

# **Nota zienswijzen bestemmingsplan Boschveld, hoek Edisonstraat - Paardskerkhofweg**

**(Bijlage bij Raadsvoorstel / -besluit van de gemeente  
's-Hertogenbosch tot vaststelling van het  
bestemmingsplan Boschveld, hoek Edisonstraat - Paardskerkhofweg)**

## **Nota zienswijzen bestemmingsplan Boschveld, hoek Edisonstraat - Paardskerkhofweg**

### **I. De procedure**

Het ontwerpbestemmingsplan "Boschveld, hoek Edisonstraat - Paardskerkhofweg" heeft met ingang van 8 december 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen op het informatiecentrum van de gemeente 's-Hertogenbosch. Tijdens deze termijn heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening eenieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar kunnen maken bij de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch.

De terinzagelegging is bekendgemaakt in de Staatscourant d.d. 5 december 2014 en de Bossche Omroep d.d. 7 december 2014.

### **II. De ingediende zienswijzen/ontvankelijkheid**

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Wijkraad Onafhankelijk Buurtplatform Boschveld, de heer C. Heemskerk, p/a 's-Gravesandestraat 13, 5223 BR 's-Hertogenbosch, d.d. 17 januari 2015

2. De heer E.W.A. Kokx, Voltastraat 106, 5223 CP 's-Hertogenbosch, d.d. 16 januari 2015

De termijn van terinzagelegging eindigt op zondag 18 januari 2015. Op grond van de Algemene termijnenwet wordt een in de wet gestelde termijn die op een zondag of algemeen erkende feestdag eindigt, verlengd tot en met de eerstvolgende dag die niet een zaterdag, zondag of algemeen erkende feestdag is. Dit betekent in dit geval dat de termijn wordt verlengd tot en met maandag 19 januari 2015.

De zienswijzen betreffen schriftelijke zienswijzen die binnen de termijn is ontvangen c.q. verzonden. De zienswijzen zijn daarom ontvankelijk en in behandeling genomen.

### **III. Samenvatting ingekomen zienswijzen en beoordeling zienswijzen**

Hieronder is een samenvatting van de schriftelijke zienswijzen opgenomen. De zienswijzen zijn daarbij van commentaar voorzien.

Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de volledige schriftelijke zienswijzen, zoals deze zijn ingediend, zijn betrokken bij de opstelling van het commentaar en de betreffende zienswijzen, zoals deze zijn ingediend, volledig ter inzage liggen in het kader van de (verdere) besluitvorming.

#### Ingekomen zienswijzen

a.,b.,c... : samenvatting zienswijze  
: *commentaar*

#### **Zienswijze 1.**

Het OBB constateert dat de punten uit de inspraakreactie slechts tot een gedeeltelijke aanpassing van de bouwhoogte heeft geleid. De punten die tijdens de inspraakreactie naar voren zijn gebracht door het OBB worden in de zienswijze nogmaals naar voren gebracht.

a. Parkeren

Het OBB vindt het gegeven argument dat een gezamenlijk binnenterrein voor het samenwonen van leden noodzakelijk is, niet voldoende. Ook geeft OBB aan dat de uitwisselbaarheid met de nabijgelegen BBS niet klopt. Reclamant wijst erop dat het tijdelijke parkeerplein bij de BBS vol staat. Het aantal toegezegde parkeerplaatsen in de tijdelijke situatie is niet gerealiseerd.

Volgens het OBB is er sprake van ongelijke behandeling met eerdere projecten en mogelijke precedentwerking voor toekomstige projecten. Bovendien gaat het ten koste van groen voor de wijk. Pas als het CPO-project ook betaalt voor de grond van de extra parkeerruimte in de openbare ruimte is er sprake van enigszins gelijke behandeling. Reclamant heeft meermalen gevraagd om een parkeerbalans voor de hele wijk.

*Gemeente blijft bij het standpunt dat voor deze ontwikkeling kan worden afgeweken van het principe van het Wijkplan dat bij nieuwbouw parkeren voor bewoners op eigen terrein moet plaatsvinden. Uit het 'Ruimtelijk en functioneel kader Hart van Boschveld' blijkt dat een aantal uitgangspunten van het wijkplan anders is geworden. Zo krijgt het woonmilieu van het Hart een ander karakter doordat een ander programma wordt voorzien dan in het Wijkplan. Van een dichtbebouwd woonmilieu in gestapelde bouw verschuift het plan naar een stedelijk grondgebonden woonmilieu. De dichtheden gaan daarmee naar beneden. Dit biedt mogelijkheden om daar waar het kan, het parkeren een plek op straat te geven. Door de (veel) lagere dichtheid kan het parkeren op een ontspannen manier een plek krijgen. Er worden geen gebouwde parkeervoorzieningen meer voorzien onder woningen. Ten eerste ontbreken de financiële mogelijkheden voor gebouwde oplossingen. Ten tweede geeft de markt aan dat woningbouw met name kansrijk is in combinatie met parkeren op maaiveld in de nabijheid. Omdat er in het Hart ook de ruimte voor bestaat, en er een terrein van enige omvang wordt herontwikkeld, is gekozen voor een parkeeroplossing op maaiveld. De overtuiging is dat met een gespreide parkeeroplossing, in combinatie met een autovrij park, er een ontspannen en aantrekkelijk woonmilieu ontstaat.*

*Gemeente benadrukt dat een dergelijke belangenafweging bij elke ontwikkeling steeds opnieuw plaatsvindt: op basis van de omstandigheden en bijzonderheden van het geval. Er is dan ook geen sprake van ongelijke behandeling met eerdere projecten of het scheppen van een precedent. Parkeerverlast moet worden voorkomen. Het vergunninghoudersregime gaat gelden voor de hele wijk Boschveld. Op drukke plekken worden andere keuzes gemaakt.*

*Gemeente mag in zijn algemeenheid volgens de Nota parkeernormen van het principe van parkeren op eigen terrein afwijken als noodzakelijke parkeervoorzieningen op eigen terrein in onvoldoende mate kunnen worden gerealiseerd en als op andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien en de situering van de parkeerplaatsen het stedenbouwkundig beeld van de omgeving, de verkeersveiligheid en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet onevenredig aantast. De gewenste verkaveling rondom een gezamenlijke binnentuin voor de leden vanwege de samenlevingsvorm van initiatiefnemer is niet mogelijk als de parkeervoorzieningen op het binnenterrein worden gerealiseerd. Vervolgens is gekeken in hoeverre op andere wijze in de parkeerbehoefte kan worden voorzien. In deze overweging is meegenomen dat er een uitwisseling van parkeerplaatsen in de omliggende openbare ruimte mogelijk is met de nabijgelegen BBS. Gemeente heeft in het kader van het 'Ruimtelijk en functioneel kader Hart van Boschveld' een parkeerbalans opgesteld voor de wijk. Hierin is per deelgebied aangegeven wat de wijzigingen zijn als gevolg van ontwikkelingen en wat de gevolgen hiervan zijn voor de parkeerbehoefte. De ontwikkeling van CPO valt binnen het deelgebied 'Hart'. In de parkeerbalans is allereerst een berekening gemaakt van de gezamenlijke ontwikkelingen: de BBS, de extra woningen op het voormalig terrein van de Afvalstoffendienst e.o. en de ontwikkeling van CPO. Aangezien de ontwikkeling van het voormalig*

*terrein van de Afvalstoffendienst e.o. nog in voorbereiding is, is daarnaast ook het subgebied BBS/CPO apart beschouwd. De ontwikkeling van CPO omvat 23 (tot 28 mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan) nieuwe woningen (en twee bestaande woningen). Daarnaast is de parkeerbehoefte van de BBS berekend. Vervolgens is gekeken naar de uitwisseling van parkeerplaatsen voor deze twee ontwikkelingen. Hierbij is het maatgevende moment de middag. Uit de parkeerbalans blijkt dat er 65 (tot 69) extra parkeerplaatsen dienen te komen voor 23 (tot 28) nieuwe woningen CPO en de BBS. Als we rekening houden met mogelijke toekomstige uitbreiding van de BBS met één extra leslokaal en één extra groep bij de peuterspeelzaal dienen er extra parkeerplaatsen te komen (totaal 69 tot 73 parkeerplaatsen). De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast met deze berekening van de parkeerbalans voor het subgebied BBS/CPO. In het concept inrichtingsvoorstel zijn 67 parkeerplaatsen opgenomen in het subgebied CPO/BBS. Dit is voldoende voor het aantal woningen van het (voorlopig) bouwplan en de bestaande BBS. Indien er meer woningen binnen het plangebied komen en/of uitbreiding plaatsvindt van de BBS kunnen de extra benodigde parkeerplekken worden ingepast in het gebied rondom de woningen van de CPO-ontwikkeling. Er kan worden voldaan aan de maximaal 73 benodigde plekken, omdat er nog ruimte is voor intensivering. De inrichting van de openbare ruimte en het opnemen van het definitieve aantal parkeerplaatsen vindt plaats op basis van het definitieve bouwplan voor het woongebied. De conclusie is dat het parkeren uitgaande van maximaal 30 woningen, met een parkeernorm voor de nieuwe woningen van 1,4 (middeldure woningen vanaf 80 m<sup>2</sup>) kan worden opgelost in de openbare ruimte.*

**b. Bouwhoogte**

In 4.2.2 van de regels is de wijziging van drie bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 11 meter opgenomen. Reclamant wijst erop dat in de tekst van het ontwerpbestemmingsplan op blz. 28 geen wijziging opgenomen. Hij vraagt wat er geldt.

Het OBB ziet de afwijking voor de hoekpunten niet zitten. De zuidwesthoek en zuidoosthoek zouden volgens het OBB uit de regels geschrapt moeten worden, omdat ze gevolgen hebben voor de omgeving. Reclamant wijst erop dat er nu nog geen gegadigden zijn voor zo'n woning. Bovendien is hij van mening dat de zuidoosthoek bezwaren heeft wat betreft bezonning voor de bestaande woning Paardskerkhofweg 8. Dit is juist een reden genoemd in artikel 4.4.1. om de vierde bouwlaag niet toe te passen.

*Naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant is de maximale bouwhoogte van vier bouwlagen (zoals geregeld in het voorontwerpbestemmingsplan) verlaagd naar drie bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 11 meter. Dit is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. De regels zijn juridisch bindend, de toelichting van het bestemmingsplan is niet juridisch bindend. Bovendien past gemeente de toelichting hierop aan.*

*Daarbij is in het ontwerpbestemmingsplan voor de noordwesthoek, zuidwesthoek en zuidoosthoek een afwijkingsmogelijkheid voor een vierde bouwlaag met een maximale bouwhoogte van 13 meter opgenomen omdat een (hoogte)accent op die plekken stedenbouwkundig voorstelbaar is. Van deze afwijkingsmogelijkheid mag alleen gebruik worden gemaakt als de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig wordt aangetast. Hiervoor dient te worden bekeken hoe de vierde bouwlaag zich verhoudt tot de omgeving. Ook de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven mag niet onevenredig worden geschaad. Hoewel gemeente van mening is dat dit voldoende waarborgen omvat voor de omgeving, komt gemeente toch tegemoet aan deze zienswijze door de afwijkingsbevoegdheid te schrappen. Gebleken is dat het concept bouwplan van initiatiefnemer geen*

*gebruik hoeft te maken van deze afwijkingsbevoegdheid. Naar aanleiding van deze zienswijze is artikel 4.4.1 van de regels van het bestemmingsplan geschrapt.*

c. Woonbebouwing aan Edisonstraat

'Woningen met hun voorkant gericht op de straat en de openbare ruimte' is het steeds herhaaldelijk motto van het wijkplan. Het OBB is niet overtuigd dat het uiteindelijke bouwplan wel "de hoek om" gaat. Hetzelfde geldt voor het gezicht van de gezamenlijke ruimte. Alleen kritisch naar kijken van de gemeente vindt het OBB niet voldoende. Hij geeft aan zelf het uiteindelijke bouwplan te willen toetsen.

*Gemeente heeft met initiatiefnemer een minimum bebouwingspercentage afgesproken voor de bebouwing aan de Edisonstraat. Daarnaast is afgesproken dat de hoekpunten en gezamenlijke ruimte een gezicht moet krijgen aan de Edisonstraat. Het voorlopig ontwerp van het bouwplan laat zien dat de hoekwoningen een entree krijgen aan de Edisonstraat. Daarnaast is ook de entree en voorkant van de gezamenlijke ruimte gelegen aan de Edisonstraat. Gemeente heeft op basis van het conceptbouwplan vertrouwen dat de ontwikkeling ook echt een gezicht krijgt aan de Edisonstraat. De aanvraag omgevingsvergunning voor het definitieve bouwplan dient te passen binnen onderhavig bestemmingsplan en wordt ook nog voorgelegd aan de welstandscommissie. De welstandscommissie is het onafhankelijk adviserende orgaan voor bouwplannen binnen de gemeente.*

d. Werkruimte

Het OBB wil dat er een limitatieve opsomming komt van de toegestane categorieën en liefst beperkt wordt tot de A categorie.

*Gemeente heeft naast de standaard regeling voor een aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit, ook activiteiten in een gemeenschappelijke ruimte toegestaan voor de bewoners van het gebied. Hierbij is een maximale totale oppervlakte van de gezamenlijke voorzieningen (werkruimte) geregeld van 250 m<sup>2</sup>. Het betreft relatief kleinschalige activiteiten.*

*Het gaat om beroepsactiviteiten en om bedrijfsactiviteiten zoals genoemd in de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging categorie A en B'. In deze Staat van inrichtingen is een limitatieve opsomming gegeven van de (rechtsreeks) toegestane bedrijfsmatige activiteiten. Alleen de beroepsmatige activiteiten zijn niet limitatief weergegeven. Hierop slaat de zinsnede "zoals ateliers, praktijkruimten en kantoren" op. Dit geeft de voorbeelden weer waaraan men kan denken bij beroepsmatige activiteiten. Het is niet zo dat hierdoor andere bedrijfsmatige activiteiten, die niet op de Staat van bedrijfsactiviteiten staan, rechtstreeks worden toegestaan.*

*Ambtshalve is artikel 4.1 sub b op dit punt verduidelijkt door de zinsnede uit te schrijven, zodat er is komen te staan: "beroepsmatige activiteiten dan wel bedrijfsmatige activiteiten zoals...".*

*Gemeente wil binnen het plangebied bewust enige functiemenging mogelijk maken. Het plangebied ligt tussen de bedrijvenstrook Paardskerkhofweg en de BBS. Het plangebied wordt dan ook niet beschouwd als een "rustig woongebied", maar als een gebied met functiemenging. Gemeente vindt bedrijfsmatige activiteiten van zowel categorie A als categorie B toelaatbaar in de gemeenschappelijke ruimte. Categorie A zijn activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn dat deze aanpandig aan woningen in een gebied met functiemenging kunnen worden uitgevoerd. Categorie B zijn activiteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend mits bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies. Aangezien deze activiteiten plaatsvinden in een aparte gezamenlijke ruimte is daarvan sprake.*

e. Paardenkastanje

Het OBB wijst erop dat de stempel concept dat op het aangehaalde onderzoek zit. En dat de onderzoeker niet bij de paardenkastanje kon komen omdat het hek dicht was. Reclamant wijst erop dat de wens van initiatiefnemer de doorslag geeft. Reclamant vindt het vanzelfsprekend dat de waardevolle boom door de initiatiefnemer gecompenseerd dient te worden ten behoeve van de wijk. *Het bomenonderzoek is aangepast tot een definitieve versie van 5 juni 2015 (Inpasbaarheidsonderzoek drie bomen buurthuis Boschveld 's-Hertogenbosch, Cobra Boomadviseurs, 5 juni 2015). De stempel concept is verwijderd. Bovendien heeft nader veldonderzoek plaatsgevonden naar de paardenkastanje. Ook uit het aangepaste bomenonderzoek blijkt dat de conditie van de boom verminderd is. De boom is aangetast door paardenkastanjabloedingsziekte. Uit het definitieve onderzoek blijkt dat omvang van de aantasting is toegenomen ten opzichte van de vorige controle in 2014. De conclusie van het onderzoek blijft dat de boom qua vorm en beeld zeker behoudenswaardig is, maar dat de (mogelijk) beperkte levensverwachting met zich meebrengt dat de boom "als mogelijk behoudenswaardig" is beoordeeld. Gemeente heeft de betreffende boom daarom ook niet als 'beeldbepalende boom' op de verbeelding van het bestemmingsplan geregeld. Het aangepaste, definitieve bomenonderzoek is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd ter vervanging van de vorige (concept)versie.*

f. Aantal woningen

Het OBB is een voorstander van het handhaven van het maximum van 30 woningen als dat betekent dat de wand Edisonstraat bebouwd wordt. Als dit niet het geval is dan stelt het OBB een lager aantal voor om te voorkomen dat er nog meer gestapeld wordt. Reclamant vindt dat de woningen aan Paardskerkhofweg 8 en 10 in goed overleg met de huidige huurders van deze woningen ingepast moeten worden in het plan. *Stedenbouwkundig heeft gemeente geen bezwaar tegen gestapelde woningen. Het bestemmingsplan laat dit ook toe. In het conceptbouwplan is sprake van 23 nieuwe en twee bestaande woningen. Hierbij is overigens geen sprake van gestapelde woningen. Gemeente handhaaft het maximum van 30 woningen in het bestemmingsplan vanwege de gewenste flexibiliteit van het bestemmingsplan in relatie tot de uitwerking van het bouwplan. Initiatiefnemer heeft zo de mogelijkheid alsnog woningen aan de Edisonstraat te bouwen, dan wel eventueel een woning te splitsen of toch (een kleinschalige vorm van) gestapelde woningen te realiseren als die wens er is. In de parkeerbilans is rekening gehouden met dit maximum aantal woningen van 30 (te weten maximaal 28 nieuwe en twee bestaande woningen).*

g. Relatie tot Wijkplan 'Boschveld Beweegt'.

Het OBB constateert dat we van mening blijven verschillen of het plan afbreuk doet aan het groen en speelruimte. Niet alleen de vorm van de kavel is gewijzigd, maar ook het beslag op de openbare ruimte met stenen voor het extra parkeren is toegenomen. Ontwikkelingen verlopen volgens het OBB niet alleen meer fasegewijs, maar ook steeds trager. Bouwplannen, verbeterplannen en woonomgevingsplannen worden steeds later dan de eerdere planning uitgevoerd. Volgens het OBB dient het gebied tussen Paardskerkhofweg en Parallelweg (waarvoor aan een afschermend gebouw wordt gedacht) nu bij het plan betrokken moet worden. Daarnaast meent het OBB dat er geen antwoord is gegeven op de opmerking om het idee van decentrale waterzuivering op te schalen naar nieuwe delen van de wijk.

*Ook wij constateren dat we van mening verschillen over of het plan afbreuk doet aan het groen en speelruimte. Gemeentelijk standpunt is dat de locatie ook in het wijkplan in beeld was als woningbouwlocatie. Het feit dat het parkeren nu in het openbaar gebied plaatsvindt, doet daar geen afbreuk aan. Door het parkeren in de openbare ruimte rondom de locatie plaats te laten plaatsvinden, is uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk met de nabijgelegen BBS, waardoor er per saldo minder parkeerplaatsen hoeven te worden aangelegd.*

*Gemeente onderschrijft de constatering dat bepaalde ontwikkelingen trager verlopen. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de veranderende marktomstandigheden. Gemeente en marktpartijen moeten telkens opnieuw kijken naar haalbaarheid, programma en inpassing. Dit vergt enige flexibiliteit.*

*Het gebied tussen Paardkerkhofweg en Parallelweg in het bestemmingsplan betrekken heeft niet tot gevolg dat er een concreet plan voor het gebied ontstaat. Gemeente acht het dan ook niet zinvol het gebied mee te nemen in het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van de woningbouw van het CPO-project. Als er een plan voor het betreffende gebied is, wordt er een aparte ruimtelijke procedure voor doorlopen.*

#### **h. Overige opmerkingen**

Blz. 11 zou volgens OBB als huidige situatie ook toegevoegd kunnen worden dat een deel van de 's-Gravesandestraat (2-26) is ingericht als laan. Blz. 56 'wordt verbreed' dient veranderd te worden in 'is verbreed'. Gezien het profiel van de aanwezige flatgebouwen kan de rest van de straat volgens OBB niet als laan ingericht worden. Blz. 11 onderaan deze pagina 'wordt opgetrokken' = 'is opgetrokken' *Gemeente heeft tekstuele opmerkingen aangepast in de toelichting.*

Op blz. 26 en 27 staat dat de ligging van de stamlijn en de te behouden bomen aanknopingspunten zijn voor toegangen. Op blz. 30 staan woningen op die toegangen van de stamlijn gepland en op blz. 26 staat de witte paardenkastanje nog getekend.

*Op pagina 26 en 27 staat een afbeelding en beschrijving van de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Deze zijn opgesteld voordat de resultaten van het bomenonderzoek bekend waren.*

*Handhaving van het totale traject van de stamlijn is geen uitgangspunt geweest; wel inpassing van delen en gebruik ervan in de openbare ruimte. De stamlijn staat op de kaart als mogelijk aanknopingspunt, mogelijke toegang. Bij ontwikkeling van het bouwplan, mede in relatie tot geluid, is gebleken dat dit geen handige locaties zijn voor toegangen. De toegangen zijn weliswaar elders in plan gekomen, maar wel goed aangehaakt op omgeving. Initiatiefnemer wil een deel van de stamlijn inpassen in de binnentuin.*

**Conclusie: de zienswijze van reclamant is deels gegrond, deels ongegrond. Naar aanleiding van de zienswijze is de afwijkingsbevoegdheid van artikel 4.4.1 geschrapt. Voor het overige heeft de zienswijze niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.**

**Daarnaast is naar aanleiding van onder andere deze zienswijze ook een parkeerbalans opgesteld voor Boschveld. Deze parkeerbalans maakt onderdeel uit van het Ruimtelijk en functioneel kader Hart van Boschveld. Deze parkeerbalans geldt ook voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan en is voor zover nodig verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.**

## Zienswijze 2.

Naar aanleiding van het antwoord op zijn inspraakreactie en enkele zaken die daarna plaatsvonden, informeert reclamant de gemeenteraad over het volgende:

- In het antwoord op zijn uitspraak reactie leest reclamant nergens wat de inbreng van verschillende bewonersgroepen geweest is op het tot stand komen van het plan dat ter inspraak aangeboden is. Daarom is hij van mening dat de gemeenteraad niet kan beoordelen of dat het college met een goed compromis voorstel komt.
- Reclamant vermeldt over zijn voorstel aan de wijkraad een brief te sturen aan het begin van de reactietermijn, dat het niet heeft gehaald. Strekking van de niet verstuurde (concept)brief is dat de schriftelijk door de wijkraad gestelde vragen niet zijn beantwoord.
- Er is instemming verkregen van bewoners voor een ander omgevingsplan inzake parkeren zonder te controleren of dit in de totale parkeerplannen past. Voor de totale parkeerplannen zou nog een parkeerbalans opgemaakt worden.

Reclamant spreekt de hoop uit om het project op een goede manier vooruit te helpen zonder onnodige juridische procedures te hoeven voeren. Daarnaast is reclamant benieuwd naar het voorstel van de Wethouder inzake het organiseren van een discussie met de wijk over het bouwen van een parkeervoorziening voor de wijk.

*Op het bestemmingsplan is inspraak gevoerd conform de gemeentelijke Inspraakverordening. Daarnaast is het plan besproken in de werkgroep stedenbouw met het OBB en het reguliere Boschveldoverleg. Uit het 'Ruimtelijk en functioneel kader Hart van Boschveld' blijkt dat een aantal uitgangspunten van het Wijkplan is veranderd. Zo wordt het woonprogramma van het Hart anders dan eerder voorzien. In samenhang daarmee kiest gemeente ook voor een andere parkeeroplossing voor het Hart.*

*Het andere woonprogramma vloeit voort uit het belang om bestaande gezinnen aan de wijk te binden en nieuwe aan te trekken. Deze doelgroep levert een belangrijke bijdrage aan het in stand houden van de voorzieningen in de wijk. Van een programma met grotendeels ruime appartementen in het duurdere koopsegment verschuift dit naar een programma met de nadruk op grondgebonden woningen met tuin in het middeldure koopsegment. De dichtheden gaan daarmee naar beneden. Door de (veel) lagere dichtheid kan het parkeren op een ontspannen manier een plek krijgen op straat. Er worden daar geen gebouwde parkeervoorzieningen meer voorzien onder woningen. Ten eerste ontbreken de financiële mogelijkheden voor gebouwde oplossingen. Ten tweede geeft de markt aan dat woningbouw met name kansrijk is in combinatie met parkeren op maaiveld in de nabijheid.*

*Zoals het college van burgemeester en wethouders in het gemeentelijke commentaar op de inspraakreactie van reclamant heeft aangegeven is een gebouwde parkeervoorziening in Boschveld niet haalbaar. De gemeenteraad is hierover geïnformeerd middels de raadsinformatiebrief Voortgang herstructurering Boschveld van 24 mei 2011 (reg.nr. 11.0500). In deze raadsinformatiebrief is uiteengezet waarom een gebouwde voorziening niet haalbaar is. Allereerst door de kosten van een gebouwde voorziening. Daarbij is de inschatting gemaakt dat bewoners van Boschveld voor deze parkeerplaats voor de eigen auto niet kunnen en willen betalen. Een extra belemmering voor acceptatie betreft de loopafstanden van een centrale voorziening. Verder zijn er niet voldoende bezoekers in de wijk die bereid en in staat zijn dergelijke bedragen te betalen. Alternatief zou zijn om de garage uit gemeentelijke middelen te financieren. Dat geld is echter niet aanwezig. Ook de woningbouwcorporaties geven aan niet te willen en kunnen investeren in een centrale parkeervoorziening. Een tweede argument waarom de voorziening niet haalbaar is, is dat uit ervaringen elders is gebleken dat een parkeervoorziening buiten de wijk tot sociale onveiligheid leidt.*

*Uitgangspunt voor gemeente is dat parkeeroverlast in Boschveld moet worden voorkomen. Het vergunninghoudersregime gaat gelden voor de hele wijk. Daarnaast wordt per ontwikkeling bekeken hoe het parkeren wordt opgelost. Om inzicht te krijgen of het parkeren van de ontwikkelingen die zijn voorzien, kan worden opgelost, heeft gemeente in het kader van het 'Ruimtelijk en functioneel kader Hart van Boschveld' een parkeerbalans opgesteld voor de hele wijk. Hierin is per deelgebied aangegeven wat de wijzigingen zijn als gevolg van ontwikkelingen en wat de gevolgen hiervan zijn voor de parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte dient per deelgebied te worden opgelost. Waar het kan, gebeurt dit op straat. Op drukke plekken dient een andere oplossing te worden gezocht. Voor het gemeentelijke commentaar op de uitwerking van de parkeerbehoefte en parkeeroplossing voor de ontwikkeling zoals opgenomen in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar het gemeentelijk commentaar onder zienswijze 1 onderdeel a en de (aangepaste) toelichting van het bestemmingsplan.*

**Conclusie: de zienswijze van reclamant is ongegrond. Het bestemmingsplan is niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijze. Echter, naar aanleiding van onder andere deze zienswijze is wel een parkeerbalans opgesteld voor Boschveld. Deze parkeerbalans maakt onderdeel uit van het Ruimtelijk en functioneel kader Hart van Boschveld. Deze parkeerbalans geldt ook voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan en is voor zover nodig verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.**