
Aan: De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch

Postbus 12345

5200 GZ 's-Hertogenbosch

Onderwerp:

Rosmalen 30 maart 2014

Zienswijze op het Ontwerpbestemmingsplan
'Molenhoekpassage' (februari 2014)

Geachte raadsleden,

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het Ontwerpbestemmingsplan 'Molenhoekpassage', vanaf 17 februari 2014, gedurende zes weken, ontvangt u hierbij de zienswijze van Stichting Wijkraad Molenhoek op dat plan.

Deze zienswijze is gebaseerd op de beantwoording van het college van burgemeester en wethouders van onze inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is meegenomen de inbreng van ca. 50 wijk- en buurtbewoners die, m.n. via de openbare vergadering van de wijkraad van 17 maart jl., hun reacties op voornoemde beantwoording met onze kanttekeningen daarbij en op het ontwerpbestemmingsplan, aan ons kenbaar hebben gemaakt.

In het voorbereidingsstadium (februari 2012) van het plan heeft de wijkraad al een lijst met verschillende aandachts-, verbeter- en bespreekpunten, bij de gemeente en de betrokken partijen neergelegd. Omdat daarvoor toen geen gehoor gevonden is hebben wij die punten opnieuw via onze inspraakreactie op het voorontwerp (oktober 2013) ingebracht.

Ook nu, naar aanleiding de beantwoording van onze inspraakreactie en die van diverse buurtbewoners, lijkt het er op dat er al vanaf het begin, tussen de gemeente en de initiatiefnemers, over een aantal zaken zodanige vastomlijnde afspraken zijn gemaakt dat latere suggesties van derden, voor eventuele aanpassing of verbetering op bepaalde punten, nauwelijks of niet (meer) bespreekbaar waren of echt serieus genomen lijken te worden. De intenties van de te voeren wettelijke (ro-)procedures gaan er echter vanuit dat pas na vaststelling door uw raad, onder afweging van alle relevante ruimtelijke belangen, het bestemmingsplan bindend wordt voor eenieder en daarmee ook het uiteindelijk te realiseren plan qua bebouwing, gebruik en de daarmee samenhangende inrichting.

Daarom vragen wij u om het bestemmingsplan bij de vaststelling, op basis van een evenwichtige belangenafweging en met meer serieuze aandacht voor een aantal punten die door ons en anderen in dit stadium (opnieuw) ingebracht worden, alsnog op enkele punten aan te passen om tot een voorspoedige en breed gedragen planopzet te komen, inclusief de oplossing van enkele knelpunten die al langer spelen op het vlak van de uitstraling van het winkelcentrum op de directe woonomgeving.

Verder zijn er, bij de beantwoording van de inspraakreacties, door de gemeente toezeggingen gedaan over de instelling van een breed overleg ('monitoringscommissie') over zaken die in het vervolgtraject

nog uitwerking of nadere inhoud moeten krijgen. Die toezegging waarderen wij zeer, maar wij vinden wel dat daarover zo spoedig mogelijk, nog voor de vaststelling van het bestemmingsplan, nadere en vooral concretere bindende afspraken tussen de betrokken partijen gemaakt en vastgelegd moeten worden.

Samengevat omvat deze zienswijze de volgende punten, waarop hierna verder wordt ingegaan:

- de route van bevoorradend vrachtverkeer, in relatie tot het overige verkeer en de omgeving
- het minimum aantal parkeerplaatsen
- de 'monitoringscommissie', en essentiële agendapunten daar voor

1 Routing bevoorradend vrachtverkeer, in relatie met het overige verkeer en de omgeving

Uitgangspunt

Uitgangspunt moet zijn dat het autoverkeer naar en vanaf het winkelcentrum, dat overwegend via de Oude Baan komt en vertrekt, een zo kort mogelijke en tevens veilige route neemt naar het 'eigen terrein' van het winkelcentrum en de omliggende woonbuurt /-straten daarmee zo weinig mogelijk en niet onnodig belast worden. Dat laatste in brede zin opgevat, waarbij het met name gaat om (een eventuele combinatie van) zaken als verkeersintensiteit, -snelheid (max. 30 km/u zone), -veiligheid, geluid, uitstoot, trillingen en ook de beleving van het straatbeeld.

In de planopzet en de (inspraak)reacties daarop komen voor de verkeersontsluiting van het winkelcentrum de volgende drie routes tot nu toe aan de orde.

Route A

De meest voor de hand liggende en kortst mogelijke route (A) is die vanaf de Oude Baan, via Huygensstraat (zuid) – nieuwe verbindingsstraatje (over het parkeerterrein) – Slauerhoffstraat (zuid), weer terug naar de Oude Baan of omgekeerd; de afstand van die route / (kleine) lus is ca. 350 m. Van deze route wordt bij de planopzet uitgegaan voor het grootste gedeelte van het winkelende personenautoverkeer, aangevuld met een gedeelte van route B (zie hierna) en daarnaast ook voor het vrachtverkeer naar / vanaf de meeste winkels, zowel die in de winkelpassage als aan het verbindingsstraatje. Daaronder ook het grotere vrachtverkeer naar / vanaf de inpandige laad- en losruimte (L&L) van de Aldi, aan het zuidelijk gedeelte van de Slauerhoffstraat, dat een beperkt gedeelte van die route (ca. 175 m) gaat gebruiken (via Slauerhoffstraat – Bilderdijkstraat (ca. 20 m) – achterwaarts overstekend over de Slauerhoffstraat en inparkerend in de L&L van de Aldi - via de Slauerhoffstraat terug naar Oude Baan).

Route B

Dit is de route vanaf de Oude Baan via Huygensstraat – Marie Koenenstraat – Slauerhoffstraat weer terug naar de Oude Baan; de totale afstand van die route / (grote) lus is ca. 610 m. Van deze route wordt bij de planopzet uitgegaan als extra aanvullende route (in de genoemde richting) voor het grotere vrachtverkeer naar / vanaf de inpandige laad- en losruimte (L&L) van Albert Heijn (AH). Die is geprojecteerd aan het noordelijk gedeelte van de Slauerhoffstraat, van waar af dan achterwaarts ingeparkeerd wordt. Een gedeelte van deze route, tot dicht bij de Marie Koenenstraat, (vice versa) is in de planopzet ook opgenomen als ontsluiting van de (nieuwe / verplaatste) noordwestelijk in-/uitgang van het grote parkeerterrein.

Route C

Dit is de route vanaf de Oude Baan via Willem Elsschotstraat – Felix Timmermanslaan – Slauerhoffstraat weer terug naar de Oude Baan; de totale afstand van die route is ca. 710 m. Deze route wordt door een aantal omwonenden van de winkelpassage voorgesteld als alternatief voor het grotere vrachtverkeer naar / vanaf de L&L van AH.

Voorkeur

Op grond van het uitgangspunt zijn wij van mening dat aan voornoemde route A de voorkeur moet worden toegekend, ook voor het grotere vrachtverkeer naar / vanaf de L&L van AH.

De daartegen aangevoerde argumenten bij de gemeentelijke beantwoording van onze vooroverlegreactie op dit punt delen wij niet, temeer omdat daarbij een aantal kritische kanttekeningen moeten worden geplaatst, zoals die ook in onze openbare vergadering besproken en breed onderschreven zijn. In de bijlage is een samenvatting daarvan opgenomen.

Ook is Veilig Verkeer Nederland (VVN) door ons om advies gevraagd over de verkeersveiligheid van de 3 routes, m.n. wat betreft het vrachtverkeer. Dit analyse- en adviesrapport (VVN, 4 maart 2014) is ook bij de gemeente bekend. Daarin geeft VVN bij onderlinge vergelijking uitsluitend op basis van de verkeersveiligheid een voorkeur voor route B, vooral omdat bij het achterwaarts inparkeren door vrachtverkeer vanaf de drukker route A (ter hoogte van het verbindingsstraatje) de kans op verkeersveiligheidsconflicten groter is dan wanneer dat plaats vindt vanaf de rustigere route B ter plaatse (Slauerhoffstraat-noord).

Daarnaast heeft VVN nog de suggestie gedaan voor een (meer ingrijpend) alternatief, in relatie tot route A, dat in overleg echter door de gemeente is afgewezen (om deels andere redenen dan de afwijzing van ons eerdere voorstel).

Naar aanleiding van het verkeersveiligheidsadvies van VVN merken wij het volgende op.

De bewegingen van het vrachtverkeer voor AH volgens voorstel A zijn vergelijkbaar met die bij de L&L van de Aldi. Die laatste verkeersbewegingen heeft VVN aangemerkt als minder verkeersveilig, maar desondanks (bij voorkeur met aanvullende begeleiding) uit dat oogpunt nog steeds als aanvaardbaar. Een dergelijke kwalificatie moet volgens ons dan ook van toepassing zijn voor de vrachtbeweging naar de L&L van AH vanaf de door ons bepleite route A. Zo niet dan zou ook voor de route van het vrachtverkeer naar de Aldi alsnog naar een andere, wel aanvaardbare oplossing, omgezien moet worden.

Gezien de door VVN gedane suggestie voor een alternatief denken wij dat er, door combinatie van onderdelen van voorstel A met onderdelen van het VVN alternatief, toch sprake kan zijn van een keuze van route A, eveneens via de Slauerhoffstraat, ook voor het vrachtverkeer naar AH.

Daarbij zou dan zowel de verkeersveiligheid van het vrachtverkeer, naar zowel de L&L van AH als de Aldi, als de onderlinge verkeersafwikkeling tussen personenauto's en het vrachtverkeer in de richting van het verbindingsstraatje, alsnog aanmerkelijk verbeterd kunnen worden door een aanpassing van de Slauerhoffstraat ter plaatse in 2 parallelle stukjes straat, met een routing naar de L&L van AH via het zuidelijk gedeelte van de Slauerhoffstraat, en met daarlangs en daartussen een wat ander invulling van het parkeren op die plaats.

Graag zouden wij over deze 'combinatievariant' met de gemeente, de initiatiefnemers en VVN nader van gedachten willen wisselen om daarmee tot een optimale en voor alle partijen in meerdere opzichten aanvaardbare oplossing te komen.

Wij bepleiten daarom dat het personenauto- en ook het vrachtverkeer dat veroorzaakt wordt door het winkelcentrum, geconcentreerd wordt op de kortst mogelijke route (A) tussen de Oude Baan en het winkelcentrum, waarbij die route ook geldt voor het zware vrachtverkeer naar / vanaf de L&L van AH en daarover ook bindende afspraken worden gemaakt in de lijn gemeente – initiatiefnemers - winkeliers – vervoerders.

Per saldo impliceert die voorkeursroute A (volgens de eerder door ons voorgesteld uitvoeringsvariant of voornoemde 'combinatievariant'):

- de minste hinder en overlast in uiteenlopende vormen voor de omgeving (aantal belaste woningen op korte afstand);
- een duidelijk verkeers- /druktebeeld (dat het attentieniveau van alle verkeersdeelnemers verhoogt en als vanzelf ook de verkeerssnelheid zal reduceren (< 30 km/u));
- qua verkeersveiligheid het minste aantal potentiële conflictsituaties met andere zijstraten of (ook) te hard (> 30 km/u) rijdend zwaar vrachtverkeer;
- dat er weliswaar sprake is van mindere verkeersveilige situaties bij het achteruit inparkeren van zwaarder vrachtverkeer bij de L&L van Aldi en ook AH, wat echter nog wel binnen aanvaardbare grenzen blijft, m.n. als daarbij zo nodig begeleiding op drukker momenten kan plaatsvinden en er een optimale uitvoering gekozen wordt voor L&L locaties en inrichting van de Slauerhoffstraat.

Daarnaast is het nodig (ongeacht welke route voor het vrachtverkeer naar AH uiteindelijk van toepassing wordt) dat het drukke en gemêleerde verkeer door het verbindingsstraatje, in combinatie met het (haaks) parkeren daarlangs, zo veilig en efficiënt mogelijk moet kunnen verlopen.

Het gaat daarbij om een mix van 'doorgaande' en parkerende / geparkeerde personenauto's, vrachtverkeer voor diverse winkels en eventueel (bij route A volgens onze eerder voorgestelde 'combinatievariant') om vrachtwagens naar de L&L van AH.

Het langzaam verkeer bestaat er, naast fietsers en voetgangers (op de voetpaden langs de winkels), vooral ook uit voetgangers die, aan de achterzijde van de geparkeerde auto's, langs de rijbaan met een winkelwagen lopen of staan.

Mede gezien het advies van VVN op dat punt, dient het breedteprofiel van dat straatje daarom extra ruimte te bieden, met name voor de voetgangers met winkelwagens langs de rijbaan. Dat kan eenvoudig in de vorm van aparte loopstroken, van ca. 1,2 m breed, gelegen tussen de parkeervakken (ca. 5 m) en de eigenlijke rijbaan (ca. 6 m). Tegelijk maken die extra stroken daar het haaks parkeren, het laden / lossen van vrachtauto's voor aangrenzende winkels en het passeren van / met vrachtauto's een stuk veiliger en ook efficiënter, omdat die extra stroken daarvoor kortstondige (mede)gebruikt kunnen worden.

Daarom dient de breedte van het profiel van het verbindingsstraatje, tussen de bebouwing van de winkelpassage en de Aldi, ter plaatse met ca. 2,5 m verbreed te worden.

Dat kan eenvoudig door het gehele complex van de Aldi-winkel (met appartementen), samen met het blokje nieuwe woningen langs de Slauerhoffstraat en het achterliggende (niet openbare) parkeerterrein, ca. 2,5 m in zuidelijke richting op te schuiven, met een overeenkomstige (marginale) verkleining van de percelen c.q. achtertuinen van de nieuwe woningen langs de Oude Baan.

Op basis van het voorgaande verzoeken wij, naast aanpassing van daarmee samenhangende onderdelen van de plantoelichting en de inrichtingsschets, het bestemmingsplan voor zover nodig op de volgende onderdelen aan te passen:

- Een verruiming van de bestemming Centrum (met 150 à 200 m²) ten behoeve van bouw mogelijkheden voor verplaatsing van de L&L van AH, meer naar de hoek van de Slauerhoffstraat en het verbindingsstraatje (zie ons eerder voorstel c.q. bijlage 1 bij onze inspraakreactie).
- Een verbreding van de bestemming Verkeer met ca. 2,5 m, ter plaatse van het verbindingsstraatje tussen de bebouwing van winkelpassage en het (op te schuiven) Aldi-complex;
- De opname van het te veranderen middengedeelte van de Slauerhoffstraat (met ook nu al een vigerende bestemming Verkeer) binnen de plangrens, zowel met het oog op de mogelijkheid om daarbinnen nog verschillende uitvoeringsvarianten te realiseren (ons eerder voorstel of de combinatievariant) en ook in verband met het hierna nog volgende punt inzake het parkeren.

- In combinatie met de hierboven verzochte verruiming van de bestemming Centrum kan, aan de zijde van de Slauerhoffstraat, waar de magazijnuitbreiding van AH is geprojecteerd, met behoud of zelfs enige verruiming van de oppervlakte van het magazijn, zonder bezwaar een verkleining / versmalling van die bestemming worden aangebracht, recht tegenover de woningen op huisnummer 4 en 6. Daarmee kan alsnog tegemoet gekomen worden aan de dringende wensen van de bewoners om, vanwege het uitzicht en het behoud van het huidige groen, de bouwafstand tussen de gevel van het magazijn en de woningen over een langere afstand (van tenminste 5 à 10 m) te vergroten.
Tegelijk kan de bestemming Groen op die plaats dan met eenzelfde maat verbreed worden, zodat het veel beter mogelijk is om de bestaande opgaande beplanting daar te handhaven. Bovendien ontstaat daarmee ter plaatse extra ruimte voor een aanzienlijke aanvulling / verbreding van het afschermdende groen op die plaats.

2 Het minimum aantal parkeerplaatsen

Met het oog op de toekomst, en ook de ongewisheid in hoeverre het winkelcentrum, na facelift en opschaling, mogelijk nog extra bezoekers gaat trekken, is het noodzakelijk vanuit planologisch oogpunt dat het vereiste minimum aantal parkeerplaatsen in het bestemmingsplan voor dit winkelcentrum alsnog afdoende en concreter bindend vastgelegd wordt.

In de huidige situatie zijn in het plangebied en directe omgeving ca. 210 openbare parkeerplaatsen (pp) aanwezig, waarvan ongeveer 190 à 195 beschikbaar en op maatgevende momenten meestal ook (bijna) volledige bezet door bezoekers van het winkelcentrum. Met ca. 4840 m² bestaand bedrijfsvloeroppervlak (bvo) betekent dat een actueel verhoudingsgetal van ca. 4 pp/ 100 m² bvo.

Dat getal ligt nu al ruim boven het op dit moment gangbare landelijke minimum richtgetal volgens het CROW (ASVV 2012), dat voor vergelijkbare (kleine) wijkwinkelcentra (in matig stedelijk gebied, met typering 'rest van de bebouwde kom') geldt, te weten minimaal 3,5 en maximaal 5,5 pp / 100 m² (bvo). Ook blijkt daaruit dat de norm, van 3,5 pp/ 100m² bvo, die de gemeente nog steeds hanteert op basis van de Nota Parkeernormen 2003, zeker voor de actuele situatie voor de Molenhoekpassage in planologisch opzicht achterhaald is en voor de toekomst in dat opzicht verre van toereikend is. Toepassing van de gemeentelijke norm impliceert dat, bij een toekomstig bvo van in totaal ca. 6.660 m², slechts (66,6 x 3,5 =) 233 parkeerplaatsen vereist zijn, wat ca. 40 minder is dan is weergegeven op de (niet bindende) inrichtingsschets en ca. 34 minder dan op grond van het actuele verhoudingsgetal nodig zou zijn.

Uitgegaan van het laatst genoemde verhoudingsgetal dat ook voor de toekomst dient te gelden, betekent dat er in het totaal tenminste (66,6 x 4 =) ca. 265 openbare parkeerplaatsen voor het winkelcentrum, waarvan dan minimaal (ca. 265 – 24 =) ca. 240 binnen het plangebied, bindend vastgelegd moet worden. Daarnaast dient, gezien de totale parkeerbehoefte, ook een minimum aantal niet-openbare parkeerplaatsen van 32, op het binnenterrein achter de Aldi, bindend vastgelegd te worden.

Op basis van het voorgaande verzoeken wij, naast aanpassing van daarmee samenhangende onderdelen van de plantoelichting, het bestemmingsplan op de volgende onderdelen aan te passen:

- Een juridisch bindend minimum aantal parkeerplaatsen in het bestemmingsplan op te nemen, via verbeelding en regels van de bestemming Verkeer.
- Daarbij dienen dan de volgende minimum aantallen parkeerplaatsen bindend geregeld te worden:
 - 265 (openbare) parkeerplaatsen, binnen de bestemming Verkeer ter plaatse van het grote parkeerterrein, het verbindingsstraatje en daarop aansluitend (aan de aansluitende westzijde van de Slauerhoffstraat);
 - 32 (niet-openbare) parkeerplaatsen, binnen de bestemming Verkeer, ter plaatse van het binnenterrein achter de Aldi met direct aangrenzende woningen.

3 De monitoringscommissie

De wijkraad waardeert het zeer dat, naar aanleiding van onze inspraakreactie inzake de monitoring van een aantal toekomstige zaken en ontwikkelingen in relatie tot het winkelcentrum, de gemeente in haar beantwoording heeft toegezegd dat er daarvoor een periodiek overleg zal komen.

Als meest / nauw betrokkenen worden daarbij genoemd, de wijkraad, omwonenden, winkeliers, eigenaars / initiatiefnemers en de gemeente.

Wij stellen voor, mede om tot een werkbaar overleg (van niet meer dan 8 à 10 personen) te komen, om namens de verschillende betrokken partijen bij voorkeur 1 persoon, en in een enkel geval hooguit 2 personen, aan het betreffende overleg van de 'monitoringscommissie', zoals wij die nu gemakshalve even noemen, deel te laten nemen, onder voorzitterschap van de gemeente(lijke wijkmanager).

Als zaken, van belang voor zowel de betrokken partijen als de bezoekers, die daarbij aan de orde kunnen komen worden genoemd de verschillende in de zienswijze(n) genoemde aspecten:

- die buiten de formele regelingen van het bestemmingsplan vallen, zoals de veelal nog nader uit te werken inrichting van het buitenterrein / openbaar toegankelijk gebied of onderdelen van de bouwplannen;
- die verband houden met het toekomstig gebruik, beheer en ook de handhaving daarvan, zoals verkeer, parkeren, afvalinzameling, e.d., zowel tijdens de periode van uitvoering van de plannen als de jaren daarna.

Om tot een voor alle betrokkenen zinvol en breed gedragen overleg te komen via die commissie moet volgens ons, en zeker ook de buurtbewoners, nadrukkelijk aan een aantal voorwaarden voldaan worden, waarvan wij op dit moment als de belangrijkste zien:

- initiatief tot instelling van die overleg- /monitoringscommissie nog vóór vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad;
- een zo concreet mogelijke omschrijving van de reikwijdte van onderwerpen, taken en bevoegdheden van de commissie en de mate waarin c.q. de wijze waarop de stemmen van de verschillende betrokken partijen op de uiteindelijke beslissingen / keuzen van invloed zijn;
- een zo concreet mogelijk aanduiding / omschrijving van de mate van 'hardheid / veranderbaarheid' van de diverse onderdelen van de inrichting(sschets), zoals die in de inspraakreactie aan de orde zijn geweest en waarvan bij de beantwoording is toegezegd dat die

in dit overleg nog aan de orde (kunnen) komen; in navolgend punt wordt nog nader ingegaan op een aantal zaken die volgens ons, en de buurtbewoners, nog bespreekbaar en in bepaalde mate nog te veranderen zouden moeten om te kunnen spreken van een zinvol overleg tussen de diverse betrokken partijen;

- een beter inzicht in c.q. vastlegging van de actuele of nul-situatie op diverse punten, mede omdat een afdoende inzicht daarin op grond van de plantoelichting en bijlagen nog (steeds) ontbreekt, zoals een concrete (aanvullende) telling van de verkeersintensiteiten op alle omringende wegvakken, i.p.v. een globale inschatting op basis van landelijke kengetallen (waarbij in de betreffende bijlage bovendien nog steeds een kaartje van de wegvakken ontbreekt zodat e.e.a. volstrekt onduidelijke en niet controleerbaar is);
- de instelling, vanaf het begin, van een 'centraal meldpunt winkelcentrum Molenhoek' waar via een 'transparante registratie' vragen, wensen, klachten e.d. over het functioneren van het winkelcentrum in relatie tot de omgeving, eenvoudig en direct (per email, telefonisch of schriftelijk), gemeld kunnen worden en vervolgens doorgegeven worden aan de monitoringscommissie. Dit om in overleg te bezien 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.

Essentiële agendapunten voor de commissie

Naar aanleiding van punten / vragen die eerder door ons en anderen al naar voren zijn gebracht tijdens de inspraak, die gerezen zijn naar aanleiding van de beantwoording van sommige inspraakacties en die in dit verband op de openbare vergadering naar voren zijn gebracht, vinden wij het van essentieel belang dat tenminste de volgende punten nog in de commissie aan de orde moeten (kunnen) komen en zo nodig nog aanpasbaar of te veranderen moeten zijn:

- De uitvoering van de aansluitingen van het parkeerterrein en het verbindingsstraatje in de vorm van in-/uitritten, zoals oorspronkelijk ook in de inrichtingsschets vervat en ook geadviseerd door VVN, in plaats van de uitvoering als gelijkwaardige kruisingen, zoals bij de beantwoording van de inspraakreacties wordt geadviseerd (door gemeente aan initiatiefnemers).
- De uitvoering en/of situering van de noordwestelijk in-/uitrit van het grote parkeerterrein op de Huygensstraat, mede in relatie tot de (eventuele aanpassing) van de aansluitingen van de nabijgelegen zijstraten (Marie-Koenenstraat en Vondelstraat).
- Het zo nodig eventueel aanbrengen of aanpassen van stop- en/of parkeerverboden, m.n. langs (gedeelten van de) Huygensstraat en de Slauerhoffstraat.
- Het aanbrengen van een extra fysieke maatregel langs het nieuwe voetpad aan de westzijde van de Huygensstraat om parkeren (ook met 2 wielen op dat pad) onmogelijk te maken c.q. de noodzaak van handhavend optreden te voorkomen.
- Het invoeren, voor zover nodig, van 'bewoners parkeren' voor (een deel van) 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).
- De locatie, uitvoering / samenstelling van de ondergrondse afvalcontainers (tenminste steeds een combinatie van glas- en plasticcontainer), zodanig dat bij de in-/uitritten van het parkeerterrein en het verbindingsstraatje geen overlast of verkeershinder kan ontstaan, aannemende (in tegenstelling tot de gemeente) dat auto's daarbij wel regelmatig zullen stoppen om afval uit te laden en te deponeren!

Ook dient een beter situering elders nabij / op het parkeerterrein van die containers bespreekbaar te zijn, want eenmaal niet goed gesitueerd / uitgevoerd zitten we nog jaren met problemen, gezien de hoge investeringskosten. De situering van de bovengrondse kledingcontainers elders (buiten het winkelcentrum), moet eveneens aan de orde kunnen komen.

- Een betere combinatie, meer of zoveel mogelijk in elkaars nabijheid en zo dicht mogelijk bij de 3 ingangen, van de fietsenstallingen en winkelwagenstallingen, met voldoende capaciteit of uitbreidingsruimte.
- De situering van 2 invalide parkeerplaatsen bij ieder van de 3 ingangen.
- Aandacht voor laadpalen voor auto's en fietsen.

Tot slot

De wijkraad hoopt bij uw raad gehoor te vinden voor deze zienswijze om daarmee tot een zo goed mogelijke en tevens breed gedragen planopzet te komen, die op zo kort mogelijke termijn en op voorspoedige wijze ter hand genomen kan worden en waarmee alle betrokken partijen, zowel de gemeente en de initiatiefnemers als de winkeliers, de omwonenden en ook de overige wijkbewoners en bezoekers, naar hopelijk volle tevredenheid, in de nabije en verdere toekomst, samen kunnen leven.

Met vriendelijke groet, namens Stichting Wijkraad Molenhoek,

Marc Deurloo (voorzitter)

Bijlage

Routing / afwikkeling vrachtverkeer, argumenten gemeentelijk voorstel met kanttekeningen
(sheets openbare vergadering)