

Verslag van de publieksavond over de plannen voor de Westflank-Noord (Van Sijpesteijnkade en omgeving), gehouden op 9 april 2013

Aanwezig: Circa 20 belangstellenden en verder Herman Baartman (avondvoorzitter), Adam Visser (Group A), Hans Broekman (NS Stations), Anita Dirix (accountmanager NS, Projectorganisatie Stationsgebied), Iris Vliegenberg (projectleider, Projectorganisatie Stationsgebied) en Moniek van der Sanden (communicatieadviseur Projectorganisatie Stationsgebied).

Verslag: Bureau Ingrid Bakhuis.

OPENING

Herman Baartman heet de aanwezigen welkom. Na veel debat en onderzoek heeft de gemeenteraad besloten niet langer vast te houden aan het behoud van de huizenrij – met uitzondering van één pand met monumentale status – zodat NS Stations de planvorming kan voortzetten. Deze avond is belegd om het stedenbouwkundig plan voor de Westflank-Noord (het gebied ten zuiden van de Van Sijpesteijnkade) toe te lichten.

Na een korte toelichting van Anita Dirix op het planproces, gaat Adam Visser in op het stedenbouwkundig plan en geeft Iris Vliegenberg zicht op de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Na elke presentatie is er ruimte voor vragen en opmerkingen.

Wie zich via de inschrijffijsten bekend heeft gemaakt, ontvangt een verslag van de bijeenkomst.

HET BESLUITVORMINGSPROCES – TOELICHTING DOOR ANITA DIRIX, ACCOUNTMANAGER NS

Wat voorafging

In 2004 stelde de gemeenteraad het Masterplan Stationsgebied vast en op grond daarvan maakten de samenwerkingspartners – gemeente Utrecht, NS, Córío en Jaarbeurs – afspraken. Deze zijn vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten, als basis voor de planuitwerking. Met NS Stations is in 2006 een bilaterale ontwikkelovereenkomst (BOO) gesloten voor de ontwikkeling van vastgoed door NS Stations aan de westkant van het station: 150.000 m2 kantoorruimte, 35.000 m2 woonruimte op eigen grond en 25.000 m2 “zwevend ontwikkelingsrecht” voor kantoren op nog te bepalen locatie(s).

In 2009 ontstond – nadat de sloopvergunning was verleend - discussie over de sloop van de panden aan de Van Sijpesteijnkade. De gemeenteraad nam een motie aan die bepleitte de historische bebouwing niet te slopen. Dit was aanleiding tot nader onderzoek.

Eveneens in 2009 nam het college een besluit over de inrichting van de openbare ruimte aan de westzijde van het station (inclusief de inpassing van de HOV-baan).

In 2011/2012 werd een stedenbouwkundig plan opgesteld. Hierin werden de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling geformuleerd, onder meer met betrekking tot de bouwvolumes in relatie tot de stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied. Vaststelling van het stedenbouwkundig plan door het college, in 2012, leidde opnieuw tot discussie in de gemeenteraad en tot een 2^e motie over het behoud van de panden. De raad liet een onafhankelijk onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden de panden te behouden en deze in te passen in de nieuwbouw. In januari 2013 presenteerde bureau Posad de resultaten van dit onderzoek. Het college reageerde hierop met een modellenstudie. Deze gaat uit van sloop van de panden aan de Van Sijpesteijnkade, met uitzondering van het monumentale pand op nummer 25. De raadscommissie heeft deze modellenstudie in februari 2013 besproken.

Op 2 april was het volledige DSP plan geagendeerd op de agenda van de raadscommissie. De commissie gaf aan het plan nog niet te willen bespreken voordat er een RIA is geweest. Wel zijn tijdens deze commissie de vragen geïnventariseerd. Daarbij heeft zij ook vragen gesteld over afwijkingen ten opzichte van de structuurvisie Stationsgebied, met name het retailprogramma en het matenplan voor de woningbouw. Het Stedenbouwkundig Plan komt aan de orde in een raadsinformatieavond op 23 april en in de raadscommissievergadering op 7 mei a.s.

Wat nog komt

Het stedenbouwkundig plan moet worden vertaald in een bestemmingsplan, waarin zowel de nieuwbouwplannen van NS Stations als de herinrichting van de openbare ruimte door de gemeente zijn opgenomen inclusief de aanleg van de HOV-verbinding. Goedkeuring van de raad van afwijkingen van de structuurvisie is nodig om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen. Hierover ontstaat na 7 mei a.s. duidelijkheid. Volgens planning kan het ontwerpbestemmingsplan

dan voor de zomer ter visie worden gelegd. Zoals gebruikelijk valt het grootste deel van de reactietermijn buiten de schoolvakanties.

Na verwerking van de reacties wordt het bestemmingsplan ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad, in het najaar van 2013.

Rekening houdend met eventuele bezwaarprocedures is het bestemmingsplan begin 2014 rechtsgeldig en wordt dit in de zomer van 2014 onherroepelijk.

STEDENBOUWKUNDIG PLAN – TOELICHTING VAN ADAM VISSER, GROUP A

In opdracht van NS Stations heeft Group A een stedenbouwkundig plan opgesteld voor de ontwikkeling van vastgoed in de Westflank-Noord, het gebied tussen de Van Sijpesteijnkade en het stadskantoor. Dit plan schept de randvoorwaarden voor de architectonische uitwerking in een volgend stadium. De opgave is de verdichting en verstedelijking van de Westflank-Noord zo vorm te geven dat een aantrekkelijk gebied ontstaat, dat goed aansluit op de omgeving: het stadskantoor en de OV-terminal die op verhoogd maaiveld worden gebouwd, de lager gelegen Van Sijpesteijnkade en Lombok. Hoogteverschillen, het intensieve programma en de randvoorwaarden maken dit tot een complexe opgave.

Ambities en randvoorwaarden

Voor de herontwikkeling van het Stationsgebied zijn drie ambities geformuleerd: verbinden, herstellen en betekenis geven. Het streven is de openbare ruimten in het gebied op een goede manier met elkaar te verbinden, stedelijke structuren en verbindingroutes te herstellen, waaronder de loop van de Leidsche Rijn en de singelstructuur, en een gebied te laten ontstaan dat de identiteit van de stad versterkt.

Voor het gebied ten westen van het station zijn drie hoofdroutes van belang: de stadscorridor langs de Leidsche Rijn, de centrumboulevard via de OV-terminal en de toekomstige Rabobrug. Ze maken het Stationsgebied doorwaadbaar. Het verhoogde Stationsplein-West met daaronder een fietsenstalling en het verhoogde entreegebied van het stadskantoor en de OV-terminal met daartussen de looproute langs de buitenzijde van de OV-terminal als onderdeel van de stadscorridor – tezamen het "forum" – dragen bij aan deze doorwaadbaarheid. Het programma dat in de Westflank-Noord wordt toegevoegd, moet hierop aansluiten. Essentieel is dat er een aangename en levendige openbare ruimte ontstaat. Commerciële voorzieningen en horeca in de plint van de kantoorgebouwen moeten bijdragen aan die levendigheid en doorstroming. Er moeten voldoende plaatsen zijn waar het verhoogde forum zich verbindt met het straatniveau. Om te voorkomen dat er onaangename verlaten plekken ontstaan, wordt onderscheid gemaakt in openbaar gebied, dat 24-uur per dag toegankelijk is, en collectief-privaat gebied, dat de eigenaren voor publiek gebruik openstellen, maar tijdens avond- en nachturen kunnen afsluiten. Die afsluitbaarheid en de sociale controle op tijdstippen dat het gebied is opengesteld, maken een hoogwaardige inrichting mogelijk. Collectief-privaat gebied is in de regel geen logische doorgaande route, maar heeft veeleer het karakter van bestemmingsgebied voor mensen die er werken of wonen, dat óók wordt gebruikt door mensen die het gebied hebben leren kennen als korte route.

Ambities uit het Masterplan Stationsgebied – verbinden, herstellen en betekenis geven – komen tot uitdrukking in het doortrekken van de Leidsche Rijn. Deze herstelt de oude stedenbouwkundige structuur en krijgt betekenis als verbinding van oude stadswijken met het nieuwe Stationsgebied.

Een maten- en schalenkaart maakt deel uit van het Masterplan Stationsgebied. Hierin is aangegeven waar welke volumes mogelijk zijn, volgens een categorie-indeling van volumes (S, M, L, en XL). Daarbij geldt een maximale bebouwingshoogte voor de categorie XL van 90 meter. Ook voor grote en hoge gebouwen geldt dat deze op maaiveld van betekenis moeten zijn voor het gebied door hun publieke functies. Het grote, lichte atrium van het stadskantoor is hier een voorbeeld van. De gebouwen zijn zodanig gepositioneerd dat zon- en lichttoetreding in de tussenliggende ruimte is gegarandeerd.

In de "dwangpuntenkaart" staat wat er in elk geval in de plannen voor de Westflank-Noord moet worden ingepast: een entree naar de parkeergarage onder het forum, een onbelemmerde doorstroming van het openbaar vervoer door ongelijkvloerse kruisingen met ander verkeer, bereikbaarheid van het spoor voor nood- en hulpdiensten, bereikbaarheid van de Noordertunnel, de openbare fietsparkeervoorziening en de fietsparkeergarage onder het stadskantoor en behoud van het monumentale pand aan de Van Sijpesteijnkade.

Kortom, Westflank-Noord moet een goede aansluiting krijgen op het forum, waarvoor de plannen al zijn ontwikkeld en deels in uitvoering zijn genomen, moet zich op een goede manier verhouden tot het straatniveau en de doorgetrokken Leidsche Rijn en de openbaarvervoersroutes moeten hierin een goede inpassing krijgen.

De uitwerking

In het gebied zijn drie hoogteniveaus te onderscheiden: de oever van de Leidsche Rijn, de hoger gelegen Van Sijpesteijnkade en daarboven het forum. Ook is sprake van verschillende schaalniveaus: het kleinschalige Lombok en de omgeving van het Jaarbeursplein, waar grootschalige gebouwen worden toegevoegd. De massaopbouw voor de Westflank-Noord is hierop afgestemd. Deze loopt op van relatief lage kadebebouwing aan de Van Sijpesteijnkade naar XL-hoogbouw op het forum. Het monument is nu een van de grootste gebouwen aan de kade, in de toekomst zal het een van de kleinere panden zijn. Om de menselijke maat te waarborgen, krijgt de bebouwing aan de kade een opdeling, waarin afzonderlijke panden in een eigen ritmiek en invulling herkenbaar zijn. Het kadeprofiel wordt verbreed, zodat er een route mogelijk is langs de lage kade aan het water en langs de bebouwing aan de hoge kade. Naast de bebouwing zijn gescheiden toegangsroutes gesitueerd voor langzaam verkeer naar de Noordertunnel met de fietsparkeervoorziening en de ingang naar de fietsenstalling van het stadskantoor en voor gemotoriseerd verkeer naar de verkeersleidingspost en calamiteitenverkeer naar de sporen.

De parkeergarage onder het forum wordt doorgetrokken. De inrit is voorzien aan Mineurslaan, waar het HOV-viaduct daarvoor voldoende doorrijdhoogte biedt.

Fasering

Na oplevering van het stadskantoor – in 2014 – kan worden gestart met de aanleg van de parkeergarage en de inrit. Fase 2 betreft de kantoorgebouwen, aansluitend aan het forum. Fase 3 bestaat uit de realisering van woningbouw aan de kade – naar verwachting omstreeks 2017. Om de leefbaarheid in het gebied te bevorderen, worden tijdelijke functies in het gebied mogelijk gemaakt, eerst in de te slopen panden aan de Van Sijpesteijnkade, na de sloop in tijdelijke bebouwing. Hierin wordt samenwerking gezocht met het Makelpunt, een organisatie die maatschappelijke organisaties die huisvesting zoeken en partijen die ruimte beschikbaar hebben, bij elkaar brengt.

Vragen en reacties

- Er wordt gesproken van een doorwaadbaar gebied, maar de routes gaan van niks naar niks. Waarom wordt de voetgangersroute via de Noordertunnel niet rechtstreeks op het forum aangesloten?

Die aansluiting wordt verhinderd door de verkeersleidingpost van ProRail, waarvan de direct omringende terreinen vanuit veiligheidsoverwegingen niet openbaar mogen zijn. Als de verkeersleidingpost in de toekomst wordt verplaatst, is zo'n aansluiting wel mogelijk en die optie wordt in de plannen nadrukkelijk opengehouden.

- Het is te gemakkelijk om uit te gaan van het afsluiten van routes door het gebied. Het is aan eigenaren of de gemeente om de benodigde maatregelen te nemen om zo'n gebied veilig te maken en overlast te voorkomen.

Herman Baartman zegt dat er meer private gebieden in de stad zijn waar zo'n oplossing functioneert, zoals het Veilinghaventerrein; dit is overdag openbaar toegankelijk, maar 's avonds en 's nachts wordt dit afgesloten en is het alleen toegankelijk voor bewoners.

- Voor een centrumgebied mag meer ambitie aan de dag worden gelegd. Adam Visser licht toe dat er oplossingen zijn gezocht die het stedelijk weefsel niet aantasten en overlast zo veel mogelijk voorkomen. De collectief-private gebieden zijn een aanvulling op de openbare 24-uursroutes. Het zijn informele verbindingroutes, bekend bij mensen die er werken of wonen, en de eigenaren kunnen die in de avond- en nachturen afsluiten.
- Het stadskantoor krijgt een prachtig atrium, maar dit is niet doorwaadbaar. Aan de zijde van de Van Sijpesteijnkade heeft dit kantoor een achterkant, waarin geen sprake is van een uitnodigende of levendige plint en het is de vraag wat de uitwerking daarvan is op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Adam Visser zegt dat het forum gedeeltelijk openbaar en gedeeltelijk collectief-privaat zal zijn. Niet-openbaar gebied is afsluitbaar en krijgt een inrichting voor bewoners of werknemers, waarvan ook derden tijdens de daguren gebruik kunnen maken.

Iris Vliegenberg vult aan dat enkele routes 24 uur per dag open zijn: de routes via de Stationspleinen Oost en West, de Van Sijpesteijkade en de Rabobrug. Pleinen tussen de kantoren en de woningen zijn afsluitbaar. Dit maakt een inrichting als verblijfsgebied mogelijk en gaat overlast tegen. Deze situatie is vergelijkbaar met de Mariaplaats. Het bevordert ook de sociale veiligheid, omdat meer mensen dezelfde openbare routes gebruiken op rustige tijdstippen.

- Er gaan geruchten dat NS de fasen 2 en 3 gaat ontwikkelen met andere partners. Is daar al zicht op?

Hans Broekman vertelt dat NS Stations de strategie heeft veranderd. De vastgoedontwikkeling buiten stationsgebieden is gestaakt en de ontwikkeling concentreert zich nu op stationsgebieden, met name rond grotere stations. Zo ontwikkelt NS Stations het stadskantoor met de omliggende openbare ruimte. De ontwikkeling van de Westflank-Noord past niet in de nieuwe strategie, maar NS Stations neemt verantwoordelijkheid voor in het verleden genomen besluiten en geeft uitvoering aan de planontwikkeling voor de fasen 2 en 3 (kantoorontwikkeling en woningen) van de Westflank-Noord. Daarbij zoekt NS Stations partners, met wie het vastgoed kan worden gerealiseerd. Gesprekken daarover hebben nog geen harde afspraken opgeleverd; het betreft een investering van zo'n € 100 miljoen en voordat een partner verplichtingen aangaat, wil hij tenminste zekerheid over de politieke besluitvorming en de bestemmingsplanzekerheid.

- In de discussies is steeds het belang van de kwaliteit van de Van Sijpesteijkade als doorgaande route benadrukt. Het is dan wel erg irritant dat uitgerekend deze gevoelige locatie – waar het toch al lastig is om de kwaliteit te waarborgen – is aangewezen voor de inpassing van functies die de leefbaarheid niet bevorderen, zoals de entree naar de parkeergarage en de toegang voor de nood- en hulpdiensten. Waarom worden die niet elders in het gebied ingepast? En als het dan moet, kunnen de hulpdiensten dan niet via de parkeergarage rijden?

Anita Dirix zegt dat alternatieven zijn onderzocht en besproken met de hulpdiensten. Er zijn geen alternatieven die inpasbaar en financieel haalbaar zijn én voldoen aan de eisen van de hulpdiensten. Dat blijkt ook uit het onderzoek van Posad. De hulpdiensten wijzen een route via de parkeergarage af, omdat de bereikbaarheid daarvan te kwetsbaar is.

Iris Vliegenberg vult aan dat de hulpdiensten bij onverhoopte calamiteiten op het spoor moeten uitrukken met groot materieel. De inrit naar de parkeergarage, onder het te bouwen viaduct door, biedt daarvoor te weinig hoogte. Ook voor kleiner materieel wijzen de hulpdiensten een route via de parkeergarage af, vanwege risico's van obstakels die de vlotte doorgang belemmeren, zoals geparkeerde auto's.

- Toch is deze keuze niet te rijmen met de kwaliteit die men zegt voor dit gebied na te streven. Het is onbegrijpelijk dat voor deze functies geen andere oplossing is gezocht.

Herman Baartman toont begrip voor de bezwaren, maar wijst erop dat de gemeenteraad deze oplossing heeft gewogen en akkoord bevonden. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het mogelijk daarop een zienswijze in te dienen.

INRICHTING OPENBARE RUIMTE EN HET HOV-VIADUCT – TOELICHTING VAN IRIS VLIENBERG

De Van Sijpesteijkade is een belangrijke oost-westverbinding voor fietsverkeer. Tevens is het de aanrijdroute naar de fietsenstalling bij de Noordertunnel. De Van Sijpesteijkade verwerkt zo'n 25.000 fietsers per dag. In de toekomstige situatie komen daar nog verkeersstromen bij, moet de HOV-baan de Van Sijpesteijkade kruisen en moet de doorgetrokken Leidsche Rijn het gebied extra kwaliteit geven. Daarbij moet een hoogteverschil tussen de oever van de Leidsche Rijn en de bebouwing aan de hoge kade worden overbrugd.

De Mineurslaan krijgt een functie als expeditieweg voor het winkelgebied Hoog-Catharijne en als ontsluitingsweg naar het busstation. De verkeersleidingspost van NS is dan niet meer bereikbaar via deze weg en de nood- en hulpdiensten kunnen de sporen niet meer via deze weg bereiken. Hiervoor wordt een route via de Van Sijpesteijkade ingepast.

Inrichting Van Sijpesteijnkade

Voor de nieuwe inrichting is een "Integraal Programma van Eisen voor een Functioneel Ontwerp" opgesteld. Het nieuwe kadeprofiel bestaat uit verschillende stroken die een geheel vormen: een breed voetpad langs de bebouwing aan de hoge kade, een trappartij met aan de voet daarvan een smal voetpad en een breed tweerichtingsfietspad en aan de lage kade langs de Leidsche Rijn een voetpad met bomen. Om te voorkomen dat de boomwortels in het water terecht komen, worden de bomen in verhoogde boombakken geplaatst, waarvan de randen zijn te benutten als zitelementen die de verblijfskwaliteit onderstrepen. Er wordt geprobeerd de twee grote linden in de nieuwe inrichting in te passen. Onderzocht wordt of ze tijdens de werkzaamheden kunnen blijven staan, of moeten worden verplaatst en later teruggeplaatst en of de bomen dergelijke ingrepen kunnen overleven.

Het voetgangers-/fietspad naar de fietsenstalling en de Noordertunnel blijft bestaan. De laatste 3 panden naast het monument maken plaats voor een hellingbaan voor verkeer naar de NS-verkeersleidingspost en voor de nood- en hulpdiensten naar het spoor. Daarnaast ligt een aparte helling voor fietsverkeer naar de (niet-openbare) fietsenstalling onder het stadskantoor. De nieuwe hellingbanen zijn van de toegang naar de Noordertunnel afgescheiden met een groen talud. Met het oog op de hellingsgraad (4% voor fietsers) is aan de voet van de fietshelling ruimte gecreëerd om af te remmen en botsingen met fietsverkeer dat langs de kade rijdt te voorkomen.

HOV-viaduct

De komende jaren ligt de eindhalte van de tram op het Jaarbeursplein. Eind april wordt deze opengesteld. De tram rijdt dan vanaf de Graadt van Roggenweg naar het Jaarbeursplein. Op termijn wordt het tramtracé doorgetrokken naar de oostzijde van het station en krijgt deze halte de functie van tussenhalte. Daarvoor wordt een doorbraak gemaakt in de bebouwing aan het Jaarbeursplein; gebouw Cranenborgh wordt gesloopt. De gecombineerde tram-/busbaan voert dan vanaf het Jaarbeursplein naar de Mineurslaan, maakt een bocht naar links over de Leidsche Rijn en gaat dan rechtsaf de Leidseveertunnel in richting station. Vanaf 2015 is deze route beschikbaar voor busverkeer, omstreeks 2018 wordt tramverkeer aangesloten op de aan te leggen Uithoflijn.

Zoals gezegd, kruisen openbaar vervoer en ander verkeer elkaar niet gelijkvloers. Daarom wordt een HOV-viaduct aangelegd tussen de Mineurslaan en de Leidseveertunnel, over de Leidsche Rijn. Ter hoogte van de Van Sijpesteijnkade is de doorrijdhoogte onder het viaduct 4,25 meter, zodat nood- en hulpdiensten het spoor kunnen bereiken via de Van Sijpesteijnkade en er voldoende doorvaarthoogte is op de Leidsche Rijn. Aan de noordzijde van de Leidsche Rijn, ter hoogte van Park Plaza, wordt de daling naar de tunnel ingezet. De inrit naar de parkeergarage is tussen de Van Sijpesteijnkade en de Mineurslaan gesitueerd, waar de doorrijdhoogte 2,20 meter bedraagt. Het viaduct wordt zo eenvoudig mogelijk vormgegeven, opdat de vormgeving zo min mogelijk aandacht opeist. Het bestaat uit een trog op kolommen. Ten behoeve van de doorvaarbaarheid van de Leidsche Rijn staan de kolommen aan één zijde tegen de kade.

Vervolg

De komende tijd wordt het ontwerp verder uitgewerkt en wordt de aanvraag omgevingsvergunning (bouwvergunning) opgesteld. De aanleg van het viaduct, de hellingbanen naar het spoor en de inrichting van de kade worden in één aanvraag verwerkt en gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd, voor de zomer van dit jaar. Wanneer het bestemmingsplan rechtsgeldig is, volgens planning begin 2014, worden werkzaamheden aan de kabels en leidingen, riolering en spuikoker uitgevoerd en eind 2014 wordt gestart met de aanleg van het viaduct. Eind 2015 moet dit in gebruik worden genomen.

Vragen

- Hoe gaat de helling van het fietspad langs de Van Sijpesteijnkade eruitzien? Dit fietspad sluit aan op het bestaande maaiveld, net als nu, maar zal ter hoogte van sijpesteijngedebou gaan dalen

- Op de tekeningen is nog een brug over de Leidsche Rijn te zien. Hoe gaat die eruitzien? Als de gemeenteraad besluit het Westplein te ondertunnelen, komt er een voetgangersbrug naar hotel Park Plaza. Met het oog op de doorvaarthoogte in de Leidsche Rijn is dit een hoge brug met een steile helling aan weerszijden.

- De trappen naar het forum moeten een flinke hoogte overbruggen. Dat is een hele opgave voor mensen die niet zo goed ter been zijn. Het alternatief is ver om te lopen. Adam Visser zegt dat de voordeuren van de woningen aan de hoge kade komen te liggen. In de gebouwen erachter zijn liften. Het ligt voor de hand die te gebruiken en de achteruitgang te kiezen.

Anita Dirix vult aan dat de Noordertunnel in de huidige situatie ook alleen trappen heeft. Logischerwijs kiezen mensen die minder goed ter been zijn, een andere route naar het station; zowel aan het Stationsplein West als het Stationsplein Oost worden liften en roltrappen aangelegd.

- Blijft de rechtstreekse toegang naar de sporen vanuit de Noordertunnel intact?
Ja.
- Een van de aanwezigen is werkzaam bij de aannemer die in opdracht van ProRail werkt aan de spooruitbreiding. Volgens zijn informatie wordt de verbinding met het zevende perron afgesloten en wordt die ook niet heropend, omdat het perron wordt verlegd. In de toekomst geeft de Noordertunnel geen toegang meer tot alle perrons.
- Er is een groen talud ingetekend tussen de fietshelling en de helling naar de sporen en de verkeersleidingspost. Die neemt erg veel ruimte in. Kan dat niet anders worden opgelost?
Iris Vliegenberg zegt dat het noodzakelijk is de verschillende verkeersstromen te scheiden. Hiervoor wordt een groen talud ingezet. Dit verzacht ook de uitstraling van naast elkaar gelegen paden en banen.

SLUITING

Tijdens deze publieksavond is belangstellenden inzicht gegeven in de plannen voor de Van Sijpesteijkade en omgeving. Herman Baartman wijst erop dat de formele bestemmingsplanprocedure gelegenheid biedt om zienswijzen in te dienen. Hij nodigt de aanwezigen uit voor een afsluitend drankje, dat tevens kan worden benut voor het stellen van vragen aan de deskundigen, en sluit de bijeenkomst om 21.30 uur.