



# Overzicht publieksreacties

## Integraal programma van eisen en functioneel ontwerp openbare ruimte stationsgebied west versie 2.0

Opmerking	Reactie
<p>Zorg dat het nieuwe Jaarbeursplein minimaal aan drie zijden door stadsbomen is omzoomd. Houd alleen de trapzijde vrij. Het bestaan van een parkeergarage mag niet dicteren hoe de ruimte eruit ziet. Houd er desnoods rekening mee bij de constructie. De Rabobrug-architect ziet er geen been in het nog veel gekker te maken met zwevende bomen. Ik ben daar niet voor, want je degradeert zo groen tot ornament. Op het plein heeft groen een wezenlijke functie en biedt het een kwaliteitsimpuls die zo'n grote ruimte eigenlijk ook gewoon nodig heeft. Bedenk dat er om alles te realiseren zeer veel volwassen bomen moeten worden gekapt! We vertrekken dus al vanuit een achterstandssituatie.</p>	<p>De ruimte op het Jaarbeursplein is met opzet "leeg" gelaten. Het wordt straks het grootste plein in het centrum en vervult in de toekomst een speciale rol als evenementenplein, mooi vertaalt in; podium voor de stad. Zoals u terecht opmerkt speelt de enorme trappartij hierin als tribune een belangrijke rol. Het hoogteverschil van bijna acht meter vanaf het hogere Forumniveau zorgt voor een prachtig uitzicht/overzicht over het plein, daar moet het plein op inspelen. De bomenrijen aan de westzijde van de pleinruimte spelen een belangrijke rol als groen decor. Daarnaast komen op een aantal plekken op het plein grote losse bomen. Met de ontwikkeling van de parkeergarage moet daar rekening mee worden gehouden.</p>
<p>Naar aanleiding van de plannen voor de openbare ruimte aan de westkant van het Stationsgebied, stuur ik u dit bericht. De Jaarbeurs heeft lange tijd op het Vredenburg zijn locatie gehad. Ervoor stonden twee markthallen op diezelfde plek aan het Vredenburg, De Korenbeurs en de Fruithal. Een foto is hier te vinden: <a href="http://nl.wikipedia.org/wiki/Fruithal_en_Korenbeurs">http://nl.wikipedia.org/wiki/Fruithal_en_Korenbeurs</a> In de plannen van de Jaarbeurs komt er, op middellange termijn, een markthal. Integratie van deze gebouwen in de nieuwbouwplannen voor de Jaarbeurs zou een levendige "break" kunnen betekenen voor het nieuw te bouwen gebied. Daarnaast brengt het een stuk geschiedenis terug in de stad. Met de Frauenkirche in Dresden als levendig voorbeeld van nieuwbouw van verdwenen gebouwen, zou dit succesvol kunnen uitpakken. Ik hoop u hiermee op weg te helpen bij de ontwikkeling van de plannen voor het westelijk stationsgebied.</p>	<p>Hartelijk dank voor uw suggestie. We geven uw suggestie door aan de Jaarbeurs, die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van hun terrein.</p>
<p>Ik weet dat er in Utrecht een hoogtelimiet bestaat. Toch zouden wat hogere en daardoor slankere torens het gebied meer ruimte en lucht geven. Nu wordt de hoogbouw wel erg breed, waardoor je meer schaduw werking hebt, minder ruimte voor groen en de zichtlijn op de Dom verdwijnt nu in zijn geheel. Ook is het planologisch zeer moeilijk om het programma uit te voeren. Het hoogtelimiet is eigenlijk dus een losse flodder, die de potentie van het gebied behoorlijk onderuit haalt. Verder zien de plannen er behoorlijk goed en heel ambitieus uit (on Utrechts). Deze lijn doorzetten dus.</p>	<p>In het verleden is een studie uitgevoerd naar de bouwhoogtes in het gebied. De resultaten hiervan zijn bestuurlijk vastgelegd en als randvoorwaarde meegenomen bij het opstellen van het integraal programma van eisen. Wij onderkennen dat een goede stedenbouwkundige inpassing bijdraagt aan de kwaliteit van het gebied. Daarom wordt bij de ontwikkeling van de gebouwen ook aandacht besteed aan de wijze waarop het volume wordt gerealiseerd (bv. slankere torens op een bredere basis)</p>
<p>Met genoegen constateert SNS REAAL dat de bereikbaarheid van haar hoofdkantoor alsmede van de gebouwencomplexen Hojel City Center I en II aan de zijde van de Croeselaan wordt gegarandeerd. De zogenaamde knip in de Croeselaan verhindert helaas de bereikbaarheid</p>	<p>Hartelijk dank voor uw suggestie. Uiteraard zal in de nadere uitwerking van het integraal programma van eisen rekening worden gehouden met het gebruik van de infrastructuur. Te zijner tijd zal het ontwerp van de weg aan</p>

<p>van het gebouwencomplex via de Croeselaan vanuit de oostelijke richting. Door vanaf de Graadt van Roggenweg, net voordat deze de geprojecteerde tunnel ingaat, een afslaan (parallel-) weg te projecteren die middels een lus de hoek maakt van Graadt van Roggenweg/Croeselaan, blijven de hoofdentrees van beide gebouwcomplexen voor haar gebruikers, leveranciers en bezoekers bereikbaar. De in de consultatieavond gepresenteerde tekeningen/schetsen tonen nog onvoldoende de kwaliteiten van deze nuttige en noodzakelijke ontsluitingsweg. Wij geven daarom de tip/suggestie deze weg vooral robuust te laten zijn. Het is een weg die leidt naar de hoofdentrees van grote gebouwcomplexen (Hojel City Center I bedraagt alleen al circa 40.000 m2 kantoorruimte). Deze weg dient behalve voor bezoekers en gebruikers ook logistiek verkeer en hulp- en nooddiensten te kunnen bedienen. Graag denkt SNS REAAL actief mee aan de definitieve vorm en ontsluiting. Naar verwachting zullen onze burens in Hojel City Center II (eigenaar ING RE en gebruiker Senter Novem) een soortgelijke wens koesteren.</p>	<p>u worden gepresenteerd</p>
<p>Een mooie fontein midden op het jaarbeursplein zou niet misstaan! Breekt het toch wel grote plein een beetje op, is een goede blikvanger (en daarmee een mooie visitekaartje voor de stad voor de mensen die vanaf het station binnenkomen) en bovendien een fijne plek om bij te vertoeven op een bankje of op een terrasje.</p>	<p>Hartelijk dank voor uw suggestie. Het is al als inrichtingselement gesuggereerd, wij geven het mee aan de ontwerpers van het plein op het moment dat zij starten met de voorbereiding van het Voorlopig Ontwerp.</p>
<p>Jaarbeursplein: Creëer echt verblijfskwaliteit;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. scheid voetgangers en fietsverkeer (stromen) -&gt; leid fietsverkeer (half)ondergronds, langs parkeerbak, bijv Beatrixhal en Stadskantoorzijde) naar de stallingen, zodat voetgangers (onthaast of gehaast) en fietsers geen conflicten met elkaar vormen. De bovenkant fietstunnel kan (half) open zijn. voorzien van 'bruggen', bijv. naar entree Beatrixhal zijn en daarmee entree markerend. En/of voorzien van transparant, bijv glazen dak.</li> </ol> <p>wellicht ook handig voor voetgangersstromen Croeselaan-Lombok en NS-jaarbershallen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Overweeg ook tapis roulants in stationshal en zelfs vanaf stationshal naar jaarbeurshallen.</li> <li>3. Zorg voor menselijke maat , in de wanden van het plein, niet te strak jaren 50 maar 'meer organisch', met behulp van meer architecten, geleding, verschillende breedtes, kleur/materialisering (hoewel het plein daardoor wellicht ook groter gaat lijken)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De ontsluiting van de fietsenstalling op het Jaarbeursplein is reeds bepaald. Vanuit diverse oogpunten is het duidelijk markeren van deze verkeersstromen wenselijk. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zijn wij echter niet voor het te veel scheiden van langzaam verkeersstromen en ook niet voor het ongelijkvloers oplossen van verkeersstromen. Het is een groot plein waar ruimte genoeg zal zijn voor alle nog aanwezige verkeersstromen. In de nadere uitwerking van plannen zal helder worden hoe e.e.a. daadwerkelijk wordt vormgegeven</li> <li>2. De inrichting van de OV-terminal is een verantwoordelijkheid van ProRail. De drukte die lopende mensen brengen achten wij als zeer wenselijk voor de beleving van het plein. Een technisch en logistiek middel als tapis roulants achten wij niet erg passend in deze stedelijke omgeving.</li> <li>3. Uw suggestie sluit aan bij onze ideeën hierover. Overigens worden randvoorwaarden aan vastgoedontwikkelingen vastgelegd in zogenaamde werkboeken, die specifiek voor een vastgoedontwikkeling worden gemaakt en onderdeel zijn van de overeenkomsten die met partijen worden gesloten</li> </ol>

<p>4. Niet alles hoeft 100% functioneel/gepland/nuttig te zijn; natuurlijk wil je niet te veel hangjongeren/zwervers uitnodigen.</p> <p>5; Maak een Trafalgar square; centraal beeld, evt beklimbaar (gebruik diverse hoogtes zie hierna...)</p> <p>Gezien de hoogte verschillen. Overweeg aparte werelden/plateaus, MDVR achtige stapeling van leisure archtige pleinen/balkons, al dan niet aan (bestaande) gebouwen, bijvoorbeeld aan het Beatrix gebouw. Het hoeft niet bij 1 trap te blijven; je zou ook in stappen kunnen dalen naar jaarbeursplein respectievelijk stijgen.</p> <p>Of juist een ander (nieuwbouw) en waardoor wellicht het Beatrix als \"grootste gebouw van NL\" wellicht extra opvalt (wellicht een opgave!)</p> <p>Croeselaan Apart overigens dat natuursteen al vast ligt</p>	<p>voor vastgoedontwikkeling.</p> <p>4. Wij sluiten ons van harte bij uw mening aan</p> <p>5. Ondanks dat wij geen Lord Nelson in de aanbidding hebben vinden wij uw voorbeeld treffend. In de verdere uitwerking van het plein en de voorafgaande overdracht aan ontwerpers zullen wij deze suggestie en voorbeelden meegeven.</p> <p>De herontwikkeling of aanpassing van het Beatrixgebouw is aan de eigenaar van het gebouw (Jaarbeurs)</p> <p>De oplevering van het nieuwe hoofdkantoor van de Rabobank loopt voor op de overige ontwikkelingen in het gebied. Daarom is tegelijk met het opstellen van het ipve gewerkt aan de nadere uitwerking van de buitenruimte voor het nieuwe hoofdkantoor van de Rabobank. Toepassing van natuursteen is overigens reeds vastgelegd in het door B&amp;W vastgestelde document <i>Stationsgebied Utrecht, Referentiekader openbare ruimte</i>.</p>
<p>Altijd behoefte ondervonden om direct vanaf het station naar jaarbeurs te lopen/begeven, zonder stoplichten, guur weer/wind in najaar/winter etc dmv loopbandtraverse ( zie vliegvelden,jaarbeurs Dusseldorp etc) boven het verkeer langs ; dus loopbandtraverse evt als extra mogelijkheid ?</p>	<p>Hartelijk dank voor uw suggestie. Het IPvE voorziet ook in een voetgangersboulevard vanaf het station naar de Jaarbeurs. Omdat het Jaarbeursplein autovrij wordt, hoeven voetgangers komende uit de OV-terminal onderweg naar de Jaarbeurs geen autoverkeer te kruisen. Een loopbandtraverse is daarvoor dus niet noodzakelijk. De toepassing van tapis roulants in de openbare ruimte zou een mogelijkheid kunnen zijn. Wij vinden in deze binnenstedelijke omgeving loopbandtraverses echter niet passend. Los van de storingsgevoeligheid werken zij voor andere gebruikers ook als barrière. Het jaarbeursplein voorziet in een voor voetgangers ongehinderde oversteek van en naar de Jaarbeurs.</p>
<p>De relaties met de omgeving, in het bijzonder ten noorden van de Leidsche Rijn c.q. met het Westplein en omgeving, dienen beter en vollediger te worden uitgewerkt. De plangrenzen zijn veel ruimer dan de gebieden die worden uitgewerkt, Er worden nu terecht regelmatig al uitstapjes gemaakt, maar ook weer niet echt goed en volledig. Dat betekent op korte termijn starten met de ontwikkelvisie voor ook dat gebied (zoals B&amp;W heeft toegezegd) en dan op</p>	<p>Bedankt voor de uitgebreide reactie. Veel reacties hebben echter betrekking op het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn ('fase 2') en dat valt buiten de grenzen van het IPVE. Echter, wij delen jullie mening dat het niet los van elkaar gezien kan worden. Daarom heeft B&amp;W besloten om -alvorens met de ontwerpwerkzaamheden voor de hoofdinfrastructuur van Westplein en</p>

<p>punten weer dit SPVE in die samenhang bezien.</p> <p>Verkeer, openbaar vervoer en parkeren: Ondanks een aantal goede uitgangspunten hebben we veel vragen en opmerkingen bij de precieze locatie en inpassing van de tunnel onder het Westplein, bij de ordening van het lokale autoverkeer, bij de vormgeving en inpassing van het HOV en de tramroute; wat betekent dat voor de (on)mogelijkheden en kwaliteiten van de nabije omgeving (bebouwing + mogelijkheden, uitstraling, geluid, et cetera); en dus ook weer kanttekeningen en vragen bij de relatie met Lombok en het centrum. Op dit punt brengen we verschillende vragen en alternatieven in (zie de hierna volgende punten). Bovendien zouden de eisen voor de kwaliteit van de bebouwing, in het bijzonder langs de stadscorridor/bevaarbare Leidsche Rijn aangescherpt mogen worden om de menselijke maat en aansluiting bij bestaande Leidseweg en Lombok te waarborgen.</p>	<p>omgeving verder te gaan- voor het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn een ontwikkelingsvisie op te stellen.</p> <p>In de brief van 8 sept jl. aan het platform Lombok Centraal is een stappenplan opgenomen om te komen tot het opstellen van de ontwikkelingsvisie en de verdere uitwerking die daarna volgt. De eerste stap daarin is het opstellen van een projectplan. Toegezegd is dat deze met de klankbordgroep zal worden besproken. Veel opmerkingen hieronder hebben te maken met deze tweede fase, en hier kunnen we dan ook niet heel veel meer over zeggen dan dat we hier rekening mee gaan houden bij het opstellen van de ontwikkelingsvisie. En dat dit uiteraard onderwerp van gesprek zal zijn in de bijeenkomsten waarbij het projectplan en verdere producten worden besproken met de klankbordgroep.</p>
<p>We maken ons grote zorgen over de kwaliteit van (de voorstellen voor) het gebied rondom de Van Sijpesteijnkade / Forum Noord / 'expeditiestraat'. Niet alleen omdat wordt uitgegaan van sloop van de Van Sijpesteijnkade en (hoge) nieuwbouw (en de motie van de 'Viva Van Sijpesteijn' van de gemeenteraad blijkbaar nog niet verwerkt is), maar ook omdat er daarnaast veel zwakke, dubieuze en onduidelijke punten inzitten Zoals: de verkeersafwikkeling / HOV / tram is nog lang niet overtuigend en duidelijk; krijgen we met de expeditiestraat weer een afzichtelijke en onveilige junkentunnel en dito omgeving?; wordt dit gebied op forumniveau wel aantrekkelijk en sociaal veilig?; de zichtlijnen richting Lombok, de voetgangers- en fietsverbindingen en de relatie met de Noordertunnel van NS worden heel slecht uitgewerkt of blijven veel te onduidelijk; er mag aan de Van Sijpesteijnkade / Leidsche Rijn naast wonen toch een gemengde bestemming komen zeker op de begane grond Wij zien interessante perspectieven voor ondermeer de Van Sijpesteijnkade en het Lombokplein, temeer daar dat hele gebied zowat autovrij kan worden!; en als we dan het HOV er ook nog fatsoenlijk in kunnen krijgen, dan wordt dat daar misschien echt nog eens goed. Het lijkt erop dat de gemeente hier de grip op de samenhang en een prettige overgang/verbinding tussen Lombok en het stationsgebied en vooral ook de kwaliteit van de openbare ruimte in dat gebied kwijt is en daar (nog) geen heldere visie op heeft. (Overigens kun je op de foto op pagina 6 van het SPVE onbedoeld een mooie illustratie zien van wat schaduwwerking van hoge gebouwen doet!). We pleiten er voor om op korte termijn met POS, NS Poort (en eventuele andere geïnteresseerde ontwikkelaars) en de Ontwikkelgroep Lombok Centraal de vragen en alternatieven te bespreken zodat die verwerkt kunnen worden in dit IPVE/FO en het door de gemeenteraad in de motie 'Viva Van Sijpesteijn gevraagde SPvE. (zie ook deelgebied Leidsche Rijn)</p>	<p>Zoals aangegeven onderkennen ook wij het belang van een goede aansluiting van het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn en het gebied ten noorden daarvan. Daarom wordt begin volgend jaar gestart met een ontwikkelingsvisie, die meer zicht zal geven op de aansluiting (waaronder verkeerskundig). Indien er duidelijkheid komt over de inrichting van de Van Sijpesteijnkade zal dit worden verwerkt in het IPVE (indien noodzakelijk). Dat er speciale aandacht nodig is voor de uitwerking van de Mineurslaan onderkennen wij. In een vervolgfase zal hier nadere uitwerking aan worden gegeven.</p> <p>Opgemerkt wordt dat het IPVE geen uitspraken doet over de vastgoedontwikkelingen.</p>

<p><b>Ambities en Uitdagingen</b></p> <p>We ondersteunen de belangrijkste ambities: verbinden, herstellen en betekenis geven. Stadscorridor wordt dé hoogwaardige langzaam verkeer <b>verbinding</b> langs de bevaarbare Leidsche Rijn en herstel van de verbinding van Lombok met het centrum die vooral mogelijk gemaakt wordt door ondertunneling van het huidige Westplein.</p> <p>Nog niet opgenomen is de verbinding van de wel geplande langzaam verkeer verbinding met de serpentine boven op het groene dak van de Jaarbeurs en verdere aansluiting op fiets verbindingen in Kanaleneiland.</p> <p>Belangrijke uitdagingen zijn het <b>herstellen</b> van oude structuren en het terugbrengen van sociale veiligheid en leefbaarheid. Er kan een grote spanning ontstaan tussen massieve hoogbouw en leefbaarheid op maaiveld/op forumhoogte. Hoge kwaliteit van de openbare ruimte, sociale veiligheid en leefbaarheid stelt ook eisen aan de bebouwing zelf, onder meer aan de menselijke maat van de plint.</p> <p>In de klankbordgroep Kop van Lombok zijn verschillende uitgangspunten uitgewerkt die van belang zijn voor het <b>betekenis geven</b> van het gebied tussen Lombok en het centrum en het deelgebied Leidsche Rijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trek de sfeer van Lombok door tot het spoor (binnentuin, diversiteit, kleinschalige mix van wonen, werken, winkelen verblijven)</li> <li>- gebied ten noorden van de bevaarbare Leidsche Rijn is een contrapunt op menselijk maat ten opzichte van het meer grootschalige ‘forum’ aan de zuidzijde van de bevaarbare Leidsche Rijn. De bebouwing en openbare ruimte langs de bevaarbare Leidsche Rijn vormen een overgang van het grootschalige naar de menselijke maat.</li> </ul>	<p>Het ipve beperkt zich tot het projectgebied van het stationsgebied en sluit op de grenzen aan op aanwezige of in de nabije toekomst te realiseren infrastructuur.</p> <p>In het Structuurplan zijn reeds eisen en randvoorwaarden opgenomen over hoe ‘grootschalige’ bebouwing zich op het maaiveld moet ‘gedragen’. Dit is geregeld in het document over schaal (S, M, L, XL) dat eveneens is opgenomen in het IPvE (paragraaf 3.1). Tevens is een nota Beheer en Veiligheid opgesteld, waarin eisen zijn opgenomen m.b.t. beheer en veiligheid . Beide documenten zijn kaderstellend voor de ontwikkeling van vastgoed in het stationsgebied. Voor iedere specifieke vastgoedontwikkeling wordt een document opgesteld, waarin randvoorwaarden worden opgenomen om de gewenste kwaliteit te realiseren</p> <p>De door u genoemde uitgangspunten worden meegenomen in de uitwerking van fase 2.</p>
<p><b>Verkeer en ALU</b></p> <p>Ook in het bijgestelde ALU is de knip Croeselaan behouden.</p> <p>Het gebied mag bereikbaar blijven met de auto voor bestemmingsverkeer en expeditieverkeer. Maar er is een steviger ambitie gewenst die erop gericht is dat zo weinig mogelijk mensen hiervan gebruik maken omdat de alternatieven langzaam verkeer en trein/tram/bus zo goed zijn.</p> <p>Wat ons betreft mag dat betekenen dat de wijk-wijk verbindingen voor de auto door dit gebied minder aantrekkelijk worden. Wijk-wijk verbindingen voor de auto zien wij liefst verplaatst naar de rand van de stad.</p> <p>(raadvoorwaarde 4.1.1.d Graadt van Roggeweg en Croeselaan eindpunt en geen wijk – wijk verbinding)</p>	<p>De verkeersstructuur in het IPvE moet passen binnen de kaders van het ALU. Nog meer knips aanbrengen op doorgaande verbindingen (bijvoorbeeld in de Graadt van Roggenweg) zou strijdig zijn met het ALU; gevolg zou zijn dat te veel verkeer wordt overgeheveld naar andere hoofdwegen. Daarnaast bedient de Graadt van Roggenweg de oostkant van het Statiosngebied en de Binnenstad.</p> <p>De verbinding Damstraat-Verlengde Damstraat is voor het autoverkeer slechts toegestaan in één richting en is wenselijk i.v.m. de ontsluiting van het gebied aan weerszijde van de Leidsche Rijn.</p> <p>Het ‘rondje om de Moskee’ is onderwerp van gesprek bij de planontwikkeling Kop Lombok. De planontwikkeling van het Stationsgebied zal daar op aansluiten.</p>

<p>We vragen aandacht voor enkele aansluitende verbindingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- beperken autoverkeer over Croeselaan ten zuiden van plangebied</li> <li>- wenselijk om te studeren op verkeersstromen door Lombok <ul style="list-style-type: none"> <li>o Op dit moment auto en verkeerdruk in Kanaalstraat/Damstraat</li> <li>o Er moet een oplossing komen voor 'het rondje om de Moskee' voor gebruikers van de parkeergarage Kop van Lombok</li> <li>o Damstraat – verlengde Damstraat moet geen wijk-wijk auto verbinding voor de auto worden.</li> </ul> </li> </ul> <p>houd ruimte open om te studeren op éénrichtingsverkeer in of autovrij maken van de Kanaalstraat en omkeren éénrichtingsverkeer in Damstraat zuid, voor uitwerken van de overige nieuwe routes op het ondertunnelde Westplein.</p> <p>In aansluiting hierop pleiten we voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. het uitwerken van een alternatief voor de voorgestelde routing van autoverkeer in het nieuwe Van Sijpesteijnkwartier (route auto om blok NH Hotel tegen de klok in).</li> <li>b. eventueel 2 richtingsverkeer in Jaarbeurspleinstraat tot ingang Parkeergarage onder bebouwing Van Sijpesteijnkade.</li> <li>c. 4.1.3.f p. 40 eenrichtingsverkeer voor auto's op brug Damstraat – Verlengde Damstraat in andere richting 4.2.5. p5 andere richting 4.2.6.</li> <li>d. 4.2.8 30 km zone ook voor (H)OV op maaiveld Kop van Lombok, Damstraat, Leidseveertunnel en verlengde Graadt van Roggweg.</li> <li>e. ingang parkeergarage NH hotel niet langs Leidseweg (4.2.1.2. p 52). Deze kan ook op Jaarbeurspleinstraat. Omkering éénrichtingsverkeer route rond blok NH-Hotel levert ook betere toegang parkeergarages op.</li> <li>f. onderzoek de mogelijkheid om de uitgang van de expeditiestraat en/of de toegang van de garage onder bebouwing Van Sijpesteijnkade naar de doorbraak HOV door Cranenborch te verplaatsen</li> </ol>	<p>De verdere detaillering van de verkeersstructuur van het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn zal in een volgende fase aan bod komen.</p> <p>De Croeselaan zuid zal ook rustiger worden door de knip Croeselaan ten opzichte van de situatie als er geen knip op de Croeselaan zou worden aangebracht.</p> <p>In reactie op de punten a, b en c: De routing met de klok mee in combinatie met de 'geplande één richting' levert minder kruisende bewegingen op en zorgt daardoor voor een snellere en veiligere afwikkeling van het autoverkeer. Dat geldt ondermeer voor de voetgangersstromen tussen de tramhalte en de OV-Terminal.</p> <p>Uitwerking –waaronder de 30 km/uur zones– in gebied ten noorden van de Leidsche Rijn komen in volgende fase aan bod.</p> <p>De uitgang van de expeditiestraat en/of de toegang van de garage onder bebouwing Van Sijpesteijnkade naar de doorbraak HOV door Cranenborch te verplaatsen zou tot gevolg hebben dat de kruising met de HOV-baan onveilig wordt evenals de kruising met de voetgangersstromen van en naar de tramhalte.</p>
<p><b>4.1.1.j lokale ontsluitingswegen</b>  4.1.1.g en H p 16  Stadscorridor: De beoogde bebouwing langs de stadscorridor is small tot medium. De stadscorridor als hoofdverbinding voor langzaam verkeer tussen Utrecht West en de rest van het centrum stelt hoge eisen aan de kwaliteit van de bebouwing langs de corridor in het bijzonder de plint. Die eisen zijn nog niet scherp uitgewerkt.</p> <p>De Leidse Veer Tunnel en Daalse Tunnel worden op dit moment niet als sociaal veilig ervaren. In het kader van het herstellen van de verbinding van Lombok met het centrum ligt hier een ontwerppoging: welke eisen in IPvE horen hierbij?</p>	<p>Het IPvE stelt geen eisen aan de bebouwing. Eisen aan de bebouwing worden meegenomen en uitgewerkt in de overeenkomsten met partijen over de ontwikkeling van vastgoed.</p> <p>Beide tunnels behoren tot fase 2 (zie eerdere reactie hoe we daarmee omgaan)</p>

De aansluiting van het Forum op de Van Sijpesteijnkade kan ook op een andere plaats (evenals de aansluitende voetgangersbrug: dichtbij de Van Sijpesteijntunnel en de aansluiting van het Forum op de Noordertunnel of dichtbij/langs de HOV brug over de bevaarbare Leidsche Rijn.

Het is wenselijk het materiaal en profiel van de huidige Leidse Weg nog eens te bekijken, Deze zijn nu niet comfortabel is en lokken onveilig gedrag uit Sommigen hebben een voorkeur voor asfalt i.p.v. klinkerverharding als materiaal voor de verharding van fietspaden 4.1.4.b. Anderen zien dat als een aantasting van de historische kwaliteiten en uitstraling van de Leidseweg. Door de Singelmast Leidsche Rijn ook te gebruiken tot en met de Van Sijpesteijnkade / het Smakkelaarsveld versterk je de doorgaande lijn van de stadscorridor.

We maken ons zorgen over de expeditiestraat. Krijgen we weer een afzichtelijke en onveilige junkentunnel en dito omgeving?

Kan de uitgang van de expeditiestraat verplaatst worden naar de doorbraak van het HOV door het Cranenborchgebouw?

4.2.16. toelevering via de van Sijpesteijnkade is niet gewenst.

Expeditiestraat 4.1.1.i 3.2.15

Het dak boven de expeditiestraat wordt licht en Lucht toelatend. We maken ons zorgen over de luchtkwaliteit binnen en boven de expeditiestraat We missen eisen t.a.v. technische voorzieningen / eisen aan gebruikers / milieunormen

Zijn er geen voorzieningen wenselijk met eventuele expeditie over water als toelevering voor kantoren in stationsgebied?

Het ipve doet geen uitspraken over de exacte locatie. Uw suggesties zullen worden meegenomen in de ontwikkeling van het forum.

Vanaf de Leidse Poortstraat wordt een vrij-liggend fietspad gerealiseerd volgens de geldende normen. De Leidseweg zelf behoort niet tot het stationsgebied en is derhalve geen onderwerp van studie. De gekozen verharding past goed bij de gewenste uitstraling van het gebied, waarbij uiteraard aandacht zal zijn voor de wijze van uitvoering. Immers bepaald dat mede het uiteindelijke comfort.

We onderkennen dat de Mineurslaan extra aandacht nodig heeft. Daarom gaan we met betrokken partijen aan de slag om het gebied goed in te vullen.

De combinatie van (expeditie)verkeer met HOV is vanuit verkeersveiligheid en -afwikkeling niet wenselijk.

Over de ontwikkeling van de Van Sijpesteijnkade en bereikbaarheid van het sporeplacement en de Verkeersleidingspost vinden gesprekken met NS Poort plaats. NS Poort is verantwoordelijk voor deze ontwikkeling. Indien het mogelijk is de Van Sijpesteijnkade te ontlasten van expeditieverkeer voor deze bestemmingen zien ook wij daar voordeel in. Opgemerkt wordt dat expeditieverkeer voor de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade niet voorzien is via de Van Sijpesteijnkade, met uitzondering van bijvoorbeeld verhuishagens.

Voldaan moet worden aan de (wettelijk) geldende eisen m.b.t. luchtkwaliteit. Zoals in paragraaf 1.4 wordt toelicht zijn algemeen geldende kaders niet opgenomen in het IPvE. Uiteraard spelen de door u genoemde aspecten een rol bij de uitwerking van de plannen.

Er is inderdaad gekeken naar expeditie over water. Tot op heden heeft dat niet tot concrete plannen/voorstellen geleid. Indien dat wel het geval zal

	<p>bekeken worden of voorzieningen kunnen worden ingepast.</p>
<p><b>HOV / trambaan</b>  We hebben nog veel vragen over de HOV, over de reservering HOV en over de trambaanvarianten en zijn ook nog helemaal niet gerust op.  HOV reservering en trambaan op tekening 57 niet zelfde route (⇔ 4.2.21)?  Er licht volgens ons een belangrijke ontwerpopdracht voor de integratie van HOV verbindingen in gebied ten noorden van bevaarbare Leidsche Rijn om de ambities verbinden en herstellen waar te maken. (4.1.3.e p. 40 geen constructieve elementen in openbare ruimte HOV achter gevel).</p>	<p>In de kaart op pagina 57 is de reservering HOV in de Mineurslaan Noord onjuist weergegeven. Deze moet gelijk liggen met de tram.</p> <p>Er ligt inderdaad een belangrijke ontwerpopdracht. Daarom is ook besloten een ontwikkelvisie op te stellen voor het gebied.</p>
<p><b>Fietsen/langzaam verkeer</b>  Wij zien meer mogelijkheden voor fijnmazige fietsroutes in het gebied van het huidige Westplein.  Zie ook p.58  Zorg voor aansluiten van de langzaam verkeer route over de Rabobrug op de Serpentine over het groene dak van de Jaarbeurs en verdere aansluiting op fietspaden door Kanaleneiland.  We pleiten voor ander routes van het Forum naar de Van Sijpesteijnkade / Westplein (zie ook deelgebied Forum Noord).  Er is een groot risico dat het Forum Noord in het bijzonder 's avonds een sociaal onveilige plek wordt.  Langzaam verkeerroutes zoveel mogelijk vrij van VRI's. Het is belangrijk om goed te anticiperen op mogelijk ongewenst gedrag fietsers (om o.m. conflicten met voetgangerstromen te voorkomen) en parkeren fietsen (zie ook meubilair p 46 4.1.6. b-d)</p>	<p>De fietsroutes ten noorden van de Leidsche Rijn worden meegenomen in de uitwerking van fase 2</p> <p>De Rabobrug sluit aan op het tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Croeselaan. Vanaf dat punt is Kanaleneiland snel en makkelijk te bereiken via het fietspad langs de Van Zijstweg.</p> <p>Er ligt inderdaad een belangrijke ontwerpopdracht. Daarom is ook besloten een ontwikkelvisie op te stellen voor het gebied.</p> <p>Uitgangspunt is inderdaad om zo min mogelijk VRI's te plaatsen; alleen daar waar noodzakelijk.</p>
<p><b>Hulpdiensten</b>  De toegang voor de hulpdiensten tot het spooreplacement via de Van Sijpesteijnkade is niet logisch. Bij de onderdoorgang onder het spoor is er een groot niveauverschil met het spooreplacement. De Route biedt wel toegang tot de Noordertunnel. Er is een groot aantal alternatieven denkbaar: bijvoorbeeld naast de al aangegeven HOV banen en de expeditiestraat via de toegang tot de parkeergarage onder het bouwblok Van Sijpesteijnkade. En dan zijn er in het niet openbare gebied verschillende toegangen denkbaar naar de emplacementen: de huidige route achter de bebouwing van de Van Sijpesteijnkade, tussen Aurora en stadkantoor, bij de OVT.  Dit betekent ook dat HOV brug over de bevaarbare Leidsche Rijn dan lager kan worden.4.2.37 of dat het fietspad niet daar hoeft te zakken.  Ook expeditie via de Van Sijpesteijnkade is niet logisch en kan over de hierboven aangegeven</p>	<p>De bereikbaarheid van het brandweerp pad is een verantwoordelijkheid van NS Poort. Er zijn inderdaad meerdere oplossingen denkbaar. Vanuit de gemeentelijke verantwoordelijkheid is in ieder geval de mogelijkheid gewaarborgd om het brandweerp pad (en de VL post) te bereiken vanuit de openbare ruimte.</p>

routes.	
<p><b>Blauw</b>  Staat het (minimaal wenselijke) PVE van een bevaarbare Leidsche Rijn nog op het netvlies? Dat is: 8 m breed x 1,6 m diep x 2,1 m hoog. Ik kan niet altijd zien of dat overal gehanteerd wordt (op de breedte van de Van Sijpesteijntunnel na, waar we het op dat stukje met ca 6,5 m breedte zullen moeten doen)  We pleiten er voor om een interessante verbinding te maken tussen het water van de Kruisvaart en de bevaarbare Leidsche Rijn. Je kunt denken aan een blauw natuurlijke begrenzing van de expeditiestraat of een slinger van 'blauwe' kunsttoepassingen over het Jaarbeursplein en de Jaarbeursstraat.</p>	<p>Het IPvE gaat uit van een <u>bevaarbare</u> Leidsche Rijn. De Leidsche Rijn krijgt een breedte van minimaal 16,5 meter. Ter plaatse van de Van Sijpesteijntunnel is de minimale breedte ca. 6,10 meter. Dit is de minimale breedte die noodzakelijk is voor het bevaarbaar maken van de Leidsche Rijn. In overleg met de havendienst is 6,5 meter als minimale breedte gehanteerd voor de overige bruggen over de nieuwe Leidsche Rijn. Met deze breedte zijn alle beoogde bruggen over de nieuwe Leidsche Rijn inpasbaar.</p> <p>Uw suggestie voor een 'blauwe verbinding' geven we mee aan de ontwerpers van het gebied.</p>
<p><b>4.4. kunst</b>  Het IPvE beperkt zich tot een kunsttoepassing op het Jaarbeursplein. Wij zien veel mogelijkheden voor kunsttoepassingen op ander plekken zowel in gebied ten zuiden als ten noorden van bevaarbare Leidsche Rijn. Dat kunnen ook blauwe kunsttoepassingen verwerkt in de bestrating of interessante verlichtingstoepassingen zijn. Mogelijk vormt een groot kunstobject een mooie begrenzing tussen het Jaarbeursplein en de kop van de Croeselaan.</p>	<p>We geven uw suggesties mee aan de ontwerpers in de voorbereiding op het voorlopige ontwerp.</p>
<p><b>4.5. Randvoorwaarden cultuurhistorie</b>  De motie 'Viva Van Sijpesteijnkade' is nog niet verwerkt.</p>	<p>Zodra helder is wat de inhoudelijke uitkomst is van de motie zal dit worden aangepast in het ipve.</p>
<p><b>4.6. Randvoorwaarden techniek</b>  Opnemen oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's brommers fietsen</p> <p>4.6.2.(regenwater) Zijn de bepalingen geen beperking op gebruik regenwater voor een kunstwerk of voor eventueel ander functioneel gebruik van hemelwater (denk aan de biowasmachine)?</p> <p>4.7 luchtverontreiniging  We missen beleid gericht op beperkende maatregelen vervuilende automobiliteit.  We missen eisen t.a.v. risico luchtverontreiniging onder en boven op het forum door OV en expeditieverkeer.  Ook missen we in deze paragraaf eisen t.a.v. energiebesparing.</p>	<p>Goede suggestie</p> <p>Indien er goede plannen zijn voor het gebruik van regenwater is dit mogelijk.</p> <p>De plannen moeten voldoen aan wettelijk eisen. Recent (na gereedkomen ipve en fo) is de Catalogus Duurzaam stationsgebied Utrecht opgesteld en vastgesteld. Hierin zijn diverse ideeën opgenomen m.b.t. duurzaamheid. Duurzaamheid speelt zeker een rol in de uitwerking van de plannen</p>

<p>4.8 vastgoedontwikkeling</p> <p>We missen erg de wederkerigheid in eisen van kwaliteit van openbare ruimte en vastgoed. De ambities om te verbinden, te herstellen en betekenis te geven en het beschermen van de menselijk maat op de stadscorridor als verbindingroute en het Jaarbeursplein en het forum als verblijf- en ontmoetingsruimte stellen wat ons betreft hoge eisen aan het vastgoed. Die eisen worden wat ons betreft nog te weinig uitgewerkt.</p> <p>4.8.14 Nadere eisen aan plint Leidseweg – Van Sijpesteijnkade (stadscorridor) stringenter formuleren eis versterken leefbaarheid op gebruiksniveau semi openbare ruimte.</p> <p>4.8.4. Expeditie via de parkeergarage onder het jaarbeursplein heeft de voorkeur.</p> <p>4.8.9. We begrijpen de eis t.a.v. het maaiveld bij het monument op de Van Sijpesteijnkade niet goed. Deze eis moet misschien in het uitwerken van alternatieven voor het Deelgebied Leidsche Rijn opnieuw bekeken worden.</p> <p>P 92 Waarom garanderen terrasmogelijkheid in noordoosthoek NH Hotel?</p>	<p>Specifieke eisen aan vastgoed, zoals u ze noemt, worden opgenomen in de zogenaamde Werkboeken Randvoorwaarden, die voor iedere specifieke vastgoedontwikkeling worden opgesteld. Deze documenten vormen onderdeel van de overeenkomsten die met partijen worden gesloten over de ontwikkeling van vastgoed.</p> <p>Ook is dat onze voorkeur; of dit ook mogelijk is wordt nader uitgezocht.</p> <p>De eis is inderdaad niet heel concreet, maar beoogt vooral aandacht voor een goede inpassing (niveauverschil bestaand en toekomstig maaiveld)</p> <p>Uitgangspunt is het handhaven van het bestaande NH hotel (met terras)</p>
<p><b>Groen</b></p> <p>Groen is mooi en prettig, maar het is de vraag of we nou vooral aan de zuidzijde van de Leidsche Rijn vanaf de Leidsche Poort een strakke bomenrij moeten planten. Als je het huidige profiel doortrekt, dan zit het groen vooral aan de noordzijde en een wat meer stenige kade aan de zuidzijde, hoewel dat bij de Van Sijpesteijnkade inderdaad aan beide zijden groen is. Dit is een van de punten die bij de visieontwikkeling en ontwikkeling van het PvE Van Sijpesteijnkade nog aan bod zouden moeten komen en zouden moeten kunnen kleiden tot bijstelling van dit IPVE/FO.</p>	<p>Indien er nieuwe betere inzichten ontstaan agv de ontwikkelingsvisie is het mogelijk het ipve hierop aan te passen.</p>
<p><b>5.3 Deelgebied Leidsche Rijn. P 102 e.v.</b></p> <p>De motie ‘Viva van Sijpesteijn’ van de Gemeenteraad (17-09-2009) vraagt om een SPvE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Dat de cultuurhistorische uitstraling van de Van Sijpesteijnkade zoveel mogelijk behouden dient te blijven</li> <li>o Dat de rooilijn van de Van Sijpesteijnkade zoveel mogelijk behouden dient te blijven</li> <li>o Dat de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade, in ieder geval de panden 25, 23 en 27 zoveel mogelijk behouden zou moeten blijven</li> <li>o Dat de natuurlijke verbinding via de Leidsche Rijn uitgebreid zou kunnen worden met een zichtlijn van de organisch gegroeide bebouwingsstructuur</li> <li>o Dat er zicht zou moeten komen op een natuurlijke verbinding met een zichtlijn van</li> </ul>	

<p>de organisch gegroeide bebouwingsstructuur.</p> <p>Deze motie is nog niet verwerkt.</p> <p>Waarom de verplaatsing van de gevellijn t.o.v. structuurlijn en huidige situatie? Behoud van de gevellijn op de Van Sijpesteijnkade sluit aan om de wens combinatie oud en nieuw/behoud van de bestaande gevels op de Van Sijpesteijnkade.</p> <p>De aansluiting tussen Forum en Van Sijpesteijnkade hoeft niet door de bebouwing langs de Van Sijpesteijnkade, direct langs het monument. Alternatieven zijn direct langs de HOV lijn of via de toegang vanaf het Forum naar de Noordertunnel.</p> <p>De hulpdiensten en expeditie kunnen beter achter langs de bebouwing van de Van Sijpesteijnkade dan over de kade zelf.</p> <p>P 102 Verharding (klinkers) en profiel huidige Leidseweg zijn niet comfortabel en leiden tot onveilig gedrag fietsers. Mogelijk heroverwegen (tweerichtingsfietspad, rood asfalt).(zie boven). Het fietspad op de stadscorridor ook van rood asfalt.(5.3.f.) De sfeer van de Leidseweg kan verder doorgetrokken worden op de stadscorridor bijvoorbeeld door toepassen van de 'Leidse Singel' verlichting.</p>	<p>Op dit moment wordt de gevellijn aangehouden zoals deze in het Structuurplan is aangegeven. Afhankelijk van de uitkomsten uit de motieafwikkeling zoals u noemt, zal het IPvE hierop worden aangepast</p> <p>We nemen uw suggestie mee in de nadere uitwerking van het forum.</p> <p><b>Zie reactie op 'Hulpdiensten'</b>. Expeditie van de mogelijke bebouwing geschiedt via de Mineurslaan. Expeditie van lokale functies (VL-post, spooreplacement en woningen langs de kade) geschiedt vanaf de kade zelf. Het gaat hier om geringe hoeveelheden (bijvoorbeeld verhuishuizen). Vandaar dat de kade zal worden ingericht als 'erf' waarover autoverkeer mogelijk is. Wel is een apart gemarkeerd fietspad voorzien vanwege de grote stroom fietsers.</p> <p>Vanaf de Leidse Poortstraat wordt een vrij-liggend fietspad gerealiseerd volgens de geldende normen. De Leidseweg zelf behoort niet tot het stationsgebied en is derhalve geen onderwerp van studie. De gekozen verharding past goed bij de gewenste uitstraling van het gebied, waarbij uiteraard aandacht zal zijn voor de wijze van uitvoering. Immers bepaald dat in hoge mate het comfort.</p>
<p><b>Visieontwikkeling gebied ten noorden van de bevaarbare Leidsche Rijn.</b> De relaties met de omgeving, in het bijzonder ten noorden van de Leidsche Rijn c.q. met het Westplein en omgeving, dienen beter en vollediger te worden uitgewerkt. Er worden nu terecht regelmatig al uitstapjes gemaakt, maar ook weer niet echt goed en volledig. Dat betekent op korte termijn met de ontwikkelvisie voor ook dat gebied (zoals B&amp;W heeft toegezegd) en dan op punten nogmaals dit IPvE in die samenhang bezien.</p>	<p>Zoals toegezegd start de visieontwikkeling begin volgend jaar. Indien dit leidt tot gewijzigde inzichten zal het ipve worden aangepast</p>
<p>Ben op de consultatieavond geweest, plein zal enorm opknappen dat is duidelijk. Ik mis echter groen in het programma van eisen. Merkte dat ook op tijdens de avond. Er werd uitgelegd dat dit problematisch is gezien de</p>	<p>Bij de ontwikkeling van Stationsgebied West spelen boomstructuren een grote rol. In alle straten en op het Jaarbeursplein worden bomenrijen en boomgroepen opgenomen. Zoals u aangeeft zal er echter een goed</p>

<p>auto- en fietsparkeergarage onder het plein en de trap en het feit dat er evenementen gehouden moeten kunnen worden. Ik begrijp dat dit het er niet makkelijker op maakt en toch breng ik dit punt nog graag onder de aandacht. Ik denk dat de leefbaarheid met sprongen vooruit gaat met "hoogwaardig groen". Dit is ook heel duidelijk gesteld in de nota "Het Utrechtse Stationsgebied geeft duurzame energie" van gemeente en provincie Utrecht en Senter Novem van mei jl. voor hun onderzoekers op dit punt is het duidelijk: groen moet. De gemeente kan (en moet zelfs volgens mij) op deze plek een voorbeeldfunctie uitoefenen om ook op andere plekken in het Stationsgebied van andere partijen te kunnen verlangen dat ze groen inbrengen. Wat komt er anders enigszins substantieel van de goede bedoelingen van de genoemde nota terecht?</p>	<p>evenwicht moeten worden gevonden tussen de plaatsing van bomen en de vele functies van het Jaabeursplein</p>
<p>Opmerkingen workshop 'verplaatsen':</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Als het Paardenveld, de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg "doodlopen", blijft eigenlijk alleen de Catharijnesingel nog over voor de afwikkeling van bestemmingsverkeer voor de woonfunctie in het gebied.</li> <li>Let op toegankelijkheid rolstoelen! En: Mindervalide mensen hebben een probleem als ze voor het overstappen op een andere bus helemaal naar de andere kant van het station moeten lopen.</li> <li>Fietsers en voetgangers lopen veelal door elkaar heen vanuit Lombok naar Utrecht centraal; kijk eens of dat op 1 of andere manier beter gescheiden kan worden!</li> <li>Lopen de stromen fietsers en voetgangers elkaar niet in de weg met dat fietspad vlak voor het Beatrixtheater langs? Als er grote groepen mensen uit het theater komen, kan dat natuurlijk botsen met de fietsers die richting fietsenstalling Stationsplein-West gaan....</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Het woongebied is vanuit de verschillende windrichtingen bereikbaar, alleen in het kader van ALU is ervoor gekozen dit niet meer via routes door het centrumgebied te laten lopen. Automobilisten zullen eerder hun routekeuze moeten bepalen om op hun bestemming te komen.</li> <li>De keuze voor twee busterminals is reeds gemaakt. Bij de nadere uitwerking van de busrouting is aandacht voor de aansluitingen. Het is mogelijk dat verplaatsing van de ene naar de andere busterminal noodzakelijk is. De OV terminal zal in ieder geval rolstoeltoegankelijk zijn</li> <li>en d. De scheiding van voetgangers en fietsers heeft in het ontwerp duidelijk een plaats gekregen, er is sprake van aparte fietspaden, zoals bijvoorbeeld op het Jaabeursplein, die de fietsers direct naar de plaats van bestemming loodsen. Er is daarom ook gekozen voor een ruime buffer tussen Beatrixgebouw en het fietspad.</li> </ol>
<p>Opmerkingen verblijven &amp; materiaal:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Maak een programma/activiteiten/tijdelijke dingen voor tijdens de lange periode van de bouw</li> <li>Zorg voor een goede begrenzing van het plein. In Italië maken ze eerst het plein en daar worden de gebouwen op aangepast. Dat levert mooie pleinen op omdat de gebouwen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Onder de noemer 'Passie voor de Bouwput' zullen op verschillende plekken in het Stationsgebied de komende jaren activiteiten en evenementen geprogrammeerd worden. The Lunatics hebben op 16 september 2009 aan het Vredenburg het spits afgebeten. Ook daarvoor zijn er regelmatig rondleidingen door de bouwputten op Smakkelaarsveld en Vredenburg geweest (bijv in kader van archeologische vondsten)</li> <li>er is in de ontwikkeling van het ipve veel aandacht geweest voor een goede stedenbouwkundige inpassing.</li> </ol>

zich voegen naar de openbare ruimte. In Nederland doen we eerst de gebouwen en is het plein de restruimte. Daarom hebben we te weinig mooie pleinen in Nederland. Moeten we van leren.

- c. Doe veel met water; speel bv met hemelwater dat je op moet vangen, maak pierbadjes, fonteinen, watervalletjes langs de trap etc. en schaatsen in de winter. Denk aan fonteinen die bewegen, veranderen, telkens een ander beeld vanaf de trap laten zien, zorgt voor levendigheid, afwisseling.
- d. Zorg voor mooie kunst, fraaie lampen, masten, spelen met licht
- e. Zorg voor trekkers op of liever langs het plein (horeca, paviljoens oid) maar doe niet iets dat de openheid doorkruist
- f. Er komen veel mensen, zorg voor energie opwekkende trottoirs en traptreden (als je er over loopt genereer je energie) en maak dat zichtbaar door meer licht, hogere fontein o.i.d. als mensen meer energie opwekken.
- g. Horeca: zeker gewenst, maar als gevolg van de slechte bezonning wordt de kans van slagen van horeca betwijfeld. Voorstel: draaien bouwblok op het jb-plein tbv extra zon
- h. Kunst: liever kunst 'verwerkt' in het plein dan een object, interactie publiek-kunst
- i. Evenementen: plein ongeschikt als evenementenplein ivm onrust (er zullen altijd transferbewegingen zijn op het plein tbv functioneren omgeving. Dit zou onwenselijk zijn voor evenementen)
- j. Brommers: weren van plein, verstoren de 'rust' op het terras. Kunnen ze ondergronds naar stalling stationsplein west?

c. we nemen de suggestie mee bij de uitwerking van het ipve naar een ontwerp

d. we nemen de suggestie mee bij de uitwerking van het ipve naar een ontwerp

e. deze suggestie sluit geheel aan op de plannen en wordt meegenomen bij de uitwerking van vastgoedontwikkelingen

f. we nemen de suggestie mee bij de uitwerking van het ipve naar een ontwerp

g. er is in de ontwikkeling van het ipve veel aandacht geweest voor een goede stedenbouwkundige inpassing. Diverse mogelijkheden voor het Jaabeurspleingebouw zijn bekeken. de gepresenteerde locatie is uit de studie als beste naar voren gekomen.

h. we nemen de suggestie mee bij de uitwerking van het ipve naar een ontwerp

i. uitgangspunt voor het plein is dat de transferfunctie van het plein gewaarborgd moet zijn bij eventuele evenementen. In de nadere (ontwerp) uitwerking zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

j. Een ondergrondse entree van de fietsenstalling, evenals het weren van brommers, behoort niet tot de mogelijkheden.