

College van B. en W. van de gemeente 's-Hertogenbosch
Postbus 12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch

Betreft: Ruimtelijk en functioneel kader "Hart van Boschveld"

's-Hertogenbosch 17 oktober 2015

Geacht College,

Bij deze brief treft u onze zienswijze aan op het Ruimtelijk en functioneel kader "Hart van Boschveld" zoals door de gemeente is toegezonden en gepresenteerd. Als er tijdens de inspraakavond van 21 september jl. gehandeld is zoals wij van te voren met U hebben afgesproken, dan zijn de meeste onderwerpen waar vragen of bezwaren bij zijn, reeds bekend bij de gemeente. Aangezien wij niet beschikken over dat overzicht, moeten wij in deze reactie alle onderwerpen, die bij ons bekend zijn, behandelen. Op sommige onderdelen is de inhoud van de reactie niet eenduidig omdat daarover verschillende meningen in de wijk bestaan, wat als het goed is ook al in de reacties op de inspraakavond naar voren is gekomen.

Onze reactie valt uiteen in een aantal onderwerpen met daarnaast opmerkingen per bladzijde.

Gezien de inhoud van onze reacties lijkt het ons goed dat er rond bepaalde onderwerpen snel overleg tot stand komt om het gepresenteerde verhaal tot een door de wijk gedragen stuk te laten worden.

Als daarbij gewacht wordt, totdat Uw College reageert op deze zienswijze - onze ervaring uit het verleden is dat dit soms wel een half jaar duurt - dan zal de op blz. 7 uitgesproken ambitie "om het "Hart" binnen 3-5 jaar af te ronden" zeker niet gehaald worden.

Wij zien uw uitnodiging daartoe gaarne tegemoet,

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van het OBB,

C. Heemskerk
secretaris

Bijlage: Zienswijze Ruimtelijk en functioneel kader "Hart van Boschveld".

Zienswijze op Ruimtelijk en functioneel kader "Hart van Boschveld".

De reacties in deze zienswijze vallen uiteen in de volgende onderdelen:

1. Wijkplan Boschveld Beweegt en Ruimtelijk en functioneel kader "Hart van Boschveld".
2. Parkeren.
3. Woningen.
4. Groen.
5. Water en duurzaamheid.
6. Overige opmerkingen per bladzijde

1. Wijkplan Boschveld Beweegt en Ruimtelijk en functioneel kader "Hart van Boschveld" (RFK)

Wij willen allereerst onze waardering uitspreken voor de herziening van het wijkplan. In de loop van de jaren waren er allerlei veranderingen, die bij wijze van spreken sluipenderwijs invloed hadden op de uitgangspunten van het wijkplan en het is goed dat er nu een poging gewaagd is om het wijkplan te herzien. Bij de lezing van dit Ruimtelijk en functioneel kader "Hart van Boschveld" vallen echter 2 zaken op.

Was het wijkplan Boschveld Beweegt het resultaat van een intensief overleg tussen de wijkraad OBB, corporaties BrabantWonen en Zayaz en de gemeente 's-Hertogenbosch, dit RFK Hart van Boschveld is vooral het resultaat van een samenwerkingsverband tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en projectontwikkelaar van Wanrooij, waarbij de andere partijen van Boschveld Beweegt een rol op de achtergrond hebben gespeeld. Het huidige stuk draagt ook duidelijk daarvan de sporen.

Daarnaast komen de overige delen van de wijk maar af en toe ter sprake en de uitgangspunten van het Hart met name bij het parkeren en de soort woningen verschillen wezenlijk van de rest van de wijk, die bovendien de nadelige effecten ondervindt van de gemaakte keuzen voor en in het Hart.

In die zin vinden wij de uitgangspunten (hoofdkeuzen) op blz. 8 en 9 niet duidelijk verwoord. Welke uitgangspunten blijven er en welke van Boschveld Beweegt worden niet meegenomen of gewijzigd? Die zouden overzichtelijk opgenomen moeten worden.

2. Parkeren

Wij kunnen niet aan de indruk ontkomen dat onze bezwaren tegen de parkeeroplossing bij het CPO-project mede aanleiding zijn geweest tot het schrijven van deze nota. Doordat ook voor de 100 woningen op het terrein van de Afvalstoffendienst geparkeerd wordt in het openbaar gebied wordt de tegenstelling met de rest van de wijk nog groter. Nergens is te lezen dat de betreffende ontwikkelaars (BWWB en van Wanrooij) betalen voor die extra grond. Als dan bovendien de auto's uit het Hart naar de rand worden verplaatst dan is er zeker sprake van een zeer ongelijke behandeling. Wij hebben daartegen grote bezwaren. In onze brief van 17 januari 2015 over het CPO-project maakten wij de volgende opmerking: " Om verder onheil te voorkomen zou binnen 3 maanden een

parkeerbalans voor heel de wijk gepresenteerd moeten worden. Daar hebben wij in het overleg al meermalen om gevraagd". Het gepresenteerde op blz. 39- 42 is daartoe een late poging en bovendien zeer onvolledig en ondoorzichtig wat betreft uitgangspunten en uitwerking.

Wij zouden graag op de volgende vragen en opmerkingen een antwoord willen hebben dan wel aanpassingen willen zien:

2.1 Er worden voor het parkeren in heel Boschveld 7 deelgebieden onderscheiden. Daarbij wordt voor 3 deelgebieden een nadere uitwerking gegeven. Voor elk deelgebied dient de parkeerbalans sluitend te zijn volgens de uitgangspunten. Of hieraan wordt voldaan kan niet worden bekeken. Dat is wat onze waarneming betreft zeker niet het geval voor Veemarktkwartier en de oudere bebouwing van Wonen West en Wonen Oost.

2.2 Door alleen het verschil in parkeerplaatsen op te nemen en niet het nieuwe aantal of het aantal bestaande plaatsen, en bovendien niet overal de gehanteerde parkeernorm per woning op te nemen, wordt niet duidelijk wat de toekomstige situatie wordt en of het aantal parkeerplaatsen niet teveel of te weinig is. Dit geldt dus voor het hart (waaronder BBS/CPO), Parallelweg en winkelcentrum. In het plan moeten ook het huidige aantal parkeerplaatsen en het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie worden opgenomen, inclusief de gehanteerde parkeernorm.

2.3 De getallen in de tekst sporen niet of zijn niet terug te vinden in de tabellen.

2.4 Er zijn aanwijzingen uit de parkeerdruk dat voor het Veemarktkwartier de parkeerbalans niet klopt (niet voldoende plaatsen). Bovendien is het parkeerterrein voor het gebouw van Grasso (P 1) niet meer dubbel te gebruiken zoals dat in het verleden was. Dit kan overloop naar andere gebieden betekenen. Klopt dit en hoe wil de gemeente dit oplossen? Is het niet mogelijk om op korte termijn extra parkeerplaatsen in het Veemarktkwartier aan te leggen zowel volgens een eerder door ons gedaan voorstel (ter compensatie verloren parkeerplaatsen bij reconstructie Oude Engelseweg) en een herinrichting van de afgesloten Parallelweg met als resultaat meer parkeerplaatsen?

2.5 Er wordt ook betwijfeld of de parkeerbalans voor het winkelcentrum klopt. Zijn er straks voor de bewoners van het van Coehoornplein wel voldoende parkeerplaatsen? Van welke norm wordt daar uitgegaan? De beschrijving in het plan en de gehanteerde normen zijn niet te volgen. Dit wekt de indruk dat er maar wat wordt gedaan en we straks bij de komst van een supermarkt nog extra groen kwijt zullen raken aan meer stenen zeker als er andere parkeernormen voor winkelcentra komen. Een aparte balans geven voor de nieuwbouw op het terrein van de voormalige school is gewenst. In de opsomming ontbreekt de parkeerbehoefte van Parousia. De trottoirs staan op zondag vol en zonder overleg met ons heeft Stadstoezicht gele kaarten aan hen verstrekt waardoor er vrij geparkeerd wordt. De bewoners van de 's-Gravesandestraat (even nummers) zijn blij dat het pleintje voor de "sacristie" als groen is ingetekend (zonder parkeerplaatsen). Uit het geheel is ook niet duidelijk of en hoeveel (ook in Celsiusstraat) parkeerplaatsen met blauwe zone gehandhaafd worden.

2.6 Uitgangspunt is dat parkeren voor het CPO-project binnen het CPO-blok opgelost moet worden. Het betrekken van het BBS-gebied daarbij is daarmee niet in overeenstemming. Over de uitwisselbaarheid hebben wij eerder geschreven en geen antwoord gehad. Anderzijds zou bij een laag autobezit van de bewoners van het

project de parkeernorm naar beneden bijgesteld kunnen worden voor die vlek, mits bij een toename van het autobezit het weer op eigen terrein (of binnen het bouwblok) wordt opgelost.

2.7 Graag ook een aparte berekening voor de BBS toevoegen.

2.8 De inrichting van de parkeerplaatsen langs de Copernicuslaan is niet acceptabel, omdat de gehele groenstrook ingenomen gaat worden door auto's. Het ontwerp is ook niet in overeenstemming met eerdere tekeningen die we hebben gezien. Daarbij zijn we ook van mening dat hier het aantal parkeerplaatsen kan worden bepaald op basis van tellingen en het werkelijk autobezit. Dit punt zou in de hele wijk moeten meewegen. Bij twijfel kan er extra ruimte worden gereserveerd voor toekomstige uitbreiding met parkeerplaatsen, alleen indien nodig. Het op voorhand blind volgen van een norm in een bestaande situatie gaat direct ten koste van groen. Als de parkeerplaatsen dan toch daar aangelegd gaan worden, dan moet zeker de inrit voor auto's naar de parkeerplaats bij de Lorentzstraat verlegd worden en op die plek van de Copernicuslaan een zebrapad komen, want dat is nu feitelijk de looproute naar de BBS voor veel kinderen en ouders.

2.9 Het totaal opheffen van de Marconistraat en het parkeren daar lijkt niet nodig en gewenst vanuit het oogpunt van de huidige bewoners en de parkeerdruk die daardoor op het groen aan de Copernicuslaan ontstaat.

2.10 Wat is de visie van de gemeente over het parkeren langs de Parallelweg? Het Grassokantoor is daar gewoon onderdeel van o.i. Er staat daar een mooie procesaanpak beschreven, maar we hebben zo'n procedure gehad rond de Bibendumweg enz. en we zijn nu al meer dan 2 jaar verder en er is weinig gebeurd. Of die passende en duurzame oplossing er komt binnen de uitgesproken ambitie, daar hebben wij veel vraagtekens bij.

2.11 Zijn de parkeerplaatsen langs de Paardskerkhofweg aan beide zijden nodig? Langs de kant van de bedrijven zouden ze niet moeten staan want daar is juist de voetgangersroute.

3. Woningen

Het is duidelijk dat de huidige bewoners van het noordelijke blok van de Marconistraat tegen de sloop van hun woningen zijn. Dat waren zij jaren geleden bij het wijkplan Boschveld Beweegt ook al en wij hebben toen als standpunt ingenomen dat geen van de 3 blokken gesloopt mochten worden. In de werkgroep stedenbouw zijn wij akkoord gegaan met de mogelijkheid van de sloop van het meest noordelijke blok. De ruimte die in het huidige voorstel van verkaveling daardoor vrij komt vinden wij minimaal. Ook zijn voor huurders de economische omstandigheden veranderd en wij zijn met hen van mening dat er voor hen in de huidige plannen geen echt goed alternatief is.

Bij ons speelt ook een rol dat wij de inhoud van de overeenkomst tussen BrabantWonen en de gemeente t.a.v. de overdracht van de grond, waarop nu de woningen staan, kennen en dan is dat op blz. 8 "Dit blijft het streven" zo slap en met weinig ruggengraat geformuleerd, dat wij er weinig vertrouwen in hebben dat er daar nieuwe bergingen komen en voor de benedenwoningen uitbreiding van de tuin. Bij ons geldt nog altijd "afsprake is afspraak". Op de conceptverkaveling (blz. 18) staan bovendien de oude bergingen deels nog ingetekend en de getekende bergingen bij het 2e blok zijn volgens het bewonerscomité getekend op een plek die eerder is afgekeurd vanwege leidingen.

Bovendien zijn wij van mening dat een aanzienlijk gedeelte van de nieuwbouwwoningen op het gebied van de Afvalstoffendienst sociale huurwoningen dienen te zijn. De bij de presentatie getoonde percentages sociale woningen en koopwoningen staan niet vermeld in dit stuk en wij zijn van mening dat niet alleen economische veranderingen maar ook sociale ontwikkelingen het noodzakelijk maken ruimte voor meer sociale woningen te vinden. Waarom zouden alleen eigenaren van koopwoningen in dit gebied hun auto op openbaar terrein kunnen zetten zonder extra kosten en met behoud van ruime tuin en uitzicht op groen? Ook sociale huurders hebben deze wens. Wat hebben wij aan een louter koopwijk; gaat dat niet dezelfde kant op als met Concordialaan en Vijverberg die wel onderdeel van onze wijk zijn maar zich als aparte entiteiten gedragen? Vertoont de gemeente zulke plaatjes over verhouding huur en koop ook regelmatig in het Paleiskwartier, Haverleij en nog wat meer eenzijdig samengestelde wijken?

4. Groen

Het is opvallend dat er in dit kader geen apart hoofdstuk is opgenomen over groen, terwijl dat toch 1 van de vier kleuren van het kaartspel was en ook de kaft groen is. De termen Hart en groene Hart lopen in het rapport soms wat door elkaar; het groene hart d.w.z. autovrij ontmoetings- en speelpark wordt steeds kleiner aangezien hier ook gewoon gaat worden d.w.z. groen is niet hetzelfde als onbebouwd en dat beeld moet men dan ook niet gaan wekken. Aan de gemeente de taak om ervoor te waken dat er allerlei, vanuit economisch overwegingen, aantastingen van ruimte en kwaliteit van het groene hart gaan plaatsvinden waardoor er weinig groen en meer stenen en woningen komen. In feite is dit al gebeurd. Als er echt gewerkt werd aan het groen was aan de ontwerpers / architecten de kaart uit het wijkplan Boschveld met daarop de (zeer waardevolle) bomen gegeven, voordat men ging ontwerpen met als opdracht spaar het spaarzame groen. Nu verdwijnen de beste bomen in vlek 3, wordt er in het CPO-project aardig wat kostbaar hout gehakt zonder dat dit door hen wordt gecompenseerd en zou het meest noordelijke blok van INBO o.i. iets naar achteren moeten om de aanwezige lindes aldaar niet te doen sneuvelen. Zo'n uit de hoed getoverde telling van bomen tijdens de presentatie zou niet uit louter aantallen moeten bestaan maar ook uit omvang en ouderdom, de waardering.

Door de situering van de blokken op de plek van de DMT loods verdwijnen de tuin van de VGZ-bewoners en de met veel vlijt en moeite met steun van Zayaz aangelegde Copernicustuin van de bewoners van de 2e flat. Ook lijkt het huisje van de containers te verdwijnen.

Het is verheugend dat de Boschveldtuin een vaste plek krijgt, maar er dient dan op de nieuwe plek een goede basis te komen (minimaal 50 cm teelaarde, water, elektra, opslagmogelijkheden) en voorzieningen die het tegengaan van vernielingen mogelijk maken (verlichting, camera, afsluitbaar hek). Die zijn er voorlopig nog niet en verplaatsing naar de nieuwe plek is vanwege het plantseizoen alleen mogelijk van november t/m maart. Het is noodzakelijk om de tuin aaneengesloten dus zonder tussenperiode te verhuizen, want het gaat om levend materiaal dat niet tijdelijk elders gestald kan worden, nog los van transport- en opslagkosten.

Voor het hondenuitrenveld is 1 plek gesitueerd aan de Oude Engelseweg nabij het gasstation. Bij deze plek hebben wij de volgende vraagtekens. Aangezien vanwege de aanleg van de nieuwe Paardskerkhofweg de sloop en bouw voorzien is vanuit de inrit Oude Engelseweg op het parkeerterrein Afvalstoffendienst kan o.i.

pas in de eindfase daar het hondenuitrenveld komen. Bovendien liggen dan de 3 hondenuitrenvelden op dezelfde hoogte (Veemarktweg, Oude Engelseweg, Oude Vlijmenseweg) en voor veel hondenbezitters erg decentraal met alle mogelijke gevolgen en overlast van dien. Waarom niet op de deels oude plek tussen Parallelweg en Mandelalaan ? Dan is er meer spreiding.

5. Water en Duurzaamheid

De vraag is waarom deze onderwerpen pas op blz. 44 als laatste nog worden genoemd. Het lijkt daarmee een soort verplicht aanhangsel van het RFK. Het zou een ontwerpuitgangspunt moeten zijn en voorwaarden moeten meegeven aan het plan! Dit moet echt anders en zou een belangrijke smaakmaker moeten zijn en reden om hier te gaan wonen. Met de doelstelling om in 2050 als Den Bosch klimaatneutraal te zijn is het niet eens een keuze, maar een verplichting om nieuwbouwwoningen energieneutrale of als Nul-op-de-Meter woningen neer te zetten. In de bestaande bouw waren twee Bosschenaren onlangs de eerste; een goede stimulans om dat zeker bij nieuwbouw neer te zetten. De huidige bouwer gaf bij de inspraak aan het alleen te doen als ze het als uitgangspunt van de gemeente meekrijgen. De gemeente kan dat dus eenvoudig als uitgangspunt meegeven. Er staat in dit hoofdstuk niets over ecologie en bomen en dat terwijl de gemeente een ecologische visie ontwikkelt o.a. voor Boschveld (vraag Johan Mees) en ook een bomenbeleid heeft (vraag Jan Winter).

Water dient ook als ontwerpuitgangspunt te worden meegenomen en niet als rest- en afvoerpost! Water en bodem kan samengenomen worden in één paragraaf. Naast het gescheiden stelsel moet de doelstelling zijn het regenwater van woningen en de straten waar mogelijk oppervlakkig te infiltreren in de zandige ondergrond van Boschveld. In de zomer is de grond vaak kurkdroog. In combinatie met de vermindering van het verhard oppervlak/gerioleerd oppervlak leidt dat tot een groener en gezonder leefklimaat. De parkzone draagt daar ook aan bij en is dus een essentieel onderdeel van het plan.

Duurzaamheid: het ontbreekt in dit plan compleet aan gemeentelijke duurzaamheidsambitie. Er worden helemaal geen voorstellen voor duurzame stedenbouw en woningbouw gedaan. Wat er nu staat zijn losse flodders zonder een visie. Riothermie prima, maar dat kan niet het enige zijn. Waarom geen decentrale zuivering en energiewinning op het niveau van een wijk; zo kunnen plannen binnen de CPO naar een hoger plan getild kunnen worden, bijvoorbeeld onder toezicht/beheer van een professionele organisatie. Dat dit geen simpele opgave is, is duidelijk. Ook het materiaalgebruik van de woningen zou moeten scoren op duurzaamheidsaspecten.

6. Opmerkingen per bladzijde

blz.2 en 4 Hart en lanen uit oorspronkelijke Wijkplan komen terug maar wat gebeurt er met de 4 kwartieren waarvan het Hart er 1 was/is ? Relaties mee leggen, samenhang in plan voor Boschveld als geheel brengen tussen Hart en andere kwartieren.

blz. 3 Het verkavelingsvoorstel uit het wijkplan Boschveld Beweegt ging niet alleen uit van herontwikkeling van het voormalige Afvalstoffendienstterrein maar was veel ruimer d.w.z. de gehele zone ook aan de oostzijde van de Paardskerkhofweg tot aan

het spoor incl. Parallelweg, Grasso en EKP. Dat deel vraagt om een kwaliteitsslag waarbij de grote beschikbare ruimten benut kunnen worden en die niet afgewenteld hoeven te worden op het Hart, denk aan parkeren en bedrijvigheid. Bovendien houden wij nu ten zuiden van het CPO-project een gat over; wij hebben bij het stedenbouwkundig overleg meermalen gevraagd hiervoor in dit plan met een oplossing te komen en dat is weer niet gebeurd.

blz. 4 Voor de locatie Overpad was een ander woningbouwprogramma voorzien dan nu gerealiseerd wordt op de plek van de basisschool 't Boschveld. Waar duidt men op met de opmerking, dat de BBS een vliegwiel is geweest voor andere ontwikkelingen en er veel losgekomen is ?

blz. 5 BWWB: ongeveer 23 woningen? dat is toch intussen duidelijk: maximaal 28. De aanpak van de woningen in het Stationskwartier (appartementen) kan nauwelijks goed onderhoud genoemd worden laat staan renovatie. Bij de toekomst van de BIM-gebouwen aan de Paardskerkhofweg dient ook de omgeving meegenomen te worden d.w.z. de inrichting van de openbare ruimte en het parkeren rondom (ook aan Parallelweg).

blz. 7 Niet alleen de vrijgekomen terreinen hebben een tijdelijk hergebruiksfunctie gekregen (parkeren, hondenuitrenveld en wijktuin) maar ook gebouwen ('t Boschveld en sporthallen) vervullen functies als atelier, opslag- en oefenruimte, waar een behoefte aan is. Wat dat betreft betreuren wij het dat de Kunsthal uit Boschveld verdwenen is.

blz. 8 Er wordt niet alleen aan het Hart gewoond maar ook er in! Zie eerdere opmerking bij blz. 2.

Het rondje Boschveld is nog niet gerealiseerd, de uitgangspunten die hier genoemd staan komen niet terug in het RFK voor het Hart.

Welk deel van de stamlijn wil men nu behouden? We zien alleen een heel klein deel terug in CPO, maar op het voorlopig ontwerp (blz. 24) is het weer verdwenen. Op blz. 18 staat die op 2 plekken ingetekend. Op de meest noordelijke plek is die al lang verdwenen en meegenomen naar Goes.

Aanpak van het winkelcentrum is en blijft een heet hangijzer waar alles in 2000 om begonnen was en dat nog steeds niet wordt opgelost zowel ruimtelijk als functioneel; de openbare ruimte is aan 1 zijde van het winkelcentrum nu dan wel aangepakt, maar dit RFK moet nu ook echt voor de aanpak van het gehele winkelcentrum helderheid op korte termijn bieden.

blz.9 Bij veranderde uitgangspunten voor de woningtypes staat niets vermeld over huur, het gaat alleen over koop.

Het is niet duidelijk waarom het ruime parkeerterrein bij de BBS is opgenomen, waarop dit is gebaseerd en met welk regime; ook staat hier niet vermeld over veranderingen rond parkeren aan Paardskerkhofweg en Parallelweg.

blz. 10 Wat bedoelt men met de zin "Daarbij is leidend...nodig is"?

blz. 12 De 4 blokken met bergingen langs de Copernicuslaan/Marconistraat staan niet allemaal op de kaart en dienen als te verplaatsen i.p.v. te handhaven te worden aangeduid. Op deze plek wordt een kaart gemist van te handhaven en te verdwijnen bomen en oppervlakten groen.

blz. 13 Als je de opsomming met redenen doorkijkt komt er met de keuze van behoud van 2 van de 3 flats nog geen enkele verandering in en is die variant ook niet acceptabel.

blz. 14 De ondergrond van dit kaartje is onjuist voor wat betreft de bergingen aan de Marconistraat. Hetzelfde geldt voor de pastorie die nu ineens nieuw gebouwd wordt. De langzaam verkeer (=fiets?) verbinding langs de voordeur van de BBS klopt niet op het kaartje want die gaat niet over het speelplein maar er omheen. Het kan ook zijn dat de ambtenaren de fietswerkplaats Boschveld een goed hart toedragen en iedereen over 2 trapjes willen laten fietsen.

blz. 15 Uit de 1^e 2 alinea's blijkt niet klip-en-klaar waarom nu toch als uitgangspunt gekozen is voor de 2^e en niet de 1^e voorkeur van de wijk d.w.z. behoud 2 blokken i.p.v. 1; was dit een financiële reden? Zet dat er dan in!

Wat verstaat de gemeente onder een acceptabele maat Groen Hart? Dit is nogal discutabel en blijkt erg flexibel.

De bouw van een rij van 6 woningen op de locatie van blok 1 aan de Marconistraat geeft nauwelijks meer ruimte en opening naar het Groene Hart en is ook niet daar met voorkant op georiënteerd.

In de voorstellen voor de Marconistraat-blokken ontbreekt de aanpak van de blijvende 2 blokken: renovatie aan binnen- en buitenkant en van de er achtergelegen tuinen en bergingen! Dat was ook afgesproken.

blz. 17. Bij de uitgangspunten voor het deel van voormalige basisschool 't Boschveld dient bij het aangaan van een sterke relatie met omgeving expliciet de hoogten van omringende bebouwing genoemd te worden (zie uitspraak Raad van State).

Overigens vinden wij dat het nieuwe plan ook weinig relatie met de omgeving aangaat.

In het overzicht ontbreken Kerk Parousia en de pastorie.

blz. 18 Uit de concept-verkaveling wordt niet duidelijk hoe de 2 te handhaven blokken aan de Marconistraat bereikbaar blijven. De straat zou ook gewoon doodlopend kunnen zijn met keerlus.

Is er al een globale omvang in m2 te geven van de nieuwe Boschveldtuin ?

Het aantal parkeerplaatsen langs de Copernicuslaan lijkt buiten proportie en behoeften ingetekend; de hele groene strook gaat er zo aan en daarmee is het niet acceptabel.

De 4 blokken met bergingen van de 4 flats aan de Copernicuslaan/Edisonstraat staan hier weer anders en onjuist ingetekend; degenen aan het hart moeten zeker naar de kant van de Copernicuslaan verplaatst worden, zoals eerder afgesproken. Dit vergt discussie met bewoners en leidt tot meer ruimte in het groene hart en een beter verbinding van de flats daarmee!

blz. 19 Niet alleen de bedrijfsgebouwen aan de oostzijde van de Paardskerkhofweg hebben een opknapbeurt nodig, maar vooral ook de openbare ruimte en parkeergedeelten rondom deze bebouwing. Dit kan/moet onderdeel gaan uitmaken van een kwaliteitsverbetering van de laan tussen station en Brabanthallen langs de nieuwe woningen (hier wordt al 2 jaar (!) aan gewerkt door William Jans en Christine Jetten in overleg met bewonersgroepje en nu ook door Jeroen vd Ven).

blz. 18 en 19. Met name op beide kopse kanten van de Paardskerkhofweg dient een helder ontwerp en kwalitatief goede inrichting te komen; beide plekken lijken nu restgebieden terwijl er veel ruimte is voor sterke groene plekken.

blz. 20 Er staan veel doodlopende of onderbroken lanen ingetekend en er ontbreken veel lanen (zie wijkplan Boschveld Beweegt), dit vergt aanpassing, de structuur moet juist helder en doorlopend zijn.

blz.20 en blz.14: De Paardskerkhofweg wordt ook nadrukkelijk een verbeterde langzaam verkeerverbinding en ontbreekt op beide kaarten.

blz. 25 Uit de tekst blijkt niet dat de gezamenlijke tuin bij BWWB ook toegankelijk moet zijn voor de wijk. Dit lijkt meer en meer naar de achtergrond te verdwijnen en belemmerd te worden door bebouwing langs de Edisonstraat. Er loopt nog een procedure rond het Bestemmingsplan hiervoor, zie de zienswijze van de wijkraad voor alle inhoudelijk opmerkingen over BWWB; het helofytenfilter ontbreekt in de tekst.

blz. 27 Wat wordt de tijdelijke invulling van het gedeelte voor een kleinschalige uitbreiding van Parousia? Groen (zoals ingekleurd; bij voorkeur!) of parkeren (zoals het nu is)? Aan tekst 2e alinea toevoegen ...tuin van de bestaande pastorie worden aangepast en aanwezige bomen gekapt.

blz. 27 (kaartje): hoe wordt de inrichting van de parkeerstrook langs de Celsiusstraat tegenover de winkels? Welke bomen verdwijnen allemaal in dit blok? Waarom staat het nieuwe langsparkeren langs het veld in de Celsiusstraat niet ingetekend? Hoe bereiken de nieuwe woningen aan de Edisonstraat en langs het grasveld hun huizen als dit deel wordt afgesloten? Waarom zijn er veel meer dwarsparkeerplaatsen aan de 's-Gravesandestraat ingetekend ter hoogte van nr. 14-26 ? Hoe gaat de verkeersafwikkeling van het forse nieuwbouwcomplex plaatsvinden, allemaal via Celsiusstraat ?

blz. 28 In de 2e alinea laatste regel staat dat de vier blokken portiek etagewoningen aan de Marconistraat liggen. Dat is geschreven door een ambtenaar die op de foute geokaart gekeken heeft (al meermalen tevergeefs opgemerkt); ze liggen aan Edisonstraat en Copernicuslaan.

blz. 29 Hier missen we een stuk over upgrade winkelcentrum (zie eerdere opmerking bij blz. 8). Op deze bladzijde staan ook opmerkingen over ouderen : "een wijk waar je oud kunt worden", ... als je ouder wordt met (mobiliteits-)bependingen... . Dat snijdt geen hout zo lang er geen Nederlandse supermarkt in het winkelcentrum van Boschveld is. Dat is te merken aan de reacties op de vrijgekomen seniorenwoningen. Om die reden heeft Zayaz het uitgangspunt voor de 1e flat van Signatuur aan de Copernicuslaan (senioren) verlaten en de laatste vrijgekomen woning in de Westhoek (van Leeuwenhoekstraat 72) heeft vanaf 08-07-2015 3 maanden achtereen in de Woonservice gestaan en is nu eindelijk toegewezen aan de enige reactie inschrijfdatum 19-08-2015. Bij seniorenwoningen aan de Copernicuslaan even is er ook een lage reactie zeker in vergelijking met de rest van de huurwoningen in Boschveld.

Het is niet duidelijk of bij de genoemde prijzen sprake is van energielabel A al zouden we liever zien dat juist Nul-op-de-Meter en aansluiting bij het helofytenproject er bij komen. Dat zou waarde toevoegen.

Wij blijven hameren op het feit dat categorie A voldoende ruimte biedt voor de aan huis verbonden beroeps of bedrijfsactiviteiten.

Op deze plek hoort een check of alle uitgangspunten van blz.8 nu zijn terug gekomen in hoofdstuk 4.

blz. 30 Ook hier is pastorie nieuw getekend.

blz. 31 Belangrijk uitgangspunt moet zijn dat er samenhang in heel Boschveld ontstaat en niet alleen binnen het Hart maar juist ook met delen die al aangepakt zijn of nog aan bod komen; niet elke ontwikkelaar mag zijn eigen invulling geven maar

moet heldere randvoorwaarden meekrijgen van de gemeente, die bewaakt dat het geen ratjetoe wordt.

blz. 32 Gedetailleerd metselpatroon. Voor de woningen van vlek 19 waren tekeningen waar de straatnamen gemetseld op de gevels zouden komen. Dat is niet gebeurd. Als dezelfde architect nu dat gedetailleerd metselpatroon belooft en de gemeente en BrabantWonen houden daarop weer toezicht dan weten we wat er straks van terecht komt.

blz. 33 Om te zien hoe de bebouwing van CPO-project zich verhoudt tot BBS is onderste plaatje niet goed.

blz. 35 Doodzonde dat de visie alleen als inspiratiedocument gebruikt gaat worden voor nieuwe ontwikkelingen en niet tot actiedocument voor een kwaliteitslag voor de huidige bedrijfsbebouwing.

Als je het parkeren aan de zijde van de bedrijfsbebouwing wilt beperken moet je wel een oplossing elders (Parallelweg) maken, overigens liggen die bedrijven buiten het projectgebied; leuke ideeën voor groene gevels en mobiele groene bakken maar wie gaat dat ontwerpen, inrichten en vooral beheren? Is de afdeling BOR hierbij betrokken ?

blz. 37 De Boschveldtuin komt weliswaar terug maar wordt qua omvang wel kleiner. Een basisinrichting met omzoming, water, elektra en goede grond en voorzieningen ter voorkoming van vandalisme is een vereiste waarbij de kerngroep graag wil meedenken met de gemeente evenals over de planning van de verhuizing.

Er wordt geen enkele aandacht besteed aan ecologie en water in dit gedeelte over de inrichting van de openbare ruimte, dat dient alsnog een belangrijke plek te krijgen in het ontwerp; het gaat niet alleen over bomen, gras en bestrating.

blz. 38 Ontsluiting 2 blokken Marconistraat en nieuwbouw Edisonstraat vergt aandacht. Hetzelfde geldt voor parkeren ter hoogte Lorentzstraat die zich niet verhoudt met langzaam verkeer route.

blz. 39 EKP-terrein, Parallelweg en Brabanthallen dienen bij de parkeerbalans betrokken te worden. Hierbij betrekken het huidige gebruik van het parkeerterrein Afvalstoffendienst en van het parkeerterrein van Overpad. Beiden worden druk gratis gebruikt.

Dat die parkeermeting van december 2011 iets zegt over de huidige situatie is klinkklare onzin. Deze is gehouden in een beperkt deel van Boschveld (waar op dat moment nog geen gereguleerd parkeren was). Dat is nu ingevoerd. De situatie is nu heel anders, omdat de vreemdparkerders verdwenen zijn behalve dan als er veel werklui voor onderhoud, sloop enz. in de wijk zijn.

blz. 40/41/42: er worden allemaal verschillende normen per functie gehanteerd en ook verschillende aanwezigheidspercentages die niet aansluiten bij de functie; dit gegoochel met cijfers doet vermoeden dat er veel teveel parkeerplaatsen berekend worden met alle ruimtebeslag voor de openbare ruimte van dien; voor CPO en BBS kom je zo bv. op erg onrealistisch hoge aantallen; de getallen voor fietsen slaan helemaal nergens op; de term “om specifieke redenen komen parkeerplaatsen in de openbare ruimte” komt erg vaag over.

Ook moet rekening gehouden worden met specifieke veranderingen. Zo klopt de parkeerbalans van de nieuwbouw Signatuur al niet meer omdat bij het ontwerp er geen rekening gehouden is met het ophalen van de inpandige containers bij de flat en met de later aangebrachte plekken voor invaliden en dokterspost. Bovendien zijn er meerdere auto's per gezin. Het gevolg is dat de verhogingen in de Voltastraat ,

waar men niet mag parkeren, vol staan met auto's en ook de oneven kant van de Kamerlingh Onnesstraat wordt door huurders/eigenaren Signatuur voor parkeren gebruikt terwijl het ontwerp van vlek 18 daar de bestaande parkeerplaatsen weg haalt. Als alle koopwoningen in Signatuur zouden bewoond zijn, ligt het voor de hand dat de parkeerdruk van dit complex naar elders toeneemt.

Het is onduidelijk welk parkeerregime gaat gelden na de aanleg van de Paardskerkhofweg. Geheel Paardskerkhofweg gereguleerd bewoners parkeren terwijl alleen Paardskerkhofweg 8 bewoond wordt ?

Blz. 42 Een parkeertekort bij de bedrijven kunnen ze op eigen terrein oplossen en hoort niet thuis in een stuk over het Hart van Boschveld (want ligt niet in het projectgebied). Op P3 en P4 is veel plek en de verhuur van P1 en P2 kan ook eens tegen het licht worden gehouden nu de gemeente in Boschveld de woon- en leefkwaliteit wil verbeteren. Minstens moeten die plekken inwisselbaar zijn. Dat geldt ook voor de praktisch ongebruikte P317 parkeerplaatsen bij Parallelweg 52-56.

Blz. 43 De conclusie dat binnen elk deelgebied in Boschveld in de toekomst gezorgd wordt voor een sluitende parkeerbalans is een illusie , utopie. Dat redt je nooit in Wonen oost tenzij je alle bomen omkapt en alle speelplekken verwijdert en inruilt voor parkeerplaatsen. Hetzelfde geldt voor het winkelcentrum maar daar is zo weinig ruimte voor groen en spelen dat je zelfs daarvoor huizen moet slopen om die sluitende parkeerbalans te krijgen. Hetzelfde geldt voor Wonen west zeker vanaf de Kamerlingh Onnesstraat. Als men dat wil bereiken had men gewoon die parkeergarage in eenvoudige uitvoering moeten bouwen zoals in de motie bij Boschveld Beweegt gevraagd.

De conclusie dat er geen doelgroepen parkeren in de wijk is vanwege gereguleerd (vergunning en betaald) parkeren vergt wel een straffe handhaving. Dat is nu precies waar het bij de gemeente aan ontbreekt en waardoor het oneigenlijk gebruik van de overvloed aan parkeerplaatsen in onze wijk nog altijd mogelijk blijft. Hier moet dus ook energie/geld/capaciteit op gezet worden.

blz. 44: Waarom is dit pas het laatste hoofdstuk en hangt het er als een soort verplicht aanhangsel aan het RFK? Het zou een ontwerpuitgangspunt moeten zijn en voorwaarden voor het plan! Zie kopje water en duurzaamheid.

Spoorlawaaï wordt niet genoemd bij geluid;

blz. 46: water dient als ontwerpuitgangspunt te worden meegenomen en niet als rest- en afvoerpost! Zie het kopje water en duurzaamheid