

Bijeenkomst werkgroep Kanaalboulevard – Zuid Willemsvaart

3 juli 2018

19.00 – 20.30 uur

Locatie: Mariapaviljoen

Aanwezigen

Namens gemeente 's-Hertogenbosch:

- William Jans, ontwerper openbare ruimte
- Rens van Zwieten, verkeerskundig ontwerper
- Janske Tielen, projectondersteuner (verslag)

Bewoners omgeving Zuid Willemsvaart

Aanleiding

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft het voornemen om in de periode 2019/2020 de Zuid Willemsvaart, specifiek het gedeelte tussen de Van Berckelstraat en Sluis 0, opnieuw in te richten. In het Bestuursakkoord 2018-2022 is opgenomen dat de Binnenstadsring heringericht wordt. Vertrekpunt voor de herinrichting is het, door de Raad vastgestelde, handboek Binnenstadsring. De gemeente wil met bewoners uit de omgeving inhoud geven aan het nieuwe ontwerp voor de Zuid Willemsvaart. Deze avond is de eerste bijeenkomst om met elkaar hierover van gedachten te wisselen.

Doel van deze avond

Het doel van deze eerste bijeenkomst is drieledig:

1. Het informeren van de werkgroep over de plannen en besluitvorming van de Zuid-Willemsvaart in relatie tot de Binnenstadsring;
2. Afstemmen van de ontwerpuitgangspunten voor de Zuid-Willemsvaart;
3. Ophalen van wensen en ideeën uit de werkgroep.

Rol van de bewonersgroep

De rol van de bewonersgroep is om eigen wensen, ideeën en aandachtspunten voor de inrichting van de Kanaalboulevard aan de gemeente kenbaar te maken. Onderdelen die strijdig zijn met de uitgangspunten, die in het handboek Binnenstadsring zijn vastgesteld door de Raad op 10 september 2013, worden teruggekoppeld aan de betrokken wethouders Kâhya en Van der Geld.

1. Informatie aan de werkgroep

Geschiedenis:

- In 1993 is het beleidsplan 'Binnenstad buiten' opgesteld. Dit beleidsplan had tot doel om de binnenstad wat meer op orde te krijgen. Waarbij de binnenstad het domein is voor fietser en voetganger, benadrukt door het gebruik van gebakken materiaal en natuursteen. De Binnenstadsring werd beschouwd als een parkeerring, het domein voor de automobilist. Dit is benadrukt door het gebruik van asfalt en beton.
- In 2011 is de Koersnota 'Van autoweg naar boulevard' opgesteld. Er blijkt veel doorgaand verkeer op de Binnenstadsring te zitten en niet alleen bestemmingsverkeer, waar de ring eigenlijk wel voor bedoeld is. De bedoeling is dat de Binnenstadsring een 30 km per uur zone wordt (in plaats van de huidige 50 km per uur). Door het verlagen van de snelheid wordt doorgaand verkeer geweerd en de bereikbaarheid van de binnenstad voor bestemmingsverkeer verbeterd. Het is van belang dat de inrichting van de openbare ruimte hier op aangepast wordt, zodat het er ook uit ziet als een 30 km per uur zone. Er wordt nu

vaak te hard gereden. In de Koersnota wordt gesteld dat 'de Binnenstadsring weer onderdeel wordt van de binnenstad'. Het wordt hiermee een verblijfsgebied in plaats van een verkeersgebied.

- In 2013 is het Handboek Binnenstadsring vastgesteld. Hieraan is meegewerkt door de Kamer van Koophandel, het Reizigersoverleg Brabant, de Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad (BLB), Vereniging van Eigenaren Binnenstad, Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW), de Fietzersbond, de Kring Vrienden, het Gehandicaptenplatform, Bossche Milieu Groep, Wijkraad 't Zand en Ondernemersvereniging Hartje Den Bosch/Centrummanagement. In het handboek zijn ontwerpuitgangspunten opgenomen voor de inrichting van de Binnenstadsring. In 2014 zijn deze ontwerpuitgangspunten verder uitgewerkt tot een Inrichtingsplan voor de Binnenstadsring. Dit is de basis van waaruit het Definitief Ontwerp wordt gemaakt.

2. Afstemmen van de ontwerpuitgangspunten voor de Kanaalboulevard;

Uitgangspunten Handboek Binnenstadsring

Op de vraag van William Jans: "Wie wil dat de Kanaalboulevard blijft zoals het nu is?" Is de reactie uit de werkgroep eenduidig, alle aanwezigen zijn positief en kijken uit naar de nieuwe inrichting van de Zuid-Willemsvaart.

Met de werkgroep zijn vervolgens de uitgangspunten uit het Handboek Binnenstadsring besproken en gedeeld (zie bijlage). De belangrijkste vraag aan de werkgroep is of men zich kan vinden in de uitgangspunten uit het Handboek Binnenstadsring en of deze als basis kunnen dienen voor het ontwerp van de Zuid Willemsvaart. Dit leidde tot veel vragen, opmerkingen en punten van discussie:

1. Direct 30km/uur invoeren

Men is positief over het instellen van een 30 km/uur zone in de Zuid Willemsvaart. Een bewoner stelt voor om de weg nu al zo te maken dat er niet meer hard gereden kan worden. Neem een verkeersbesluit, plaats 30 km/uur bordjes en neem maatregelen bv. het plaatsen van bloembakken. Het instellen van een 30 km/uur regime wordt beschouwd vanuit het totaal van de Binnenstadsring (Oranjaboulevard, Vestingboulevard en Kanaalboulevard). Uitgangspunt is een 30 km/uur regime op de hele Binnenstadsring.

Reactie gemeente:

Het instellen van een 30km/uur regime vooruitlopend op de herinrichting wordt niet overwogen. Het huidige wegbeeld past niet bij een 30km/uur zone. Bij de invoering van de 30km/uur zone horen passende verkeersmaatregelen die, gegeven de huidige verkeerssituatie, nader onderzocht en ontworpen worden.

Toelichting:

Het instellen van een 30 km/uur regime wordt beschouwd vanuit het totaal van de Binnenstadsring (Oranjaboulevard, Vestingboulevard en Kanaalboulevard). 30 km/uur wordt ingevoerd op delen waar herinrichting plaatsvindt en 50km/uur handhaven we op de overige wegvakken. Voor de Zuid Willemsvaart zal een verkeersbesluit worden genomen, zodat hier direct na de herinrichting de 30 km/uur kan worden ingesteld.

2. Asphalt versus klinkers op de hoofdrijbaan, alternatieve geluid reducerende materialen

Eén punt van discussie is het gebruik van klinkers. Bewoners willen geen klinkers. Klinkers geven geluids- en trillingsoverlast. Een bewoner geeft aan dat de genoemde materialen redelijk traditioneel zijn en vraagt of er ook gekeken wordt naar innovatieve geluiddempende materialen. Uitgangspunt uit

het handboek is het toepassen van klinkers op de hoofdrijbaan, asphalt hoort bij auto's. Bij een 30km/per uur-zone passen klinkers.

Reactie gemeente:

We begrijpen de zorg van de bewoners over geluids- en trillinghinder. We onderzoeken deze effecten. En we gaan op zoek naar alternatieve materialen voor de rijbaan. We hebben dit besproken met de wethouder waarbij wij er bewust van zijn dat dit een afwijking is van het handboek, maar we open staan voor de alternatieven voor gebakken klinkers.

Toelichting:

In de tweede werkgroep bijeenkomst komen we hier op terug.

3. Instellen van éénrichtingsverkeer

Om meer ruimte te maken voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) stelt een bewoner voor om éénrichtingsverkeer in te stellen op de Kanaalboulevard. Het gedeelte tussen Sluis 0 en de van Berckelstraat is smal. Het uitgangspunt voor de Binnenstadsring is tweerichtingsverkeer op de hele ring.

Reactie gemeente:

Het uitgangspunt voor de Binnenstadsring is tweerichtingsverkeer op de hele ring. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Zuid-Willemsvaart tussen de Van Berckelstraat en Sluis 0 maakt daarom nu geen onderdeel uit van het herinrichtingsvraagstuk. Het vinden van draagvlak voor een dergelijk besluit zal niet alleen politiek, maar ook bij binnenstadbewoners en belanghebbenden een onzeker en lang(er) traject betekenen. Dit beschouwen wij nu daarom als een te groot projectrisico.

Toelichting:

Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Zuid Willemsvaart heeft ingrijpende gevolgen voor de bereikbaarheid, veiligheid en de verkeerscirculatie van de binnenstad. Denk alleen al aan:

- *Hulpdiensten rukken uit vanaf de Vogelstraat de route Citadellaan - Zuid Willemsvaart is onderdeel van de calamiteitenroute. Door het beperken van de rijrichting neemt de robuustheid van het netwerk in het geval van calamiteiten flink af.*
- *De Arena en Tolbrug zullen slechter bereikbaar zijn, niet tot nauwelijks vanuit het oosten (Aawijk/Hintham/etc).*
- *Bij het instellen van eenrichtingsverkeer verplaatsen de verkeerbewegingen en we verwachten dat de verkeersdruk op de bruggen erdoor zal toenemen. De sluisen, die nu al als erg smal worden ervaren om het bestaande gemengde verkeer af te wikkelen, zullen meer belast worden wat tot meer onveiligheid kan leiden, aanpassing/verbreden sluisen.*
- *Het verkeer zal zich via de omliggende straten, zoals bijv. de overzijde verplaatsen en dit leidt tot meer omrijdbewegingen.*

4. Vervuiling, fijnstof en geluid

Een aantal bewoners maakt zich zorgen over vervuiling en fijnstof rondom de Zuid-Willemsvaart. Men is verbaasd dat er in de uitgangspunten geen norm ten aanzien van vervuiling is opgenomen. Er is niet gemeten op fijnstof en men vraagt om een fijnstofmeting te laten doen. Een bewoner geeft aan graag een geluidswal te willen langs de even-kant van de Zuid Willemsvaart tegen het verkeersgeluid. Dit aspect maakt nog geen onderdeel uit van de uitgangspunten.

Reactie gemeente:

In Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) werken de rijksoverheid en gemeenten samen aan de verbetering van de luchtkwaliteit, met als concretisering het voldoen aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Toelichting:

Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat op 1 rekenpunt aan de Zuid-Willemsvaart de norm voor NO₂ overschreden wordt. Om het knelpunt op te lossen worden maatregelen getroffen in het concept-kabinetsbesluit Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018.:

- Instellen 30 km/uur regime incl inrichting: Voor het betreffende wegvak wordt de maximum snelheid verlaagd naar 30km/uur. Hierdoor wordt de uitstoot minder en de verwachting is dat dit ook leidt tot minder verkeer.*
- Optimalisatie doorstroming: Daar waar mogelijk en zinvol wordt de doorstroming op het wegvak verbeterd door verkeersmanagement.*
- Actieplan Duurzame Mobiliteit: In het kader van het uitvoeringsprogramma mobiliteit (2018/2019), wordt het "Actieplan Duurzame Mobiliteit" opgesteld met daarin nadrukkelijk aandacht voor luchtkwaliteit, intensivering van elektrisch rijden en schonere en slimmere bevoorrading.*

5. Herziening uitgangspunten/creëren meer fysieke ruimte

Eén bewoner geeft een pleidooi om de uitgangspunten kritisch te herzien. Hij komt tot de conclusie dat er te weinig ruimte is om alle wensen te kunnen realiseren. We willen meer groen, de parkeerplaatsen behouden (ook voor bezoekers), geen trillingen en geen lawaai. Hij stelt voor te gaan onderzoeken hoe er meer ruimte gemaakt kan worden. Hij wil hier graag mogelijkheden voor zien, zodat er in de beperkte ruimte, ruimte gecreëerd kan worden om alle wensen te vervullen. Hij vraagt of er voorbeelden zijn van nieuwe ideeën. In onze eigen gemeente is de parkeergarage Sint Jan zo'n voorbeeld. Hij stelt voor om met de werkgroep op excursie te gaan naar een andere stad om voorbeelden te gaan bekijken.

Reactie gemeente:

De eerder door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten in het Handboek zijn de basis voor het ontwerp van de herinrichting. Deze moeten voor de specifieke locatie, de Zuid Willemsvaart, verder worden uitgewerkt en kritisch beschouwd, in relatie tot de wensen van de bewoners. Met de werkgroep onderzoeken we welke uitgangspunten en wensen de hoogste prioriteit verdienen.

Toelichting:

Het streven is om de uitgangspunten goed in het ontwerp voor de Kanaalboulevard in te passen. We realiseren ons dat dit een lastige opgave wordt, waarbij concessies gemaakt zullen moeten worden. Uit de reacties tijdens de bijeenkomst concluderen we een top vijf van prioriteiten, in willekeurige volgorde:

- minimaliseren van trilling- en geluidshinder;*
- voldoende parkeerplaatsen;*
- meer verblijfsruimte (fietsers/voetgangers);*
- meer groen;*
- invoeren 30km/uur regime.*

6. Parkeren

Een bewoner vraagt of het klopt dat zij na de herinrichting geen parkeerplaatsen meer krijgen langs de weg. Zij geeft aan er zwaar op tegen te zijn als de parkeerplaatsen weg gaan. Ze geeft aan dat er

nu al te weinig parkeerplekken zijn, dus dat ze allemaal moeten blijven. Meerdere bewoners geven aan niet te willen dat de parkeerplaatsen worden weggehaald, tenzij hiervoor een goed alternatief komt.

Reactie gemeente:

Op dit moment is er geen goed alternatief. Vooral nog is het uitgangspunt bij de herinrichting dat het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft.

Toelichting:

Er wordt in 2019 een nieuw beleidsplan parkeren voor de binnenstad gemaakt, dit gaat over de verhouding tussen vergunninghouders parkeren en betaald parkeren. Bewoners zullen worden meegenomen in het opstellen van dit nieuwe parkeerbeleid. De uitkomst hiervan kan gevolgen hebben voor de herinrichting van de Zuid-Willemsvaart.

3. Ophalen van wensen en ideeën uit de werkgroep

Naast de algemene uitgangspunten zijn er ook concrete wensen en ideeën geopperd voor de uitwerking van varianten voor een voorlopig ontwerp. Onderwerpen die besproken zijn:

A. Verkeer op de Zuid-Willemsvaart

Over het verkeer op de Zuid-Willemsvaart waren een aantal vragen:

- Klopt het dat 80% van het verkeer op de Zuid-Willemsvaart doorgaand verkeer is?
- Is er een alternatieve route voor het doorgaand verkeer, dat omgeleid wordt wanneer de Binnenstadsring een verblijfsgebied wordt?
- Is hiervan het effect bekend voor het omliggende gebied?
- Wat is de verhouding tussen bestemmings- en doorgaand verkeer op de Zuid-Willemsvaart?
- Kan de stadsring verschoven worden naar de Van Grobbendoncklaan?
- Is bekend dat er ook veel auto's zijn die continue rondjes rijden (waarschijnlijk vanwege de coffeeshop)?

Reactie gemeente:

- *De term 'doorgaand verkeer' wordt vaak verward. Doorgaand verkeer is verkeer zonder enige bestemming in de directe omgeving. Verkeer wat via de Zuid Willemsvaart naar de Arena rijdt, wordt door de bewoners vaak ervaren als doorgaand verkeer maar feitelijk is dit bestemmingsverkeer. De gemeente gebruikt het verkeersmodel voor doorrekeningen. Het verkeersmodel toont:*
 - *Oranjoboulevard: 40% van het verkeer is doorgaand verkeer.*
 - *Vestingboulevard: 25% van het verkeer is doorgaand verkeer, en ook;*
 - *Kanaalboulevard: 25% van het verkeer is doorgaand verkeer.*
- *Het doorgaand verkeer wat nu gebruik maakt van de Zuid Willemsvaart hoort gebruik te maken van wegen als de Lagelandstraat- Van Grobbendoncklaan en Aartshertogenlaan. Dit zijn de assen waar doorstroming prioriteit heeft. Het invoeren van 30km/uur en het nemen van ontmoedigende maatregelen op de Zuid Willemsvaart wordt dit verkeer gestimuleerd om van de assen gebruik te maken.*
- *De gemeente heeft dit jaar een rapport opgesteld ' Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 's- Hertogenbosch binnen de ring '. In dat rapport zijn velerlei verkeerskundige effecten doorgerekend, ook het effect van een Binnenstadsring. Het voert te ver om hier op in te gaan. Bewoners die hierin geïnteresseerd zijn kunnen wij uiteraard hierover informeren, in een aparte afspraak.*
- *Zie hierboven*
- *Zie hierboven*

- *Er is een klankbordgroep genaamd 'Inloopschip', deze groep richt zich op de problematiek rondom de coffeeshops in de Hinthamerstraat. Wilt u hier meer over weten, geef het aan ons door. We nemen vervolgens contact met u op.*

B. Fietsers en voetgangers

Ten aanzien van het langzaam verkeer maken bewoners zich zorgen over:

- Fietsers gebruiken het voetpad als fietspad;
- Men vindt de rijbaan te smal voor fietsers, fietsers durven er niet te fietsen;
- Een bewoner geeft aan veiligheid voor fietsers en voetgangers te missen;
- Een bewoner geeft aan graag een fietsstraat te willen. Mochten de bussen hierbij eventueel een probleem zijn, dan kan de bus route misschien wel aangepast worden.
- Een bewoner vraagt of overwogen kan worden om een kade te maken (ruimte aan de andere kant van de bomen d.m.v. een talud) om zo meer ruimte te maken voor de fietsers.

Reactie gemeente:

- *Wij delen de mening dat de ruimte voor voetgangers en fietsers beperkt is. Met de werkgroep onderzoeken we welke uitgangspunten en wensen de hoogste prioriteit verdienen. Onderdeel is ook de positie van de fietser en de voetganger. Hoewel de Zuid Willemsvaart geen onderdeel is van het Sternetwerk fiets is dit wel een belangrijke fietsradiaal en route voor de Binnenstad. Dit hebben we onderdeel laten uitmaken van de variantenstudie.*
- *Zie bovenstaand.*
- *Zie bovenstaand.*
- *Voor het veilig functioneren van een fietsstraat is een voorwaarde dat het autoverkeer ook qua aantallen onderschikt is aan het langzaam verkeer. Op dit deel van de Zuid Willemsvaart zal dat niet het geval zijn.*
- *Dit hebben we onderdeel laten uitmaken van de variantenstudie en wordt besproken tijdens de bijeenkomst.*

C. Zuid-Willemspark

Ten aanzien van het Zuid-Willemspark werden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Een bewoner vraagt wat is fictie en wat is realiteit aan de afbeeldingen van het Zuid-Willemspark.
- Een bewoner verzoekt om prullenbakken bij de bankjes aan de Zuid Willemsvaart.
- Een bewoner zegt dat er ook rekening moet worden gehouden met overlast van verslaafden en hangjongeren.

Reactie gemeente:

- *De afbeeldingen van het Zuid-Willemspark komen uit het Inspiratiedocument dat door de Gemeenteraad is vastgesteld. Zij geven de gemeentelijke ambities voor het park weer. Het betreft een kansendocument, waarbij de verschillende ideeën nog verder uitgewerkt moeten worden op het moment dat de betreffende kansen daadwerkelijk worden opgepakt.*
- *De afdeling Beheer van de gemeente volgt het gebruik van de bankjes en plaatst - indien nodig – afvalbakken. Wij zijn daar zeer terughoudend in, omdat afvalbakken soms meer vervuiling geven dan dat ze afvangen.*
- *In het Zuid-Willemspark willen we zoveel mogelijk aantrekkelijke verblijfsplekken creëren die iedereen kan gebruiken om prettig te vertoeven. Indien dit onverhoopt overlast geeft, zullen we daarnaar handelen. Net als elders in de stad, zijn we alert op eventuele overlast en bezien we in samenspraak met de omgeving welke oplossingen gevonden kunnen worden als dit zich toch voordoet. Daarvoor zijn wijkmanagers aangesteld die in elke wijk weten wat er speelt en ook afstemming hebben met bewoners, politie en zorgverleners.*

D. Handhaven te hard rijden

Een bewoner geeft aan dat er meer gehandhaafd zou moeten worden. Er wordt regelmatig veel te hard gereden. Deze bewoner geeft aan dat hij heeft gehoord dat er een conflict is tussen de gemeente en de politie inzake de Sint Janssingel. De politie geeft aan daar niet te willen handhaven, omdat de straat er niet uit ziet als een 30 km/uur zone.

Reactie gemeente:

Na herinrichting wordt de Zuid Willemsvaart 30 km/uur. Er wordt door de politie niet gehandhaafd in 30km/uur zones.

E. Woongenot

Een bewoner geeft aan dat hij het woongenot mist voor de mensen die er nu wonen. Hij geeft aan dat het woongenot er in ieder geval niet slechter op moet gaan worden na de herinrichting.

Reactie gemeente:

Eens. Doel is om doorgaand verkeer te weren en het verblijfsklimaat te verbeteren.

F. Rollators en scootmobiel

Een bewoner vraagt om bij het ontwerp rekening te houden met rollators en scootmobiel.

Reactie gemeente:

De gemeente betreft het Gehandicaptenplatform bij haar plannen. Zij behartigen de belangen voor mensen met een beperking.

G. Parkeerbak onder het water

Een bewoner stelt voor om een betonnen bak te maken onder het water, waarin geparkeerd kan worden. Hiermee kan het parkeerprobleem worden opgelost en ontstaat er meer ruimte in het openbaar gebied. Een bijkomend voordeel is dan ook dat het water hoger komt te liggen, zodat het water ook beter beleefd kan worden. Hij beseft dat dit voorstel veel geld kost, maar inkomsten genereert. Hij daagt de gemeente uit om te durven dromen.

Reactie gemeente:

De optie van een gedempte Zuid Willemsvaart met een parkeergarage is eerder door de raad afgewezen en dan ook niet als uitgangspunt meegegeven voor het ontwerp.

H. Botenlift

Een bewoner stelt voor om een attractie te maken: een botenlift.

Reactie gemeente:

Een botenlift is alleen zinvol als het waterpeil van de Zuid Willemsvaart wordt aangepast. Dit is niet het geval. Door de realisatie van een nieuwe sluis in Sluis 0 kan recreatievaart gebruik blijven maken van de Zuid-Willemsvaart.

I. Bankje bij Sluis 0

Door een bewoner worden zorgen geuit dat er bij Sluis 0 een parkeerplaats is opgeofferd voor het plaatsen van een bankje.

Reactie gemeente:

Het bankje is geplaatst als uitwerking van het Inspiratiedocument Zuid-Willemspark. Over de keuze van de plekken van de bankjes hebben we actief vooraf gecommuniceerd en afgestemd met omwonenden en de Blb. We hebben daarvoor in januari speciaal een inloopavond in NieuweHagen

georganiseerd, waar iedereen kon komen meepraten over de plekken. Daar zijn door omwonenden ook ideeën ingebracht over bijv. het aanbrengen van leuning.

J. Strakkere richtlijnen

Een bewoner geeft aan behoefte te hebben aan strakkere richtlijnen om duidelijkheid te hebben over waar nog wel over gesproken kan worden en wat niet meer. Ze is bang dat er anders over veertig jaar nog geen plan is. Ze stelt voor dan ook binnen die uitgangspunten te blijven.

Reactie gemeente:

We delen deze opvatting en gaan met de werkgroep afspraken maken over de uitgangspunten. Het streven is om met de werkgroep uitgangspunten en kaders waar binnen het ontwerp tot stand komt met elkaar vast te stellen. Het bepalen van een top 5 aan prioriteiten en wensen kan hierbij helpen.

Slotconclusie

Aan het begin van de bijeenkomst heeft de werkgroep als geheel aangegeven dat ze niet willen dat de straat blijft zoals hij nu is. Dit geeft een goede basis om met de werkgroep tot een plan en een ontwerp te komen. Tevens blijkt dat de bewoners geen klinkers willen maar asfalt (of een gelijkwaardig alternatief), ook het behoud van parkeren en meer ruimte voor fietsers en voetgangers kwam sterk als wens naar voren. Gegeven de beperkte ruimte op dit deel van de Zuid-Willemsvaart kunnen we concluderen dat er een uitdaging ligt om tot een ontwerp te komen waarin al deze aspecten naar wens kunnen worden meegenomen.

Vervolgafspraken

Het vervolg van de werkgroepbijeenkomsten is als volgt:

- In deze eerste bijeenkomst zijn de uitgangspunten voorgelegd en de wensen en ideeën geïnventariseerd.
- In de tweede bijeenkomst (oktober) geeft de gemeente terugkoppeling aan de werkgroep op de vragen en onderwerpen die deze avond aan bod zijn gekomen en wordt een schetsontwerp voorgelegd aan de werkgroep, met mogelijke varianten. Vooraf heeft afstemming plaatsgevonden met de verantwoordelijke wethouder(s).
- In een slot bijeenkomst legt de gemeente het definitieve ontwerp voor aan de werkgroep op basis van de opmerkingen en wensen uit de tweede bijeenkomst.

Vragen

Voor tussentijdse vragen, kunnen bewoners zich melden bij William Jans
w.jans@s-hertogenbosch.nl