend op de parkeerplaatsen tussen de nieuwe supermarkt (Aldi) en de Slauerhoffstraat(-zuid).

De beide laatst genoemde voorstellen zijn ook schematisch weergegeven op de bijgevoegde schets (Bijlage 1: Variant L&L AH / Slauerhoffstraat).

### 3 Aantal parkeerplaatsen

In de huidige situatie zijn in het plangebied en directe omgeving ca. 210 openbare parkeerplaatsen (pp) aanwezig. Daarvan zijn er op de maatgevende momenten ca. 195 beschikbaar en meestal ook (bijna) volledige bezet door bezoekers van het winkelcentrum.

Met ca. 4850 m<sup>2</sup> bestaand bedrijfsvloeroppervlak (bvo) op de begane grond (bgg) betekent dat een actuele parkeerbehoefte van ca. 4 pp/ 100 m<sup>2</sup> bvo.

Dat cijfer komt dus in de huidige situatie al royaal uit boven de door de gemeente gehanteerde parkeernorm (uit 2003) van 3,5 pp/ 100m<sup>2</sup> bvo.

Volgens de meest recente landelijke richtgetallen van het CROW (ASVV 2012) varieert de parkeerbehoefte voor vergelijkbare (kleine) wijkwinkelcentra (in matig stedelijk gebied, met typering 'rest van de bebouwde kom') op dit moment tussen minimaal 3,5 en maximaal 5,5 pp / 100 m<sup>2</sup> bvo.

In de huidige situatie ligt dat bij de Molenhoekpassage, zoals hiervoor aangegeven, al ruim boven het landelijke minimum. Dat toont ook eens te meer de ontoereikendheid van de gedateerde gemeentelijke normen uit 2003 aan, zeker voor de situatie bij de Molenhoekpassage.

Ook uit de zich regelmatig voordoende parkeerproblemen bij diverse ander 'goed lopende' buurt- en wijkwinkelcentra in de gemeente (zoals Hintham, Rompert, Helftheuvel) blijkt eveneens dat de daarbij gehanteerde gemeentelijk norm(en) uit 2003 eveneens niet meer toereikend en achterhaald zijn.

Door de beoogde uitbreiding van de parkeervoorzieningen komen er in het plangebied en directe omgeving in totaal ca. 323 pp, waarvan ca. 285 openbaar en ca. 38 niet-openbaar.

Dat betekent dat er dan ca. 275 pp beschikbaar zijn voor in eerste instantie ca. 6650 m2 bvo (op bgg) ofwel ca. 4,13 pp / 100 m2 bvo. Dit blijft gelukkig, net als in de huidige situatie, royaal boven de (gedateerde) gemeentelijke norm en ook het actuele landelijke minimum richtgetal.

Gezien de veel efficiëntere inrichting en ook de betere ontsluiting en bereikbaarheid van de toekomstige parkeerplaatsen voor het gehele winkelcentrum, in combinatie met voldoende niet-openbare/eigen parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen en Aldi-personeel, denken wij dat het aantal parkeerplaatsen, zoals nu opgenomen in de inrichtingsschets en verwoord in de plantoelichting, in principe voldoende moet zijn. Tenzij zich op termijn ontwikkelingen voordoen zoals hierna geschetst onder punt 6.

#### **4 Verdere maatregelen i.v.m. het parkeren**

Gezien de ervaringen in de afgelopen jaren blijft het nodig om in relatie tot de inrichting van het parkeren binnen het plangebied een aantal aanvullende maatregelen te treffen, ook in de omgeving, voor o.a. een optimale bereikbaarheid van het parkeerterrein, het tegengaan van parkeeroverlast voor de omgeving, de veiligheid voor voetgangers en het groene aanzien van het parkeerterrein.

Daarbij gaat het om de volgende punten die, zo veel mogelijk in overleg met de buurtbewoners, nader bezien en verder inhoud gegeven moeten worden:

- a) een parkeerverbod langs de gehele Huygensstraat (tot aan de Marie Koenenstraat/P.C. Hoofdstraat) - eventueel met onderschrift 'geldt ook voor plantsoen/berm'- met de verzekering dat het verbod, door regelmatige parkeercontrole, ook gehandhaafd wordt;
- b)- een aanvulling voor het tegengaan van parkeren in het plantsoen kan zijn: het uitvoeren van fysieke maatregelen langs het plantsoen die parkeren daar onmogelijk maken, zoals hogere opsluitbanden, een haag met daarachter een voetpad (zie hierna) of hekjes/paaltjes;
- c) een voetpad langs de westzijde van ten minste een gedeelte van de Huygensstraat, ter hoogte van het grote parkeerterrein, omdat het huidige trottoir daar aan de oostzijde vervalt t.b.v. extra ruimte voor meer parkeerplaatsen;
- d) de te handhaven/aan te vullen groen afscheiding, tussen het grote parkeerterrein en de Huygensstraat, dient ook duurzaam (planologisch) veilig gesteld te worden door een bestemming 'Groen' (in plaats van 'Verkeer');
- e) het in de winter ook sneeuw- en ijsvrij maken/houden van de ontsluitingen voor de parkeerplaatsen vanaf de Oude Baan (gedeelten van Huygensstraat, Slauerhoffstraat en ook de verbindingsstraat daartussen);
- f)- invoeren van 'bewoners parkeren', voor zover nodig, voor de vrij liggende parkeerplaatsen in het groen direct voor de woningen aan de oostzijde van de Slauerhoffstraat (waar nu ook al regelmatig personeel en bezoekers van het winkelcentrum parkeren).

#### **5 Juridische borging minimum aantal parkeerplaatsen en maximum bvo**

Om een voldoende aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in het inrichtingsplan, en waarvan de noodzaak onder punt 3 is aangegeven, te kunnen blijven garanderen is het gewenst dat de ondergrens van het aantal te realiseren/handhaven parkeerplaatsen ook in het bestemmingsplan zelf juridisch wordt vastgelegd.

Daarbij gaat het binnen het plangebied om (ca. 285 pp minus de bestaande 8 pp langs de Huygensstraat en ca. 15 pp langs de oostzijde van de Slauerhoffstraat en plus de nieuwe ca. 32 niet-openbare pp op het nieuwe binnenterrein =) ca. 294 pp in totaal, waarvan ca. 262 openbaar en 32 niet-openbaar. Deze aantallen dienen daarom ook, met enige marge/flexibiliteit, binnen de bestemming Verkeer juridisch nader te wordt vastgelegd, via de planregels en aanduidingen op de verbeelding.

Dat laatste is ook nodig voor het maximum aantal m<sup>2</sup> bvo binnen in ieder geval de bestemming Centrum (ca. 4650 m<sup>2</sup>), omdat eventuele (interne) uitbreiding daarvan, tot ca. 5450 m<sup>2</sup> bvo, bij recht mogelijk is, zonder dat daarvoor in het bestemmingsplan aanvullende parkeereisen worden gesteld.

Eventuele afwijking van voornoemde minima en maximum kan dan toegelaten worden onder de voorwaarde dat sprake blijft van ten minste 4 pp / 100 m<sup>2</sup> bvo.

Deze (hogere) eis is in deze situatie, uit een oogpunt van goede en zorgvuldige ruimtelijke ordening, alleszins verantwoord en ook te verdedigen op grond van wat hiervoor (onder punt 3) geconstateerd is in relatie tot de actuele (gedateerde) gemeentelijk norm, die in dit geval aantoonbaar te laag is.

Verder dient binnen de bestemming Centrum het maximum aantal m<sup>2</sup> bvo ook per afzonderlijke winkelvestiging geregeld te worden.

Daarmee wordt voorkomen dat er binnen die bestemming (ca. 5450 m<sup>2</sup>) zondermeer een zogenaamde megasupermarkt (> 2500 `a 3000 m<sup>2</sup> wvo (80%) c.q. > 3125 `a 3750 m<sup>2</sup> bvo (100%)) van meer dan ca. 3500 m<sup>2</sup> bvo kan ontstaan.

Vestiging van een megasupermarkt is namelijk in strijd met het gemeentelijke beleid, zoals vervat in de Nota Detailhandel (2011), i.v.m. mogelijk verstoring van de distributiestructuur en ook de daarmee samenhangende parkeer- en bereikbaarheidsproblemen.

## **6 Toekomstige ontwikkelingen en monitoring**

Ondanks de constatering ten aanzien van punt 3 bestaat er bij de wijkraad toch wel enige bezorgdheid over de vraag of de parkeercapaciteit ook voor de verdere toekomst voldoende is.

Dat geldt in het geval dat er dat sprake is van (onvoorziene ?) ontwikkelingen als gevolg waarvan het winkelcentrum toch (veel) meer bovenwijkse bezoekers gaat trekken dan nu in principe, op grond van algemene verwachtingen (zoals vervat in richtgetallen/kencijfers/parkeernormen) het geval is.

Dat zou het gevolg kunnen zijn van zaken als:

- a) 'het eigen succes' (winkelassortiment, parkeren, uitstraling, openingstijden e.d.) en de extra aantrekkingskracht daarvan in concurrentie met andere winkelcentra in de omgeving;
- b) een in verhouding duidelijk achterblijvende ontwikkeling, in kwaliteit en/of kwantiteit, van de dagelijkse winkelvoorzieningen in Rosmalen-centrum en/of de Groote Wielen;
- c) de invoering van betaald parkeren in Rosmalen-centrum en/of verslechtering van de autobereikbaarheid daarvan vanuit de Groote Wielen door afsluiting van de Vlietdijk.

Anderzijds is het ook voorstelbaar dat de ontwikkeling van de aankoop van (een deel van) de dagelijkse c.q. wekelijkse boodschappen via internet in combinatie met thuisbezorging en/of afhaalpunten zich zodanig ontwikkelt, dat een onverwachte toename van bovenwijken winkelbezoek, als gevolg van ontwikkelingen zoals hiervoor geschetst, daardoor mogelijk weer (deels) teniet gedaan wordt.

In dit licht pleit de wijkraad voor een goede monitoring van hoe het winkelbezoek aan het winkelcentrum Molenhoek, en vooral het daarmee direct samenhangend verkeer en parkeren, zich de komende jaren ontwikkelen.

In dat verband pleiten wij tevens voor een 'centraal punt' waar via een 'transparante registratie' vragen, wensen, klachten i.v.m. het functioneren van het winkelcentrum en omgeving eenvoudig en direct en gemeld en bijeengebracht worden. Een dergelijk punt zou al tijdens de periode van verbouwing/uitbreiding als zodanig moeten gaan functioneren, omdat zich ook daarbij al (tijdelijk) onvoorziene knelpunten zouden kunnen gaan voordoen.

Aan de hand van de monitoring kan vervolgens, in regelmatig overleg tussen de gemeente, de betrokken marktpartijen, de winkeliers en een vertegenwoordiging van de buurt- en wijkbewoners, bezien en bepaald worden welke aanvullende en/of corrigerende maatregelen er zo nodig (tijdelijk of permanent) getroffen kunnen/moeten worden om problemen die zich voordoen of verwacht worden het hoofd te bieden of, beter nog, te voorkomen.

## **7 Nulsituatie**

Voor een goed inzicht in de gevolgen van de met het voorliggende plan beoogde integrale herstructurering, zowel wat betreft de verantwoording daarvan in plantoelichting als de onder 6 bepleite monitoring, is het nodig dat de 'nul situatie' in diverse opzichten beter onderzocht en in beeld wordt gebracht dan nu, via de plantoelichting, gebeurd is. Alleen dan kunnen de huidige en toekomstige situatie zo goed mogelijk ten opzichte van elkaar vergeleken worden.

Daarbij denken wij aan aanvullingen met betrekking tot:

- a) de verkeersintensiteiten: modellering mede op basis van recente tellingen of, als die ontbreken, op korte termijn te verrichten aanvullende tellingen, zowel op alle straten direct rond het winkelcentrum als op enkele intensiever gebruikte routes door de buurt, zoals de (sluip)route via de P.C Hooftstraat richting Molenstraat en de route via de Felix Timmermanslaan (o.a richting de nieuwe woonontwikkeling in De Hoef-Zuid);
- b) telling(en) van de parkeerbezetting door bewoners/omwonenden en bezoekers van het winkelcentrum;
- c) de herkomst van bezoekers van het winkelcentrum en de wijze van vervoer;
- d) een complete inventarisatie van het nu aanwezige bvo, niet alleen op de begane grond maar ook voor zover al aanwezig op enkele verdiepingen binnen de winkelpassage (mede i.v.m. de overgangsbepalingen van het bestemmingsplan die daarop van toepassing worden en wat dat daarvoor betekent).

## **8 Aanvullende (detail)reacties, in bijlage 2**

Naast voornoemde hoofdpunten is in een aparte bijlage puntsgewijs nog een aantal uiteenlopende reacties opgenomen. Naast enkele aanvullingen op voorgaande hoofdpunten gaat het vooral om (detail)opmerkingen over verschillende onderdelen van het inrichtingsplan en verder om enkele specifieke onderdelen van het bestemmingsplan, zoals de verantwoording of het onderzoek van bepaalde planaspecten in de plantoelichting en de juridische regeling/borging van bepaalde zaken via de regels en/of verbeelding van het bestemmingsplan.

**Tot slot**

Graag zou de wijkraad naar aanleiding van deze inspraakreactie in de gelegenheid gesteld worden om deze mondeling toe te lichten. Daarbij zouden wij graag nader van gedachten willen wisselen over deze inspraakreactie en een verdere verduidelijking/aanvulling willen geven op een aantal (detail)punten, zowel richting gemeente als de marktpartijen.

Dit laatste in het bijzonder vanwege de diverse wensen/suggesties die betrekking hebben op de (her)inrichting van het 'eigen (buiten)terrein' of op enkele specifieke voorzieningen in de winkelpassage, waarover nog vragen en wensen bestaan.

De wijkraad hoopt op deze wijze, samen met u en de marktpartijen, tot een zo goed mogelijke planopzet te komen, waarmee zowel de direct betrokken partijen en de winkeliers als de omwonenden en ook de overige wijkbewoners, naar hopelijk volle tevredenheid, in de nabije en verdere toekomst, samen kunnen leven.

Met vriendelijke groet, namens Stichting Wijkraad Molenhoek,

w.g.

Henk Verdijk (bestuurslid / vrz. werkgroep Ruimtelijke Ordening & Verkeer)

Bijlagen:

- 1) Schets variant L&L AH / Slauerhoffstraat
- 2) Aanvullende (detail)opmerkingen

Voor vragen over of contact naar aanleiding van deze inspraakreactie kunt u per email of telefonisch contact opnemen via [h.verdijk@wijkmolenhoek.nl](mailto:h.verdijk@wijkmolenhoek.nl) of 073-5216648.