



# Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondenberg

Aan:

De Raad van de gemeente 's-Hertogenbosch  
Postbus 12345  
5200 GZ 's-Hertogenbosch

Rosmalen, 27 maart 2008

**Betreft:** Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Centrum Rosmalen"

Geachte leden van de gemeenteraad,

De Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondenberg heeft kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan "Centrum Rosmalen", dat vanaf 18 februari 2008 ter inzage ligt. De Wijkraad dient, mede namens de Wijkraad Molenhoek en de Wijkraad Sparrenburg (in het vervolg: Wij), hierbij haar zienswijze in op dit ontwerpbestemmingsplan.

## A. Beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan op hoofdlijnen

### A.1. Ligging en begrenzing van het plangebied

De Centrumvisie Rosmalen alsook het ontwerpbestemmingsplan "Centrum Rosmalen" heeft tot doel het ontwikkelen van een stadsdeelcentrum voor het oostelijk van de rijksweg A2 gelegen stadsdeel van de gemeente 's-Hertogenbosch. Belangrijk uitgangspunt daarbij is om voor dit oostelijke stadsdeel een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau te realiseren en in het bijzonder om dit in het bestaande centrum van Rosmalen te ontwikkelen.

Als kader daarvoor dient eerst de vraag te worden gesteld binnen welke **begrenzing** een dergelijk stadsdeelcentrum ontwikkeld kan worden en welke locaties daarin een specifieke functie kunnen vervullen. In **bijlage I** wordt de omvang van het oostelijke stadsdeel aangegeven en de centrumlocaties, die daarbij van structurele betekenis zijn.

Wij vinden het een ernstige tekortkoming, dat de begrenzing van het centrumgebied wordt beperkt tot de ringstructuur rond het centrum en de planontwikkeling voornamelijk wordt gericht op het realiseren van het centrum-zuid plan (het zogenaamde "plan Soeters"). Door een veel te zwaar programma in dit plandeel zuid te realiseren, is structuurversterking van de overige winkelgebieden in het noordelijke bestemmingsplangebied nog nauwelijks mogelijk. Uw Raad moet goed beseffen dat deze eenzijdige planontwikkeling een gevolg is van de Samenwerkingsovereenkomst, die het College van B&W in maart 2007 meende te moeten aangaan met de private partijen Foruminvest/DKM. Uw Raad heeft daar geen rol in gespeeld. Desondanks is deze overeenkomst wel leidend geworden voor het bestemmingsplan, zoals dit nu in ontwerp ter inzage ligt. Deze overeenkomst zal, helaas wel, in belangrijke mate de besluitvorming van uw Raad over het ontwerpbestemmingsplan bepalen.

**Wij verzoeken** uw Raad deze tekortkoming van dit bestemmingsplan en de verstrengeling met de Samenwerkingsovereenkomst in uw afwegingen bij uw besluitvorming mee te nemen. Wij zijn van oordeel dat het eenzijdige programma van in totaal 9665 m<sup>2</sup> bvo detailhandel niet aanvaardbaar is en dat een meer verantwoorde planontwikkeling binnen het bestemmingsplangebied noodzakelijk is en ook mogelijk is.

## A.2. Verkeersstructuur

Door het ontbreken van een benadering van een planontwikkeling op het volledige oostelijke stadsdeelniveau, ontbreekt ook het inzicht, hoe de toekomstige wegenstructuur naar het stadsdeelcentrum zal zijn en welke verkeersintensiteiten daarbij uitgangspunt zijn. In **bijlage II** is de toekomstige wegenstructuur aangegeven.

Wij constateren dat als belangrijke randvoorwaarde bij dit ontwerpbestemmingsplan een verkeersonderzoek met daarin aangegeven de te verwachten verkeersintensiteiten, ontbreekt. Daarmee ontbreekt ook de essentiële informatie of een goede bereikbaarheid van het centrumgebied mogelijk is.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt slechts volstaan met een plaatje (pagina 66) met daarop de toekomstige verkeersintensiteiten voor de wegen binnen het centrumgebied. Bij dat plaatje wordt gesteld, dat daarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van de Grote Wielen, de verbreding van de A2 en de voorgenomen uitbreiding van het centrum.

Wij stellen vast dat de verkeersintensiteiten in dit ontwerpbestemmingsplan ongemotiveerd sterk naar beneden afwijken ten opzichte van de opgegeven verkeersintensiteiten bij de Centrumvisie Rosmalen, vastgesteld door uw Raad in mei 2003.

In **bijlage III** zijn de verschillen in intensiteiten aangegeven. Zo wordt in dit ontwerpbestemmingsplan bijvoorbeeld voor de Nieuwstraat-Schoolstraat als benaderingsroute voor de Grote Wielen, Overlaet-oost en Hondsborg uitgegaan van een etmaalintensiteit van 1500 motorvoertuigen per dag (mvt) in 2008. In 2015 zal dit nog maar 1300 mvt zijn. Ook de te verwachten etmaalintensiteiten in de Dorpsstraat, die tevens als entree voor de geplande parkeergarage zal fungeren, zijn 2100 mvt in 2008 en 1900 mvt in 2015. Dit staat in tegenstelling tot de Centrumvisie Rosmalen, dat al uitgaat van 5200 mvt in 2010.

Uit deze twee voorbeelden blijkt duidelijk dat de voorgestelde wegenstructuur in en om het centrum **geen uitgangspunt** kan zijn voor dit bestemmingsplan en in het bijzonder voor de bereikbaarheid van de geplande parkeergarage van 510 parkeerplaatsen. De bereikbaarheid van de geplande parkeergarage alleen vanaf de Dorpsstraat is **niet aanvaardbaar**, zeker gelet op de verkeersintensiteiten die zijn te verwachten van de benaderingsroute naar het centrum vanaf de Empelseweg, die ook te laag is ingeschat.

### Samengevat:

**Wij zijn van oordeel** dat door het ontbreken van zowel een verkeersonderzoek op stadsdeelniveau als op het niveau van het centrumgebied, niet voldaan wordt aan de primaire voorwaarde voor een verantwoorde planontwikkeling. Daardoor al kan dit bestemmingsplan niet in aanmerking komen om door uw Raad vastgesteld te worden.

## A.3. Beperkingen van de voorgestelde verkeersstructuur voor een structuurverbeterende ontwikkeling van de bestaande en toekomstige centrumvoorzieningen

De verkeerscirculatie met de geplande parkeergarage, die op de pagina's 65 en 66 in het bestemmingsplan is aangegeven (**bijlage IV**), bestaat uit een ringstructuur met verkeer in twee richtingen. De verkeersintensiteiten daarbij zijn naar verwachting zo hoog, dat ook daardoor voor een aantal centrumgebieden geen structuurverbetering meer mogelijk is.

We noemen bijvoorbeeld het gebied Nieuwstraat/Schoolstraat en het gebied Nieuwstraat/Hoogstraat met de Hema-vestiging en de Spar, maar ook het gebied voor de entree van het voetgangers-winkelgebied Catelijnen. Door de slechte benadering als gevolg van de gekozen wegenstructuur is voor deze centrumgebieden geen aandacht meer en dreigt hier, zeker na de grootschalige ontwikkeling in het plangebied centrum-zuid, de verpaupering.

Door het inpandige karakter van het centrum-zuid plan wordt ook de zuidelijke entree van het centrum niet als een structuurbepalend gebied onderkend. In het bestemmingsplan wordt helemaal geen inhoud gegeven op welke wijze bijvoorbeeld het gebied rond/bij de Kentering en het pand van de bibliotheek, na vertrek van de bibliotheek, van betekenis zal kunnen zijn.

**Wij zijn van oordeel** dat het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij gekozen verkeersstructuur de mogelijkheden moet bieden, die voor alle centrumgebieden, dus ook voor deze centrumgebieden, tot structurele oplossingen zullen leiden...

Wij verzoeken uw Raad in studie te nemen of een verkeerscirculatieplan met (ten dele) éénrichtingsverkeer tot een oplossing van bovenstaande hiaten kan leiden. Er zou een verkeerscirculatieplan moeten worden ontwikkeld, die tot doel heeft dat er een betere structuurverbetering voor het gehele centrumgebied wordt bewerkstelligd. De Dorpsstraat kan dan een grotere verblijfskwaliteit krijgen voor voetgangers en fietsers. Hiermee kan een andere ontwikkelingszone worden ontwikkeld, die leidt tot een meer structurele samenhang tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het centrumgebied. Met een dergelijk verkeerscirculatieplan (met éénrichtingsverkeer !!) kunnen ook meer voorwaarden geboden worden voor het fietsverkeer en de verkeersveiligheid.

**Wij verzoeken** uw Raad bovenstaande overwegingen onder A.3 in uw beoordeling en uw besluitvorming over dit ontwerpbestemmingsplan te betrekken.

#### **A.4. Beperkingen als gevolg van “centrum-zuid plan” voor structuurverbetering van de bestaande voorzieningstructuur en centrumontwikkeling**

Er is gekozen voor het ontwikkelen van een grootschalig centrum-zuid plan. De verwachting van de Wijkraden was dat er een procesmatige structuurverbetering voor het gehele centrumgebied tot stand zou komen, met als uitgangspunt het behoud en herstel van het zo authentieke dorpse karakter van het centrum van Rosmalen. Dat is door uw Raad zelf ook steeds in alle onderliggende beleidsnota's (Structuurvisie Rosmalen van 2001, Ruimtelijke Structuurvisie, “Stad tussen Stromen” van 2003, de Centrumvisie Rosmalen van 2003 en de Welstandsnota van 2004) als uitgangspunt geformuleerd.

Voor het centrum-zuid plan is gekozen voor een functionele ontwikkelingszone voor centrumvoorzieningen als onderdeel van een zogenaamde “winkelacht”. Alleen al door het gegeven dat de Aldi en de Spar op hun locaties blijven, is er al geen sprake meer van een winkelacht.

Uit **bijlage VI** blijkt dat met deze begrenzing van de in het bestemmingsplan voorgestane functionele ontwikkelingszone de eerdergenoemde omliggende al lang bestaande centrumontwikkelingen, buiten deze zone, ondergeschikt worden gemaakt. Dit tast als zodanig de bestaande voorzieningstructuur aan.

Wij zijn van oordeel dat deze ontwikkeling voorkomen dient te worden. Op basis van een door uw Raad te onderzoeken verkeerscirculatieplan (zie hierboven onder A.3) kan een andere ontwikkelingszone worden ontwikkeld, die wel tot een structuurverbetering voor het hele centrumgebied zal kunnen leiden.

Daarnaast is het de vraag of het centrum-zuid plan zelf wel tot een structuurverbeterend plan kan leiden op de wijze, zoals het wordt voorgesteld. Van de voorgestelde “winkelacht” wordt verwacht dat het tot een verbindende stedenbouwkundige structuur kan leiden van het noordelijke en zuidelijke deel van het centrum.

Wij hebben die verwachting niet, gelet op het gegeven dat het noordelijke centrumgebied een onderdeel vormt van de bestaande dorpsstructuur en het zuidelijke deel voor een belangrijk deel is gesitueerd op het binnenterrein en geen structureel onderdeel vormt van de oude dorpsstructuur, maar slechts verbonden is met twee voetgangersverbindingen. De beperkte eenzijdige bereikbaarheid van het centrum-zuid plan vanaf de Dorpsstraat en zijn begrenzing leidt er toe, dat dit omvangrijke plan geen structureel onderdeel kan vormen met de openbare wegenstructuur en als zodanig een inpandig en gesloten karakter heeft. Dit kan tot gevolg hebben dat de integratie van dit binnengebied met de bestaande winkelstructuur onvoldoende tot stand komt, niet anders dan alleen vanuit de bezoekers die komen vanuit de door u voorgestane parkeergarage. Wij hebben, gelet op dit gesloten karakter, onze ernstige bedenkingen of dit plangebied wel tot een aanvaardbare woonomgeving kan leiden en het

ook beheersbaar zal zijn, ook na sluitingstijd van de detailhandel, wat kan leiden tot onveiligheid en leegstand.

Samengevat:

**Wij zijn van oordeel** dat het centrum-zuid plan niet past binnen de bestaande dorpsstructuur van het centrumgebied en de risico's van negatieve ontwikkelingsprocessen op termijn te groot zijn voor zowel de woningbouw als de winkels.

Wij hechten er grote waarde aan dat een planologisch en stedenbouwkundig aanvaardbaar plan kan worden ontwikkeld, dat recht doet aan het volledige centrumgebied en past binnen uw eigen uitgangspunten van beleid: een historiserende ontwikkeling met behoud van de karakteristieke eigenheid.

Onder **A.3.** hierboven hebben wij uw Raad verzocht een verkeerscirculatieplan in studie te nemen die een volwaardige herstructurering van de bestaande en de nieuwe centrumvoorzieningen en de woningbouw mogelijk maakt. Bijvoorbeeld door het toepassen van dwarsverbindingen met de oude historische lintstructuur (Dorpsstraat, maar ook Nieuwstraat/Schoolstraat) van het centrum kan een samenhangende en structuurverbeterende stedelijke structuur worden bereikt, via onder andere Catelijnen, Raadhuisstraat en een groengeleding van de Brouwerijstraat naar de Dorpsstraat. Het monumentale pand Dorpsstraat 69, de daar beeldbepalende bomen en de groenstructuur in het plangebied centrum-zuid kunnen dan worden gespaard en ingepast. Het Land van Buijs en omgeving kan dan bijvoorbeeld worden ontwikkeld voor wonen in het groen. Een parkeergarage, zoals gepland in het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied, is dan, afhankelijk van de spreiding van de parkeerdruk rondom het centrumgebied en een beduidend geringer winkelvloeroppervlak, wellicht helemaal niet nodig.

## **B. Nadere beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan**

### **B.1. Bestemmingsplan en DPO**

Uit de opzet van het DPO van het bureau DTNP van december 2007 blijkt dat de voorgestane uitbreiding in de in maart 2007 ondertekende Samenwerkingsovereenkomst als uitgangspunt heeft gediend. Dit is, naar de mening van de Wijkraden, niet de juiste werkwijze.

Wij nemen de volgende stelling in:

- a.** In de Samenwerkingsovereenkomst staat een uitbreiding van het winkelaanbod met 6.600 m<sup>2</sup> nieuw winkelvloeroppervlak (wvo). Dat moet dan nog worden aangevuld met ruim 3065 m<sup>2</sup> bvo detailhandel in verband met verhuizing, hervestiging en sanering. Juist bij die overzichten van die 3065 m<sup>2</sup> bvo, die onderdeel uitmaken van de Centrumvisie Rosmalen 2007 (vastgesteld in september 2007 door uw Raad), zetten wij grote vraagtekens. Ruim 1000 m<sup>2</sup> daarvan is niet reëel.
- b.** Ook nu weer wordt in het DPO van DTNP het winkelcentrum in de Groote Wielen te miniem bedeed. Er wordt star vastgehouden aan een te geringe omvang van een wijkwinkelcentrum met slechts 2900 m<sup>2</sup> vvo. Dat is een risico. Voor de dagelijkse voorzieningen zou een vergelijking moeten worden getrokken met de ontwikkelingen in Maaspoort. Voor een gebied dat binnen enkele jaren uitgroeit tot ruim 15.000 inwoners is minimaal een wijkwinkelcentrum met een omvang van 6000 m<sup>2</sup> of meer noodzaak.
- c.** Wij zijn van mening dat in het Stadsdeel Rosmalen ruimte is voor drie winkelcentra, zeker gelet op de aantallen inwoners in Noord, Midden/Centrum en Zuid:
  - \* een groot wijkwinkelcentrum in de Groote Wielen (zie onder b); hier liggen ruimtelijk nog geen beperkingen en hiermee voorkom je allerlei ongewenste autobewegingen richting de dorpskern;
  - \* een wijkwinkelcentrum in Rosmalen-Zuid, voor zover de ruimte dit toelaat en de parkeerproblematiek kan worden opgelost en optimaal ingericht ten behoeve van het bedieningsgebied ten zuiden van de spoorlijn;

In het gedeelte van Rosmalen ten zuiden van de spoorlijn (Sparrenburg, Molenhoek en Maliskamp), gemakshalve om te dopen tot "Rosmalen-Zuid", wonen nu al ruim 12.500 inwoners, die dagelijks gebruik maken van het winkelaanbod in de Molenhoekpassage en de Oude Baan. Wij pleiten ervoor om het besluit van uw Raad om de Molenhoekpassage en omgeving een functie te geven als buurtwinkelcentrum te herzien. Het gebied Rosmalen-Zuid zou de ontwikkelingsmogelijkheden moeten krijgen om te kunnen uitgroeien tot een wijkwinkelcentrum.

\* een geringer dan in het bestemmingsplan staat gepland, centrum van Rosmalen.

**Wij zijn van oordeel** dat deze stellingname over de hiërarchie van winkelcentra binnen het stadsdeel Rosmalen zijn weerslag heeft op de in het bestemmingsplan voorziene m2 nieuwe detailhandel in het centrum-zuid plan. Daarbij moet ook nog worden aangetoond of in het centrum een vierde supermarkt nodig is. Er kan dan een andere invulling worden gegeven aan de nieuwe centrumontwikkelingen, die wel tegemoet komt aan uw eigen uitgangspunten van beleid en recht doet aan de Rosmalense schaal en eigenheid. Dit alles komt zeker ook ten goede aan de problemen die wij hebben geschetst (onder A) met betrekking tot de verkeerscirculatie en verkeersbereikbaarheid.

## **B.2. Bestemmingsplan en behoud van "dorpse karakter"**

De Centrumvisie Rosmalen, door uw Raad vastgesteld in mei 2003, dient als ruimtelijk en stedenbouwkundig kader voor dit ontwerpbestemmingsplan. In de Centrumvisie is een nieuwe stedenbouwkundige visie voor het centrum van Rosmalen en omgeving gepresenteerd: Conserveren langs de historische bebouwingslinten en eventueel Progressief daarbuiten. Dit wordt ondersteund door de Welstandsnota, waarin het centrumgebied wordt benoemd als "historisch dorpsgebied"; hier geldt een bijzonder welstandsregiem, gericht op de bescherming van de herkenbaarheid van de historische structuur en de daarmee gepaard gaande bebouwing.

Deze nieuwe ruimtelijke en stedenbouwkundige visie is een vervolg op beleidsuitspraken uit de Structuurvisie Rosmalen 2001 en uit de Ruimtelijke Structuurvisie, "Stad tussen Stroom" 2003. In deze Ruimtelijke Structuurvisie staat onder andere: *"verdere verstedelijking van Rosmalen niet mag leiden tot verdere afbraak van het dorpse karakter. Op het niveau van de stad is het behouden van Rosmalen als een bijzondere ruimtelijke entiteit met een eigen kleinschalige, groene karakteristiek in een groene omgeving de belangrijkste ambitie."* Een nieuwe stedenbouwkundige visie betekent dat het beleid uit het vigerende bestemmingsplan van 1994 niet meer passend is en door uw Raad "als het ware opzij is gezet". Dat moge onder andere blijken uit de voorbereidingsbesluiten die uw Raad vanaf september 2002 tot in 2007 al vijf keer heeft vastgesteld. Wij citeren letterlijk uit de voorbereidingsbesluiten:

*"Om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen, die de realisering van het nieuwe bestemmingsplan kunnen frustreren, stellen wij voor om een (herhaling van het) voorbereidingsbesluit te nemen." En "In procedure is het gelijknamige voorontwerpbestemmingsplan" "Het voorontwerpbestemmingsplan bevat een andere stedenbouwkundige visie dan zoals die in het vigerende bestemmingsplan Centrum '94. Het plan maakt onder meer een herstructurering van het bestaande centrum mogelijk. Daarnaast kent het voorontwerpbestemmingsplan een regeling, welke meer is gericht op het behoud van het bestaande karakter van de historische linten. Als gevolg daarvan zullen bepaalde bebouwingsmogelijkheden, die zijn opgenomen in het geldende bestemmingsplan, worden beperkt."*

In de Centrumvisie Rosmalen staat ook een beschrijving van de historische bebouwingslinten, die met naam zijn genoemd: Nieuwstraat/Schoolstraat, Dorpsstraat en Dorpsstraat/Burg. Nieuwenhuijzenstraat. Langs deze linten wordt een conserverend beleid voor wat betreft de bebouwingsmogelijkheden voorgestaan: in aansluiting op de bestaande bebouwings-karakteristiek van het lint een kleinschalige en perceelsgewijze opbouw, etc.

De Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondenberg heeft in de zomer van 2007 een felle reactie geleverd op met name de 'nieuwe ontwikkelingen' in de Centrumvisie. De voorgestelde stedenbouwkundige vormgeving van de 'nieuwe ontwikkelingen' passen niet in de uitgangspunten van het nieuwe ruimtelijke en stedenbouwkundige beleid, waar uw Raad mee heeft ingestemd. De reactie van de Wijkraad was op hoofdlijnen:

- een onnodige stedelijke ingreep in een dorp en stedenbouwkundig veel te massief voor het centrum van Rosmalen;
- het dorpse karakter wordt fors aangetast; deze plannen doen geen recht aan de schaal en de maat van Rosmalen.

De Wijkraad heeft toen geoordeeld en gezegd: Er zijn alternatieve invullingen mogelijk, die ook recht doen aan de behoefte tot 'upgrading' van het Rosmalense centrum en wel recht doen aan behoud van het dorpse karakter en behoud van de eigen identiteit van (het centrum van) Rosmalen !!! DE UPGRADING VAN HET CENTRUM KAN OOK ANDERS !!!

In de allereerste paragraaf van de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, paragraaf 1.1 Aanleiding, staat geschreven: "De structuur van het centrum is door de oude linten en de daaraan gelegen bebouwing nog altijd herkenbaar aanwezig en dient als zodanig behouden te blijven" en "Het is van belang die elementen die van oudsher de identiteit van het centrum van Rosmalen bepalen veilig te stellen en als drager voor toekomstige ontwikkelingen te laten gelden."

**Wij zijn van oordeel** dat vooral de nieuwe ontwikkelingen, maar ook de mogelijkheid van ontwikkelen op verschillende locaties in het plangebied, die in het bestemmingsplan als beheersgebieden worden aangemerkt, geen vertaling zijn van de beleidsprincipes/-uitgangspunten uit de Structuurvisie Rosmalen, de Ruimtelijke Structuurvisie, "Stad tussen Stromen" en de Centrumvisie Rosmalen.

### **B.3. Handhaven beeld van huidige centrum van Rosmalen**

In lijn met de nieuwe ruimtelijke en stedenbouwkundige visie voor het centrum en omgeving, zijn wij van oordeel dat als beeld het dorpse karakter behouden dient te blijven. Als gevolg daarvan vinden wij:

- dat monumentale en beeldbepalende panden, maar ook de beeldondersteunende panden moeten worden gehandhaafd of in ieder geval worden ingepast;
- dat het karakter van de lintbebouwing moet worden gehandhaafd en dat er langs de linten geen nieuw beeld moet worden gecreëerd;
- dat behouden van het dorpse karakter betekent: langs de linten geen hoge rechte blokbebouwing realiseren, maar lage, kleinere bebouwing met inspringingen en divers van karakter.

Dit zijn ook kortweg de intenties uit de Structuurvisie Rosmalen, de Centrumvisie Rosmalen en de Welstandsnota. In de vertaling naar de Plankaart en de Voorschriften van het ontwerpbestemmingsplan is hier weinig van terug te vinden. Op veel locaties geeft het bestemmingsplan mogelijkheden die het bestaande beeld van de lintbebouwing en het dorpse karakter, volledig teniet doen. Op veel locaties van de Kom Rosmalen blijven de ruime mogelijkheden van het bestemmingsplan 1994 bestaan of worden zelfs groter, stedelijker. Wij noemen als voorbeeld de locatie Schoolstraat 16-18, waar de bebouwingsmogelijkheid van half-open naar 100% bebouwing is gewijzigd. De Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondenberg maakt al vanaf 2006 bezwaar tegen een grootstedelijke ontwikkeling (een aaneengesloten wand van 45 meter) op deze locatie tegenover het rijksmonument De Lambertuskerk. Dit doet namelijk geen recht aan het nieuwe ruimtelijke en stedenbouwkundige beleid, waar u als Raad mee hebt ingestemd en waarvoor vanaf september 2002 jaarlijks voorbereidingsbesluiten door u zijn vastgesteld.

#### **B.4. Parkeergarage en betaald parkeren**

Het besluit van uw Raad tot het invoeren van betaald parkeren is het gevolg van het voornemen om in het centrum-zuid plan een parkeergarage te realiseren in relatie tot het ontwikkelen van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Gelet op onze stellingname onder A.1. t/m A.4. en onder B.1. en B.2. is het nog onzeker of een parkeergarage in het zuidelijk deel van het bestemmingsplangebied nodig zal zijn. Er zijn ook andere mogelijkheden om de nodige parkeervoorzieningen te creëren. Over de mogelijkheden van uitbreiding (bovengronds en/of ondergronds) van de bestaande parkeerplaats aan het Gildeplein wordt in het bestemmingsplan niets gezegd.

**Wij verzoeken** uw Raad nadrukkelijk uw besluit tot betaald parkeren te herzien.

#### **B.5. Milieuaspecten**

De ernst van het ontbreken van een verkeersonderzoek is ook, dat er geen goed onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft kunnen plaatsvinden. Door de inwerkingtreding van de Wet Luchtkwaliteit per 15 november 2007 is het uitvoeren van een dergelijk onderzoek, gelet op de in het bestemmingsplan voorgestane ontwikkelingen, verplicht. In het voor dit bestemmingsplan door Adviesbureau Peutz uitgevoerde onderzoek voor het bepalen van geluidhinder-/geluidsbelasting en luchtverontreiniging door de geprojecteerde parkeergarage ontbreken de gegevens van eerdergenoemd verkeersonderzoek.

Dat geldt ook voor het beoordelen van de geluidsniveaus van het wegverkeer binnen het centrumgebied. Het centrumgebied ligt weliswaar binnen een 30 kilometerzone, maar jurisprudentie wijst uit dat in bepaalde gevallen dan wel degelijk een akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Niet duidelijk is waar op basis van de te verwachten geluidsbelastingen een akoestisch onderzoek nodig zal zijn.

**Wij verzoeken** uw Raad deze onderzoeken alsnog te laten uitvoeren, alvorens het bestemmingsplan door u wordt vastgesteld. De gevolgen van deze onderzoeken dienen in uw besluitvorming te worden meegenomen.

#### **B.6. Opmerkingen over Plankaart en Voorschriften**

##### Artikel 3 Bedrijf (B)

Het is voor omwonenden onduidelijk, welke bedrijfsactiviteiten in het bedrijf aan de Burg. Nieuwenhuijzenstraat worden uitgeoefend. Volgens de bestemming B mogen slechts bedrijven categorie 1 en 2 hier activiteiten uitvoeren. De afgelopen jaren hebben zich enkele keren bedrijfsactiviteiten voorgedaan, die zeker niet in deze bedrijfscategorieën thuishoren. Wij verzoeken uw Raad de milieuvergunning specifiek aan te passen en indien nodig te handhaven.

Op de Plankaart is aangegeven dat ter plaatse van deze B-bestemming detailhandel is toegestaan. Ter plaatse echter, is de winkel al enkele jaren weg.

Wij verzoeken u, gelet op de ligging van het bedrijf, ter plaatse de aanduiding "detailhandel toegestaan" van de Plankaart af te halen.

##### Artikel 5 Centrum – 2 (C2)

Vanwege de bedenkingen tegen de invulling van het C2-gebied (het centrum-zuid plan) hebben wij grote bezwaren tegen de bestemmingsmogelijkheden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksvoorschriften van artikel 5.

##### Artikel 6 Gemengd (GD)

1. In de GD bestemming op het perceel Schoolstraat 16-18 is het mogelijk om bebouwing op te richten met een maximale goothoogte van 6 meter. Er stond bebouwing met een goothoogte van 3 meter. De Schoolstraat behoort tot één van de historische bebouwingslinten. Wij verwachten dan ook, volgens uw eigen beleidsuitgangspunten "Conserveren langs de linten", dat uw Raad er op toeziet dat op dit perceel ook alleen maar

conserverend gebouwd mag worden. De Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg heeft daar in haar bezwaarschriften in 2006 en 2007 tegen het bouwplan, dat op dit perceel in procedure is gebracht, nadrukkelijk op gewezen.

Wij verzoeken uw Raad dan ook de maximale goothoogte op dit perceel naar 3 meter terug te brengen en de mogelijkheid om het bebouwingsvlak voor 100% te benutten terug te brengen naar halfopen bebouwing, zodat fijnmazige parcellering mogelijk is.

2. Het is ons nog steeds onduidelijk, waarom aan het bouwblok Nieuwstraat 1, 3 en 5, de GD-bestemming is/wordt gegeven. Hier staan al jaren drie woningen.

Wij verzoeken uw Raad dit bouwblok de bestemming Wonen te geven.

#### Artikel 7 Groen (G)

Onder deze bestemming vallen onder andere fiets- en/of voetpaden en speelvoorzieningen. Het komt dan vreemd over dat de enkele speellocaties in het centrumgebied (volgens het door uw Raad vastgestelde Wijkspelplan als zodanig aangemerkt) niet onder deze bestemming vallen, maar onder de bestemming "Verkeer"

Wij verzoeken uw Raad met name de 'speellocaties' onder de bestemming "Groen" op de Plankaart te brengen.

#### Artikel 9 Verkeer

Binnen de bestemming 'Verkeer' wordt geen onderscheid gemaakt voor voetgangersgebieden, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, met als gevolg dat daardoor de structurele betekenis voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig stadsdeelcentrum niet wordt onderkend. Voor het ontwikkelen van een kwalitatieve planontwikkeling van het centrumgebied is deze verkeersbestemming niet aanvaardbaar. Zo wordt in de Centrumvisie Rosmalen nog gestreefd om het fietspadennet naar en binnen het centrumgebied te verbeteren met een aantal daarin aangegeven hoogwaardige fietsenstallingen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dit niet als een structuurbepalende bestemming aangegeven.

Binnen deze bestemming 'Verkeer' gaan ook bovenlokale verkeersbestemmingen schuil, zoals de spoorverbinding van NS en de nog te realiseren afvoer van overvloedig regenwater dat moet afvloeien via de nog te realiseren waterloop langs de noordzijde van de spoorbaan. Ook wordt binnen de aangrenzende bestemming Groen (art.7) geen enkele aanduiding of bestemming aangegeven.

#### Artikel 10 Wonen

De bestemming Wonen, die aan het parkeerterrein naast de Lambertuskerk is gegeven, is strijdig met de vigerende bestemming Verkeer. Er ligt al een bouwvoornemen van het kerkbestuur om op het parkeerterrein een nieuw parochiehuus te realiseren. Het bouwplan dat daarvoor is ontwikkeld, is onder voorwaarden van de gemeente ontworpen en is in principe aanvaardbaar geacht voor een verdere planologische afweging. De Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg is van mening dat het bouwplan en de situering aanvaardbaar kunnen zijn. Echter, het laten vallen van 33 parkeerplaatsen is voor ons bezwaarlijk. Dagelijks blijkt dat er hier een tekort aan parkeerplaatsen is. Ook zijn wij van mening dat er voor voldoende parkeergelegenheid voor cliënten van de huisartsenpraktijk naast de parkeerplaats moet worden gezorgd.

Wij verzoeken uw Raad dit adequaat te regelen binnen dit bestemmingsplan.

### C. Conclusie

**C.1.** Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen en bezwaren dringen wij er bij uw Raad op aan niet tot vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan "Centrum Rosmalen" over te gaan. Het ontwerpbestemmingsplan geeft niet de voorwaarden voor een verantwoorde planontwikkeling. Verder zijn de nieuwe ontwikkelingen en de mogelijkheden van een aantal bestaande locaties in strijd met uw eigen ruimtelijke en stedenbouwkundige

beleidsuitgangspunten uit de Structuurvisie Rosmalen, de Ruimtelijke Structuurvisie, “Stad tussen Stromen” en de Centrumvisie Rosmalen.

**C.2.** De wijkraad adviseert in dit verband bij de uitwerkingen van de deelgebieden, zoals bijvoorbeeld omgeving Aldi/Hoogstraat, rekening te houden met de onderdelen van onze zienswijze die daarop van toepassing zijn.

**C.3.** Wij adviseren uw Raad het recente Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) te herzien.

Tot slot:

**Deze zienswijze is opgesteld, mede namens de Wijkraad Sparrenburg en de Wijkraad Molenhoek !!!**

Hoogachtend,

**Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg**

Willem Hoogenberk, voorzitter

(Postadres: Schoolstraat 26, 5241 VB ROSMALEN)

E-mailadres: [wijkraadrosmalencentrum@gmail.com](mailto:wijkraadrosmalencentrum@gmail.com) )