

Bijlage Nota Parkeernormering 2016; Auto en fiets

INSPRAAKVERSLAG M.B.T. VASTSTELLING NOTA PARKEERNORMERING 2016 's-HERTOGENBOSCH

Het ontwerp van de "Nota Parkeernormering 2016; Auto en fiets" (hierna: NP 2016) lag op basis van de gemeentelijke inspraakverordening met ingang van 4 april 2016 gedurende 6 weken voor het geven van inspraakreacties ter inzage.

Er zijn drie inspraakreacties ingekomen te weten van:

1. de Coöperatie van Eigenaars in het Winkelcentrum De Helftheuvel U.A., gedateerd op 12 mei en ingekomen op 17 mei 2016
2. Brabants-Zeeuwse Werkgevers 's-Hertogenbosch, gedateerd en ingekomen op 19 mei 2016
3. Woningcorporaties BrabantWonen, Zayaz en Kleine Meierij, gedateerd en ingekomen op 1 juni 2016

Ontvankelijkheid:

Indieners zijn belanghebbend.

Brabants Zeeuwse Werkgevers en Woningcorporaties zijn niet ontvankelijk in hun reactie, omdat zij buiten de termijn gereageerd hebben. De corporaties hebben nota bene per mail gereageerd, terwijl de gemeente 's-Hertogenbosch voor het geven van zienswijzen de elektronische weg niet opengesteld heeft.

Wij hebben de inspraakreacties toch in behandeling genomen. Dit ook omdat wij hechten aan een goede samenwerking met hen.

De inspraakreacties en de reactie van ons college daarop worden hieronder verkort weergegeven.

Algemeen:

De parkeernormen van NP2003 zijn door tijdsverloop behoorlijk verouderd. Het ontwerp van NP2016 wil nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken op basis van huidige inzichten met betrekking tot parkeerbehoeftes voor auto en fiets. Dit om te voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte dan wel de leefomgeving door nieuwe ontwikkelingen wordt aangetast. Temeer omdat het autogebruik sinds 2003 is toegenomen is in veel gevallen sprake van een verzwaring van de norm ten opzichte van de normen uit 2003.

De nota bevat een overgangsregeling van één jaar voor al bekend zijnde initiatieven. Deze regeling verklaart de huidige parkeernormen van toepassing indien binnen één jaar na bekendmaking van vaststelling van NP2016 een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen wordt ingediend. Hiermee kan voorkomen worden dat initiatieven, die in een concreet stadium zijn, door nieuwe parkeernormering gefrustreerd worden.

De nota kent flexibiliteitsbepalingen. Als een initiatiefnemer aantoont dat de feitelijke parkeerbehoefte anders is kan ons college afwijken van parkeernormen en -richtlijnen. Afwijking van parkeernormen is minder gemakkelijk dan afwijking van parkeerrichtlijnen. Een initiatiefnemer moet met een goede onderbouwing komen.

In het uiterste geval kan een beroep gedaan worden op de hardheidsclausule. Het belang van parkeren en het belang van een initiatief worden dan tegen elkaar afgewogen. Alleen wanneer een belang zwaar weegt is afwijking van de parkeernorm denkbaar. Parkeerproblemen mogen in beginsel niet op de omgeving afgewenteld worden.

Hieronder wordt op de inhoud van de reacties ingegaan.

1. De zienswijze is ingediend door mr. K. van Driel van Rechtmaat juristen namens de Coöperatie van Eigenaars in het Winkelcentrum De Helftheuvel U.A. (*hierna: Coöporatie of indienster*).

Reactie:

De Coöperatie behartigt de gemeenschappelijke belangen van de leden in de ruimste zin des woords. Het vastleggen van parkeernormen in beleid raakt de Coöperatie rechtstreeks in haar belang zodat de Coöperatie belanghebbende is in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

Goede bereikbaarheid en goede parkeervoorzieningen zijn van doorslaggevend belang voor de levensvatbaarheid van winkelcentra. De parkeerdruk op de locatie De Helftheuvel is hoog. Met name op piekdagen is het aantal beschikbare parkeerplaatsen op dit moment onvoldoende. Niet voor niets is op enig moment het (braakliggend) terrein ten zuidwesten van het winkelcentrum als parkeerplaats in gebruik genomen om de te grote parkeervraag nog enigszins op te kunnen vangen. Om de parkeerdruk verder te reguleren is daarnaast op piekdagen (donderdag tot en met zaterdag) inmiddels een parkeerduurbeperking van maximaal 3 uur ingesteld (blauwe zone). Indienster ziet dit als een eerste stap in de goede richting.

De Coöperatie verzet zich vanwege de hoge parkeerdruk ook al jarenlang tegen ruimtelijke initiatieven (nieuwbouw woningen/transformatie kantoren naar woningen), omdat volgens haar bij al die ontwikkelingen te weinig rekening is gehouden met voldoende parkeergelegenheid. Het verzet van de Coöperatie is tevergeefs geweest. Hierdoor is de parkeerdruk in de buurt toegenomen en wordt veel oneigenlijk geparkeerd.

De Coöperatie is zelf al enkele jaren in gesprek met de gemeente inzake de uitbreiding van het eigen winkelcentrum. Uitbreiding van het winkelcentrum voorziet in een behoefte en dient dan ook nadrukkelijk een algemeen belang. Volgens de Coöperatie is de boogde uitbreiding niet langer (zonder meer) mogelijk gelet op de in de ontwerpnota neergelegde zeer zware parkeernorm. Dat is ook zo na realisering van de 40 parkeerplaatsen zoals besproken in de brief van 29 oktober 2014 (kenmerk: SO/PRO). Het lijkt er dan ook op dat de vrees van indienster bewaarheid wordt. Door in het verleden allerlei ruimtelijke initiatieven zonder goed parkeerbeleid te hebben toegestaan wordt de steeds grotere parkeerdruk nu afgewenteld op indienster.

Nu de Helftheuvelpassage expliciet is benoemd in het parkeerbeleid vreest indienster dat burgemeester en wethouders niet snel af zullen en kunnen wijken van de neergelegde parkeernorm. Volgens de Coöperatie zouden burgemeester en wethouders daarom maatwerk moeten leveren zeker nu haar uitbreidingsplannen concreet zijn en ook goed bekend zijn bij de gemeente. In totaal gaat het om een uitbreiding van ca. 3.200 m² bvo, waarbij is gekozen voor het aanleggen van parkeervakken op het dak van de uitbreidingen. Dit zal echter –zeker met de sterk verhoogde parkeernorm- nu niet langer voldoende zijn om te voldoen aan de parkeernorm. Burgemeester en wethouders zullen daarom reeds nu moeten bezien in hoeverre de toename van de parkeerdruk kan worden opgevangen in het openbare gebied dan wel kan worden opgelost door alternatieve oplossingen. Indienster acht het in strijd met het rechtzekerheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsels om hier geen aandacht aan te schenken in het beleid terwijl de parkeernorm voor het winkelcentrum wel expliciet is opgenomen in het beleid.

Volgens indienster zijn er alternatieve oplossingen die de parkeerdruk kunnen wegnemen. Een eerste oplossing is het handhaven/uitbreiden van het parkeerregime (de blauwe zone) en een toename van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld. Dat laatste kan door het beschikbaar stellen van de zogenaamde “kamelenbak” voor parkeerplaatsen. Voorts zou de blauwe zone de hele week moeten gelden en zou strenger moeten worden gehandhaafd op overtreders. Daarnaast biedt de ruimte tussen de ontwikkeling van Janssen de Jong (Rijzertlaan Westzijde) en de C1000/Jumbo ruimte voor minimaal 40 extra parkeerplaatsen.

De Coöperatie verzoekt de raad bij het vaststellen van de parkeernorm rekening te houden

met deze oplossingen en/of de parkeernormen naar beneden bij te stellen. Ook mogelijk is dat de gemeente nu reeds de verplichting op zich neemt om een deel van de benodigde parkeerplaatsen in de onmiddellijke nabijheid van het winkelcentrum te realiseren.

Indienster wil deze zienswijze –aan de hand van de concrete uitbreidingsplannen- graag mondeling toelichten.

Antwoord op reactie:

De door indienster gewenste uitbreiding van de Helftheuvelpassage (uitbreiding van het winkelcentrum met ca. 3.200 m² bvo) kent een lange voorgeschiedenis. Coöporatie en gemeente zijn hierover en over het voorzien in de parkeerbehoefte al lang met elkaar in overleg. De gemeente wil bij een uitbreiding van de Helftheuvelpassage waar mogelijk met de resultaten van het overleg rekening houden.

Het ontwerp van NP2016 formuleert voor een aantal functies, waaronder de meest voorkomende winkelfuncties, parkeernormen in plaats van parkeerrichtlijnen (hoofdstuk 3). Een winkel is over het algemeen een veel voorkomende functie, die regelmatig van gebruikers wisselt. Om te borgen dat de parkeeroplossing duurzaam is en dus ook passend is voor toekomstige gebruikers zal de parkeeroplossing minder gebruikspecifiek/meer functiegeneriek zijn. Afwijken van de parkeernorm (hoofdstuk 5.3) vraagt van een initiatiefnemer bij het indienen van een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning voor o.a. bouwen meer (zwaarwegende) argumenten.

De gemeente gaat voor het bepalen van de parkeerbehoefte uit van een vertaling van de meest recente CROW-parkeerkencijfers. Binnen de gemeente zijn verschillende gebieden te onderscheiden waarbinnen een ander autobezit, autogebruik, fietsgebruik en OV-bereikbaarheid geldt. Deze verschillen uiten zich ook in verschillen in parkeerbehoefte. Daardoor worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen en richtlijnen gehanteerd. De gemeente is opgedeeld in 5 stedelijkheidsklassen (alleen voor autoparkeren) en vier stedelijke zones. Winkelcentrum De Helftheuvel valt in zone 3; overig bebouwde kom (plaats) 's-Hertogenbosch. Het winkelcentrum heeft bovendien de aanduiding Stadsdeelcentrum. De van toepassing zijnde parkeernorm doet recht aan de plaatselijke situatie.

Het is ter voorkoming van (meer) parkeeroverlast voor de omgeving als gevolg van nieuwe ontwikkelingen niet gewenst om voor de Helftheuvelpassage van een lagere parkeernorm uit te gaan. Indienster stelt de parkeernorm, ondanks de verzwaring ten opzichte van de huidige parkeernorm, overigens feitelijk ook niet ter discussie. Zij ervaart nu echter al een te hoge parkeerdruk die naar haar mening (mede) te wijten is aan nieuwe ontwikkelingen die de gemeente heeft toegelaten. Deze ontwikkelingen leidden tot een hogere parkeerdruk. De voorgestelde parkeernorm is naar mening van de Coöporatie ten opzichte van de huidige parkeernorm erg zwaar. Een voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum met ca. 3.200 m² bvo wordt daardoor, rekening houdend met de door de gemeente toegezegde aanleg van 40 parkeerplaatsen en ondanks een uitbreiding van de parkeercapaciteit op het dak van de voorgenomen uitbreiding, onmogelijk.

Het ontwerp van NP2016 kent een overgangsregeling. Op basis van deze regeling gelden de huidige parkeernormen, wanneer binnen 1 jaar na bekendmaking van NP2016 een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning wordt ingediend. De Coöporatie laat in het midden of zij een beroep op de overgangsregeling van de nota gaat doen. Zij maakt hiervan in elk geval geen melding.

Indienster is op basis van het rechtzekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel van mening dat de

gemeente nu maatwerk moet leveren. Zij draagt daarom op voorhand alternatieve oplossingen aan om te zijner tijd –bij indiening van een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen voor de uitbreiding- te kunnen voldoen aan de parkeernorm. Zij stelt dat het fysiek niet mogelijk is om meer parkeerplaatsen, dan voorzien, op eigen terrein te realiseren. Aannee van haar daarbij is dat de parkeerdruk in de omgeving al groot is: in de omgeving is op acceptabele loopafstand geen andere duurzame openbare of particuliere/private parkeervoorziening, parkeren in de openbare ruimte is door hoge parkeerdruk geen optie en –rekening houdend met specifieke omstandigheden- toepassing van een lagere parkeernorm is niet reëel te noemen. De gemeente zou de ingestelde blauwe zone moeten handhaven en uitbreiden en –naast de toegezegde 40 parkeerplaatsen- parkeerplaatsen moeten aanleggen op het (braakliggend) terrein ten zuidwesten van het winkelcentrum.

Wij wijzen er op dat de toegezegde 40 parkeerplaatsen in de zogenaamde “kamelenbak” momenteel aangelegd worden. Aanvragen uit het verleden voor nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van de Helftheuvelpassage zijn steeds getoetst aan de Nota Parkeernormen 2003. Bij het toelaten van deze ontwikkelingen is nadrukkelijk rekening gehouden met het kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. Dit om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Het is de Coöperatie al langere tijd bekend dat de gemeente 's-Hertogenbosch streeft naar actualisering van de huidige Nota Parkeernormen 2003. Dit temeer omdat het niet wenselijk is om ruimtelijke ontwikkelingen tot in lengte van jaren te blijven toetsen aan normen, waarvan de praktijk uitwijst dat deze niet langer actueel zijn. Juist om die reden wil de gemeente NP2016 vaststellen, waarvan de normen en richtlijnen overeen komen met het feitelijke gebruik in de praktijk. Dit alles roept de vraag op of de gemeente, zoals indienster stelt, in strijd met het rechtzekerheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel handelt wanneer niet op voorhand duidelijk wordt dat medewerking kan worden verleend aan uitbreiding van de winkelruimte. NP2016 beoogt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken zonder dat dit leidt tot (een vergroting van) parkeeroverlast in de omgeving. Om die reden is er in de nota gekozen voor een flexibele aanpak om waar mogelijk maatwerk te kunnen leveren. Indienster noemt een aantal mogelijkheden voor maatwerk. Eén daarvan is het uitbreiden van de blauwe zone. Wij wijzen er op dat inmiddels in overleg met wijkraad en Coöperatie is besloten om deze zone naar 6 dagen uit te breiden, waarbij de Coöperatie zelf toeziet op naleving. Mogelijkheden tot verdere uitbreiding van parkeerplaatsen op maaiveld lijken op dit moment niet voor handen. Zij zijn daarom niet bereid om een toezegging te doen. Bij het indienen van een concreet plan kan hiernaar of naar een andere parkeeroplossing opnieuw gekeken worden. Het ontwerp van NP2016 bevat overigens een hardheidsclausule om het belang van parkeren te wegen ten opzichte van andere belangen en om daarin een keuze te maken.

De zienswijze is voor ons geen aanleiding om het ontwerp van NP2016 te wijzigen.

2. De zienswijze van **Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging 's-Hertogenbosch** (hierna: BZW of indienster).

Reactie:

De werkgroep Verkeer en Vervoer van BZW kan zich over het algemeen prima vinden in de nota. Het is begrijpelijk dat de nieuwe parkeernormering voor nieuwe situaties geldt. Deze normering is in plannen mee te nemen. Er is echter zorg bij het van toepassing zijn de de nieuwe normering voor bestaande situaties waar een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd voor bijvoorbeeld een verbouwing of herontwikkeling. Deze normering kan grote gevolgen hebben voor pandeigenaren, waarbij de aanpassing (verscherping) van de parkeernormen kan gaan leiden tot uitstel/afstel van verbeteringen aan panden en mogelijke

waardedaling. Zeker vanuit het perspectief van toenemende leegstand moet op bestaande panden eerder versoepeling gelden dan verscherping. Gewijzigde procedures mogen geen nadelig effect hebben op het toekomstig vestigen van nieuwe bedrijven in bestaande kantoorpanden of bestaande locaties. Dit lijkt echter wel het geval in de nieuwe normen die voorliggen.

Indienster roept om voor bestaande situaties deze nadelige effecten op te heffen. Het blijft daardoor aantrekkelijk om ook in bestaande locaties te investeren.

Antwoord op reactie:

Het ontwerp van NP2016 is inderdaad ook van toepassing op bestaande panden. Dit wanneer een omgevingsvergunning nodig is voor (ver)bouwen en/of wijzigen van een functie van een pand die van invloed is op de parkeerbehoefte. Er is dan sprake van als een nieuwe ontwikkeling. Zo'n situatie wordt echter ook op basis van de huidige Nota Parkeernormen 2003 als een nieuwe ontwikkeling gezien. Dat betekent dat NP2016 geen verandering brengt ten opzichte van de huidige situatie.

Het creëren van extra parkeerruimte bij een bestaand pand is inderdaad vaak lastiger dan bij een nieuw pand. De huidige parkeernormen dateren uit 2003. Er hebben zich sindsdien ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op de parkeerbehoefte. De nieuwe parkeernormen en –richtlijnen zijn in veel gevallen zwaarder dan de huidige normen, omdat sprake is van een toegenomen parkeerbehoefte. Ook eigenaren van bestaande panden moeten daarmee rekening houden. Het alternatief is immers dat er bij een verbouwing of wijziging situaties (kunnen) ontstaan, die de gemeente uit oogpunt van hoge parkeerdruk c.q. aantasting van leefbaarheid niet naar de omgeving toe kan verantwoorden. Zij moet rekening houden met alle belangen.

De ontwerpnota maakt de ontwikkelaar van een ruimtelijk initiatief zelf verantwoordelijk voor het aantonen, dat voldoende voorzien wordt in de parkeerbehoefte van een initiatief. Mits goed of zeer goed onderbouwd biedt de nota ruimte om van een parkeerrichtlijn op een -norm af te wijken. De nota bevat een overgangsregeling voor initiatieven die op dit moment bij de gemeente bekend zijn. Op basis van deze regeling gelden de huidige parkeernormen, wanneer binnen 1 jaar na bekendmaking van NP2016 een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning wordt ingediend. In het uiterste geval kunnen wij op basis van de hardheidsclausule een ontwikkeling toestaan terwijl onvoldoende voorzien kan worden in de parkeerbehoefte. Dat kan gebeuren wanneer het belang van het uitbreiden of wijzigen van de functie van een pand zwaarder weegt dan het belang van parkeren.

De zienswijze is voor ons geen aanleiding om het ontwerp van NP2016 te wijzigen.

3. De zienswijze van **BrabantWonen, Zayaz en de Kleine Meierij** (hierna: Corporaties of indiensters).

Reactie:

Om verklaarbare reden is het, zoals gevraagd, niet gelukt om als Corporaties vóór maandag te reageren op het ontwerp van NP2016. De Corporaties geven voor bespreking van de nota door commissie Ruimtelijke Ordening en Beheer en de gemeenteraad nog enkele bezwaren en overwegingen mee. Dit is in hun belang en belang van de gemeente.

Zoals gesteld in paragraaf 4.3 van het ontwerp van NP2016 relateert CROW de parkeerkencijfers voor woningen aan de prijsklasse, type en huur of koop. Er is in de nota echter voor gekozen om deze differentiatie ook voor wat betreft sociale huur en/of koop te vereenvoudigen door enkel onderscheid te maken naar het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m2 bvo). De kleine woningen krijgen hierdoor een grote verzwaring van de norm, terwijl elders meer ruimte wordt geboden. Deze verzwaring sluit niet aan bij de onlangs door gemeente en Corporaties gemaakte afspraken in het Sociaal Woonakkoord. Daarin is een

extra bouwproductie afgesproken om de primaire doelgroep de komende jaren te kunnen blijven bedienen. Deze bouwproductie behelst, rekening houdend met de locaties en gestelde kaders, met name kleinere wooneenheden.

In het Sociaal Woonakkoord is rond het parkeren de volgende zinsnede als verantwoordelijkheid van de gemeente opgenomen: "De gemeente streeft ernaar om binnen wettelijke kaders flexibel en realistisch te zijn met betrekking tot de kwaliteitseisen bij sociale woningbouw". Door qua sociale huur en/of koop geen onderscheid te maken komt de gemeente deze afspraak niet na. Dit terwijl dit onderscheid in de CROWnormering wel gebruikelijk is. De parkeernormen worden bovendien ondanks de crisis en gemaakte afspraken over betaalbaarheid (die wel degelijk terugvloeit ten behoeve van de primaire doelgroep, dan wel betaald wordt door deze doelgroep) opgehoogd.

Binnen de woningcategorieën worden juist de kleine woningen (45m<BVO<80m) belast met een extra verhoging. Er wordt uitgegaan van BVO (brutovloeroppervlakte), terwijl de Corporaties uitgaan van de GBO (gebruiksoppervlakte). Deze in de ontwerpnota toegepaste rekenmethode is niet erkend. Het gevolg is dat de norm van 1 naar ca. 1,5 gaat. In alle plannen voor sociale woningbouw van corporaties bepaalt de parkeernorm het bouwvolume. De verhoging van de norm reduceert de mogelijkheid van woningbouw met tenminste 1/3e.

Dit heeft een bezwaarlijk negatief effect op de gezamenlijke ambitie uit het Sociaal Woonakkoord en zou zelfs kunnen betekenen dat we geen akkoord hebben.

Het bevreemdt de Corporaties dat zij blijkbaar niet met de gemeente, maar met afdelingen van de gemeente afspraken maken. Dit lijkt de Corporaties geenszins de bedoeling.

Antwoord op reactie:

Er wordt in het ontwerp van NP2016 een onderscheid in woningen gemaakt aan de hand van de oppervlakte, omdat dit een beter criterium is voor autobezit dan een onderscheid in prijsklassen. Wij begrijpen echter dat dit onderscheid nadelig kan werken waar sprake is van sociale woningbouw van 40-80 m². Bij deze sociale woningbouw is namelijk vaak sprake van gebruikers met lage inkomens en een laag autobezit. Het is aannemelijk dat ook bij toekomstige bewoners van deze categorie woningen sprake zal zijn van een laag autobezit. Dit feit, in combinatie met de strikte voorwaarden waarbinnen de bouw en het gebruik van sociale huurwoningen plaatsvindt, is reden voor toevoeging van de categorie woningen 40-80 m² met gedifferentieerde parkeernormen, die te herleiden zijn tot de CROW-kentallen voor sociale huurappartementen. Het onderscheid tussen gestapeld en grondgebonden is hierbij komen te vervallen, omdat dat onderscheid verwarrend kan werken.

Wij zijn van mening dat onder genoemde wijziging uitvoering van het Sociaal Woonakkoord conform afspraken kan plaatsvinden waarbij voldoende voorzien zal worden in de parkeerbehoefte op eigen terrein.

De zienswijze is voor ons aanleiding om het ontwerp van NP2016 te wijzigen.

's-Hertogenbosch,

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, de burgemeester,

Bekendmaking

Nota Parkeernormering 2016: Auto en fiets.

Kennisgeving op basis van de gemeentelijke Inspraakverordening

Het college van burgemeester en wethouders maakt bekend dat het ontwerp van de “Nota Parkeernormering 2016: Auto en fiets” met ingang van 4 april 2016 gedurende zes weken ter inzage ligt. De nota vervangt de Nota Parkeernormen 2003, die alleen betrekking heeft op auto's.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente moeten mogelijk zijn zonder dat de kwaliteit van de openbare ruimte door parkeren van auto's en fietsen wordt aangetast. De nota wil dat voorkomen door te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling nodig zijn en op welke wijze in de parkeerbehoefte voorzien dient te worden. Voor het opstellen van de nota golden uitgangspunten met betrekking tot o.a. eigen verantwoordelijkheid van een ontwikkelaar, flexibiliteit, maatwerk, gebiedsgewijze aanpak, handhaafbaarheid en aanpasbaarheid. De nota dient als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Het ontwerp van de nota is opgesteld in samenspraak met een externe klankbordgroep, waarin wijkraden, ondernemers, wooncorporaties en commerciële ontwikkelaars betrokken waren.

De nota wordt na verwerking van inspraakreacties ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Streven is om de nota op 28 juni 2016 ter advies voor te leggen aan de commissie Ruimtelijke Ordening Beheer en om de nota op 12 jul 2016 ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad.

Wilt u reageren?

In de periode dat de nota ter inzage ligt kunt u schriftelijk of mondeling reageren:

- Uw schriftelijke inspraakreactie kunt u sturen aan:
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch, postbus 12345, 5200 GZ 's-Hertogenbosch;
- Wilt u mondeling een inspraakreactie indienen?
Hiervoor kunt u een afspraak maken. Bel naar het secretariaat van de afdeling Openbare Ruimte en Verkeer, tel. (073) 6155352.

Het ontwerp van de nota ligt op grond van de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage in het Stadskantoor. Ook vindt u de stukken op onze internetsite www.s-hertogenbosch.nl.

's-Hertogenbosch, 3 april 2016.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch.

Publicatie via: Bossche Omroep
www.s-hertogenbosch.nl
Gemeentebblad