

De raadscommissie ROB

Uw brief van :
Uw kenmerk :
Afdeling :
Zaaknummer :
Datum : 4 maart 2015
Onderwerp : antwoord op vragen SP parkeerbeleid Boschveld

Ref. : J. Buitink
Tel. : (073) 615 56 15
E-mail : j.buitink@s-hertogenbosch.nl

Geachte leden van de raadscommissie ROB,

Tijdens de vergadering van de raadscommissie ROB op dinsdag 24 februari 2015 is een bespreeknotitie van de fractie van de SP aan de orde gekomen over het parkeerbeleid in Boschveld. Specifiek gaat het daarbij over het parkeren bij het CPO project. In de bespreeknotitie worden aan mij een aantal vragen gesteld. De commissie nam vervolgens het besluit om de vragen schriftelijk door mij te laten beantwoorden. Aan de hand van de antwoorden gaat u bezien of de bespreeknotitie alsnog geagendeerd wordt.

Voordat ik de vragen beantwoord, geef ik eerst een algemene inleiding op de antwoorden. Ik realiseer me dat de ontwikkelingsrichting van het wijkplan Boschveld Beweegt op onderdelen inmiddels is veranderd. Dit komt door veranderde omstandigheden en inzichten na de vaststelling van het wijkplan in 2009. Dit doet echter niet af aan de hoofduitgangspunten van het wijkplan dat een kader biedt voor ontwikkelingen. Nog steeds zijn de meeste hoofduitgangspunten (Hart en Lanen, groenstructuur) van het wijkplan actueel. Ik wijs er in dat verband op dat bij de vaststelling van het wijkplan al is bepaald dat het wijkplan uitsluitend het kader biedt voor de herstructurering. Er is een bewuste keuze gemaakt om niet te werken met een blauwdruk. Daarbij is de stedenbouwkundige ontwikkelingsrichting vastgelegd in een raamwerk. Hierbinnen zijn flexibele uitwerkingen en invullingen mogelijk. Bij elke ontwikkeling moet opnieuw worden gekeken naar de gevolgen voor de gehele herstructurering. De ontwikkelingen verlopen fasegewijs. De veranderde marktomstandigheden maken dat ontwikkelingen in kleinere deelgebieden tegelijk verlopen. Daarbij moet steeds weer scherp gekeken worden naar de haalbaarheid, programma en inpassing. Een flexibele houding is daarbij nodig. Overigens anticipeerde het wijkplan op flexibiliteit. Het raamwerk van "Hart en lanen" is stevig, de deelinvullingen kunnen inspelen op de omstandigheden.

Overigens wordt de brief van de heer Kokx, die aanleiding was voor de SP om de bespreeknotitie te agenderen, als zienswijze beschouwd op het bestemmingsplan 'Boschveld, hoek Edisonstraat – Paardskerkhofweg' dat dient om het CPO-project mogelijk te maken. In dat kader zal het college een voorstel doen voor een reactie in de nota van zienswijzen die behoort bij het raadsvoorstel om het bestemmingsplan vast te stellen.

1. *Kan het college van B en W de commissie ROB een samenvatting geven van de inloopavond?*

Op 3 september 2014 heeft er een inloopavond plaatsgevonden in het kader van de inspraak. Op die avond heeft de gemeente informatie verstrekt op panelen over het voorontwerpbestemmingsplan. De vereniging Bewust Wonen en Werken in Boschveld (BWWBW) heeft informatie gegeven over haar filosofie en bouwplannen. De portefeuillehouder wethouder Weyers heeft een inleidend praatje gehouden. Daarbij is door hem gewezen op de procedurele aspecten. Dat komt er op neer dat deze avond informatie wordt gegeven en dat een ieder de gelegenheid heeft om desgewenst een inspraakreactie in te dienen. Dat kan schriftelijk, maar ook mondeling na een afspraak met een ambtenaar. Op de avond waren rond de 35 personen aanwezig. Belangstellenden uit de wijk, leden van BWWB en voldoende ambtenaren om vragen te beantwoorden.

2. *Hoe zorgt het college van B en W voor een objectief mogelijk beeld van de bezwaren uit de inloopavond van het CPO project Boschveld, zodat de commissie ROB in haar besluitvorming rekening kan houden met deze bezwaren van bewoners?*

Tijdens de inloopavond zelf zijn veel vragen gesteld en beantwoord, maar geen inspraakreacties ingediend. Wel zijn na de bijeenkomst schriftelijke inspraakreacties binnengekomen van de wijkraad OBB en van de heer Kokx.

3. *Hoe gaat het college van B en W voldoen aan de parkeerbehoefte in Boschveld, rekening houdend met de vastgestelde basisprincipes uit het wijkplan, waarbij realisatie van parkeervoorziening niet ten koste gaat van de huidige en toekomstige groenvoorziening?*

Er wordt op dit moment gewerkt aan een parkeerbalans voor het betrokken gebied in Boschveld. Zoals al in de inleiding gesteld, wijken wij af van de principes uit het wijkplan als daar een goede aanleiding voor is. Het college waakt er voor dat het parkeren niet ten koste gaat van de huidige en toekomstige groenvoorzieningen. In voorkomende gevallen kan een ander parkeerprincipe zelfs leiden tot een betere groenvoorziening.

4. *Waarom wijkt het college van B en W met het CPO project af van het parkeerbeleid uit het wijkplan?*

Een afwijking van dit principe is mogelijk en kan wenselijk zijn als de noodzakelijke parkeervoorzieningen op eigen terrein in onvoldoende mate kunnen worden gerealiseerd en 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.

Bij het CPO project is ervoor gekozen om af te wijken omdat parkeren op het binnenterrein niet passend is bij de gewenste verkaveling van het initiatief. De initiatiefnemer heeft het samenwonen van haar leden rondom een gezamenlijke binnentuin voor ogen. Daarbij is in de afweging meegenomen dat er een uitwisseling van parkeerplaatsen in de omliggende openbare ruimte mogelijk is met de nabijgelegen BBS. Door de benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren is deze uitwisseling mogelijk. Bij parkeerplaatsen op een afgesloten binnenterrein is uitwisseling van de parkeerplaatsen met andere functies geen mogelijkheid. Per saldo kan nu worden volstaan met 12 minder parkeerplaatsen (samen met de BBS 66 in plaats van 78).

Ik ben me ervan bewust dat dit een andere aanpak is dan bij andere reeds gerealiseerde bouwplannen in de wijk. Daarbij is het van belang om nader in te gaan op de specifieke omstandigheden in het gebied tussen de Copernicuslaan en Paardskerkhofweg (waarbinnen het CPO project is gelegen).

- In het wijkplan is uitgegaan van een groot aantal nieuw te bouwen woningen, met name in de duurdere appartementensfeer. Dit was passend bij de toen heersende marktomstandigheden. We hebben het over de periode van vóór 2008 en vlak daarna, toen we nog dachten dat we hadden te maken met een wellicht korte economische recessie. Bij dergelijke dichtheden en prijsklasse appartementen was het oplossen van parkeren in ondergrondse parkeervoorzieningen logisch en haalbaar.
- Door de veranderde marktomstandigheden verandert tevens het nieuwbouwprogramma. We denken nu aan het realiseren van met name grondgebonden woningen (rijwoning met tuin), in een lage dichtheid, in de goedkopere koopsfeer en wellicht markthuurl. Dit sluit aan bij de huidige markt vraag.
- De markt geeft aan dat er vooral behoefte bestaat aan grondgebonden (koop)woningen met parkeren op straat nabij de woning en een privéruimte (tuin) waar rust overheerst. Dit levert ook gewenste levendigheid op straat op. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn bij deze dichtheden financieel niet haalbaar.
- Belangrijk uitgangspunt van het wijkplan is realisatie van een groen en autovrij Hart. Met het afsluiten en verwijderen van een deel van de Marconistraat en Edisonstraat wordt autoverkeer uit het Hart gehaald. Hiermee realiseren we een belangrijk doel uit het wijkplan.
- Voor het totaal ruimtegebruik maakt het oplossen van parkeren op straat of op een binnenterrein geen verschil. De keuze gaat niet ten koste van groenvoorzieningen. Ten westen van de Copernicuslaan is sprake van een meer dichtbebouwde stedelijke situatie. Er is, in geval van herontwikkeling, geen ruimte om parkeren op te vangen in de openbare ruimte.

In het gebied tussen Copernicuslaan en Paardskerkhofweg is meer ruimte beschikbaar. Een groot terrein wordt als geheel herontwikkeld naar woningbouw. Het parkeren wordt per deelgebied opgelost.

5. *Gaat het college van B en W nog uit van autoluw straatparkeren? Zo nee, waarom niet?*

De wijk Boschveld is volop in (her)ontwikkeling. In het Wijkplan staat de totaalvisie op verkeer beschreven. Hierin is zeker ook aandacht voor fietser en voetganger. Voorbeelden hiervan zijn de looproutes naar Brabanthallen, de fietsstraat door Boschveld en de fietsenstallingen bij winkelcentrum.

Wat het parkeren betreft wordt per deelgebied in samenhang steeds opnieuw gekeken naar een goede en kloppende parkeerbalans. Binnen de gemeente hanteren we hierbij steeds dezelfde werkwijze en dat is dat per deelgebied wordt uitgegaan van de huidige situatie met daarbij de uitbreidingen van de ontwikkelingen conform de Nota Parkeernormen (2003). De extra parkeerplaatsen die voor de ontwikkelingen nodig zijn dienen binnen het deelgebied gerealiseerd te worden.

Voor het gebied tussen Copernicuslaan en Paardskerkhofweg wordt, om redenen zoals omschreven onder punt 4, uitgegaan van straatparkeren. Het Groene Hart wordt autovrij.

6. *Realiseert het college van B en W voorzieningen voor lang parkeren voor bewoners en werknemers op eigen terrein. Zo nee, waarom niet?*

In het gebied tussen Copernicuslaan en Paardskerkhofweg denken we bij een aantal nieuwe ontwikkelingen aan parkeren op straat (en klein gedeelte op binnenterreinen), om redenen zoals omschreven onder punt 4.

7. *Kan het college van B en W de commissie ROB voorzien van een parkeerbalans van de Boschveld, rekening houdend met de totale parkeerbehoeften door kort- en langparkeerders?*

Zoals door mij toegezegd tijdens de behandeling in de commissie ROB komt het college daar op terug bij zijn voorstel voor de reactie op de ingebrachte zienswijzen. Het gaat dan om het gebied dat begrensd wordt door Copernicuslaan, Edisonstraat en Parallelweg.

Hoogachtend,
De wethouder van o.a. Stedelijke transformatie,

E.H.P. Logister MIM