



Verslag

Verdiepingsbijeenkomst herontwikkeling Patriacomplex Ceintuurbaan Bussum

11 juli 2023

Op dinsdagavond 11 juli 2023 organiseerde Ceintuurbaan Vastgoed CV (een samenwerking van Molsbergen Development & Impact Vastgoed) en de Alliantie de eerste verdiepingssessie. Dit was een vervolg op de startbijeenkomst van 22 mei. De onderwerpen in deze verdiepingssessie waren verkeer & parkeren en gebouw (inpassing en architectuur).

De verdiepingssessie van 11 juli vond plaats in het NH Hotel Jan Tabak aan de Amersfoortsestraatweg 27. De avond werd bezocht door circa 65 bewoners, veelal omwonenden en enkele huidige bewoners. Het projectteam bestaat uit Molsbergen Development, De Alliantie, KENK Architecten en De Wijde Blik. Op de avond waren ook enkele gemeenteambtenaren en raadsleden aanwezig als toehoorder.

De bezoekers werden aan het begin van de avond verdeeld over de twee onderwerpen in verschillende ruimtes om op die manier een evenwichtige verdeling te krijgen. Na het volgen van de ene sessie wisselden de groepen om en volgden zij de sessie met het andere onderwerp. In totaal vonden er dus vier sessies plaats. De avond startte om 19.30 uur, om 20.30 uur werd er gewisseld van onderwerp en om 21.30 uur vond er een plenaire samenvatting plaats. Tijdens de themasessies werd een groep verdeeld over drie tafels om in kleinere groepen te kunnen discussiëren. Om niet in herhaling te vallen combineren we in dit verslag de sessies per onderwerp. Zie ook de bijbehorende presentaties, die daags na de bijeenkomst op de website www.ceintuurbaanbussum.nl zijn geplaatst.

Inleiding (beide sessies)

De gespreksleiders van De Wijde Blik benoemen eerst wat de belangrijkste opmerkingen waren die volgden uit de vorige bijeenkomst en nagekomen vragen en reacties:

- De verkeerssituatie is onoverzichtelijk en er zijn zorgen dat extra autoverkeer van de toekomstige bewoners problemen zal geven;
- er zijn zorgen voor parkeeroverlast in de wijk door toekomstige bewoners en hun bezoekers;
- de volumeopbouw van de gebouwen komt massaal over.

Deze bovenstaande onderwerpen zijn verder uitgewerkt in voorbereiding op deze verdiepingssessies.



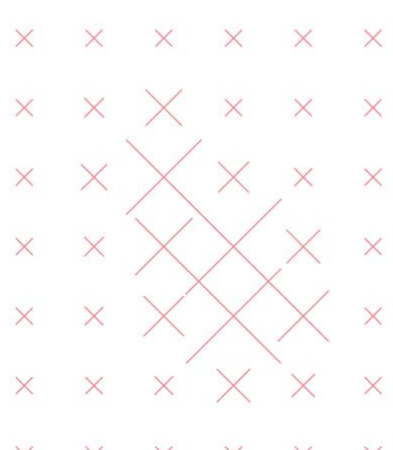
De
Wijde
Blik



Anthony Fokkerweg 1
1059 CM Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com





Sessie over verkeer & parkeren

Vanuit De Wijde Blik is Jolijn Goertz hier de gespreksleider.

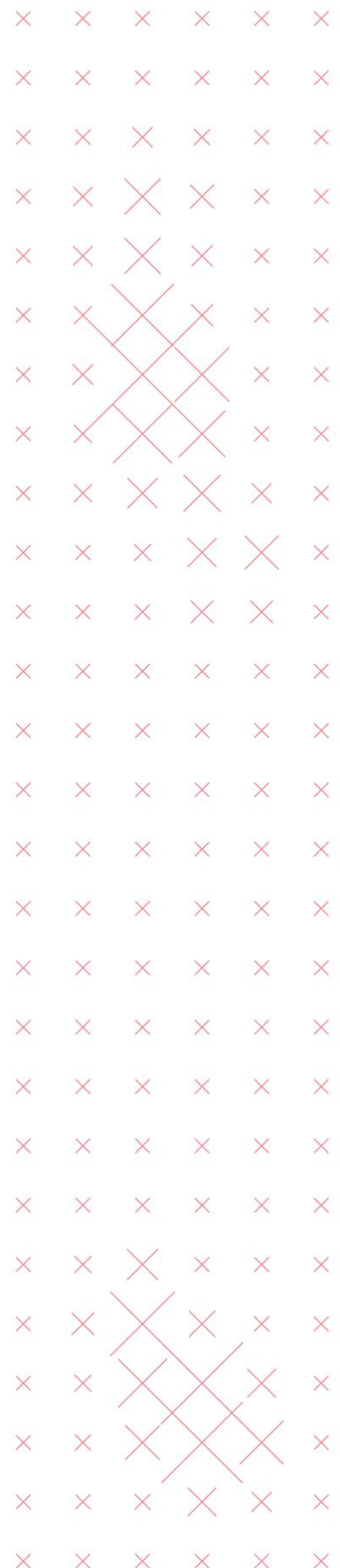
Presentatie Carl Rodewald (Molsbergen Development)

Carl Rodewald, projectleider, licht toe wat Molsbergen Development heeft onderzocht naar aanleiding van de reacties op de vorige bijeenkomst op 22 mei: de verkeersveiligheid voor fiets- en autoverkeer; en de eerste analyse van verkeersintensiteiten rondom het plangebied (hiervan zijn de tellingen voor auto's en fietsers nog niet bekend). Vandaag wil Carl zijn bevindingen delen en een eerste oplossingsrichting voorleggen. Carl licht de bestaande verkeerssituatie toe en noemt drie knelpunten die zij hebben onderzocht: het kruispunt van de Lothariuslaan; het profiel van de Ceintuurbaan; en de inpassing van de fietstunnel.

Carl licht toe dat het kruispunt van de Lothariuslaan een knelpunt is door de dubbele kruising van het fietsverkeer, waarvan maar één duidelijk gemarkeerd is. De andere markering ontbreekt, hierdoor is deze kruising (richting de fietstunnel) onduidelijk. Daarnaast is er weinig opstelruimte voor het invoegen van auto's richting de Ceintuurbaan.

De fietsroute aan de Ceintuurbaan langs de zuidoost-kant van de locatie is onoverzichtelijk doordat het fietspad hier gecombineerd is met de straat (t.o.v. overige fietsroutes waar het fietspad apart ligt). De routing verhoogt de kans op 'spookfietsers' door als tweerichtingsfietspad vanaf de Lothariuslaan te beginnen maar ter hoogte van de Nachtegaallaan over te gaan naar een eenrichtingspad. Fietsers worden gedwongen in de bocht de Ceintuurbaan richting Nachtegaallaan (ongemarkeerd) over te steken. Ook geeft het een conflict met de bushalte, waar al weinig ruimte in het profiel zit met een minimaal brede stoep ter plekke van de halte. Carl geeft aan dat de knelpunten weliswaar buiten de directe invloed van het project liggen, maar dat deze door de nabijheid wellicht wel in een integrale herinrichting samen met de gemeente kunnen worden aangepakt.

Zie voor het bovenstaande de afbeelding hieronder met links de situatie zoals getoond op 22 mei en rechts het mogelijke voorstel waarin het fietspad over het kruispunt van de Lothariuslaan duidelijker wordt doorgetrokken en de fietsers ontvlochten worden van het autoverkeer.





De Wijde Blik

Dit kan door de 'kleine Ceintuurbaan' te verbreden, hiervoor wordt op eigen perceel ruimte ingeleverd. Verder wordt in dit voorstel het kruispunt verruimd, en de routing verhelderd door het fietspad bij de bushalte op te heffen. Dit laatste kan mede door extra capaciteit voor fietsers in de Kleine Ceintuurbaan te organiseren.

Parkeren

Carl licht toe dat de doelstelling is om overlast voor de buurt door parkeren op straat zoveel mogelijk te voorkomen. Op het maaiveld komt een aantal parkeerplekken voor bezoekers. Deze plekken zijn voornamelijk voor kort bezoekers, zoals mindervaliden. De overige bezoekersplekken komen in de garage. De exacte aantallen parkeerplekken zullen afhangen van het definitief te realiseren aantal en type woningen. De basis parkeernormen moet voldoen aan de regels van het bestemmingsplan. Zoals benoemd wordt het parkeren voor het project georganiseerd binnen het projectgebied. Handhaving van openbare parkeerplekken in de wijk door gebruikers van het nieuwe project moet gezamenlijk met de gemeente georganiseerd worden. Carl geeft aan dat een deel van de toekomstige bewoners verplicht kan worden om parkeerplekken in de garage te kopen. Voor andere gebruikers, zoals sociale huurders, is dit minder evident. Andere mogelijkheden behalve koop zijn bijvoorbeeld abonnementen met kentekenregistratie.

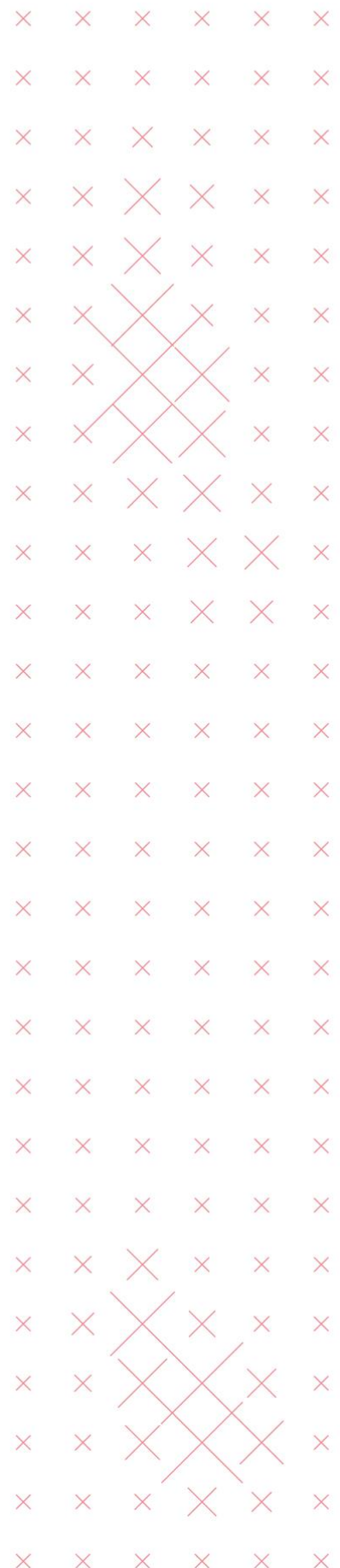
Verkeersintensiteiten

De autoverkeerstellingen dateren uit 2018. Deze worden geactualiseerd en zijn na de zomer beschikbaar. Ook zullen fietsverkeertellingen in september 2023 worden uitgevoerd, dergelijke tellingen zijn op dit moment nog niet beschikbaar. De resultaten van de tellingen vormen de basis voor een verdere analyse. Vooralsnog laten eerste doorrekeningen zien dat de wachttijden voor auto's slechts beperkt toe nemen.

Vragen en opmerkingen

Tijdens en na de presentatie komen er verschillende opmerkingen en vragen:

- De meerderheid geeft aan dat de wegbewijzing voor de fietsers op het kruispunt van de Lothariuslaan en de Ceintuurbaan onduidelijk is.
- Sommigen geven aan nog nooit spookfietsers te hebben gezien op de Ceintuurbaan bij de bushalte.
- Sommigen geven aan te begrijpen dat Molsbergen focust op het eigen perceel voor de verkeerssituatie in dit deel van Bussum.
- Er wordt aangegeven dat het kruispunt van de Nachtegaallaan nu niet ingetekend is als knelpunt, terwijl dit het wel is, omdat hier veel fietsers oversteken en dit gezien wordt als een sluiproute.





De Wĳde Blik

Vraag: Waar komt de in- en uitgang van de parkeergarage?
Deze komt aan de vertakking van de Ceintuurbaan richting de fietstunnel. Zie de rode pijl in de afbeelding hiernaast. De in- en uitgang van de parkeergarage mag (van de gemeente) in principe niet aan de kant van de (grote) Ceintuurbaan of Amersfoortsestraatweg komen. Door de ligging zou zo'n in- en uitgang te dicht bij een groot, geregeld kruispunt komen, waardoor dit geen goede mogelijkheid is.



Vraag: Kan de Lothariuslaan afgesloten worden voor auto's? Dan is het knelpunt bij het kruispunt van de Lothariuslaan en de Ceintuurbaan opgelost. Dit kan helpen tegen 'wild' parkeren en is veiliger voor fietsers.

We zullen dit met de gemeente bespreken, we kunnen niet overzien wat dit in de bredere verkeerssituatie zou doen.

Opmerking: Een omwonende stelt voor om samen met Molsbergen en eventueel andere bewoners de verkeerssituatie te bekijken. Zodat de knelpunten in de huidige situatie volledig duidelijk zijn.
Goed idee, dit gaan we samen afspreken.

Vraag: Wanneer er fiets- en autoverkeer tellingen worden gedaan, zal er dan ook in het weekend geteld worden? Dan zijn er juist veel fietsers. Tijdens de tellingen moet ook rekening gehouden worden met de vele kinderen (schooltijden) die oversteken vanuit de Nachtegaallaan.

We zullen gedurende een periode van ca. twee weken continu (24/7) meten.

Vraag: Hoe wil de gemeente handhaven tegen wild parkeren?
Momenteel kan iedereen overal parkeren, er is geen parkeerregime. Er zijn geen restricties. Carl antwoordt dat Molsbergen hier inderdaad slechts beperkt iets in kan betekenen, maar dat hij dit zal meenemen in de afstemming met de gemeente.

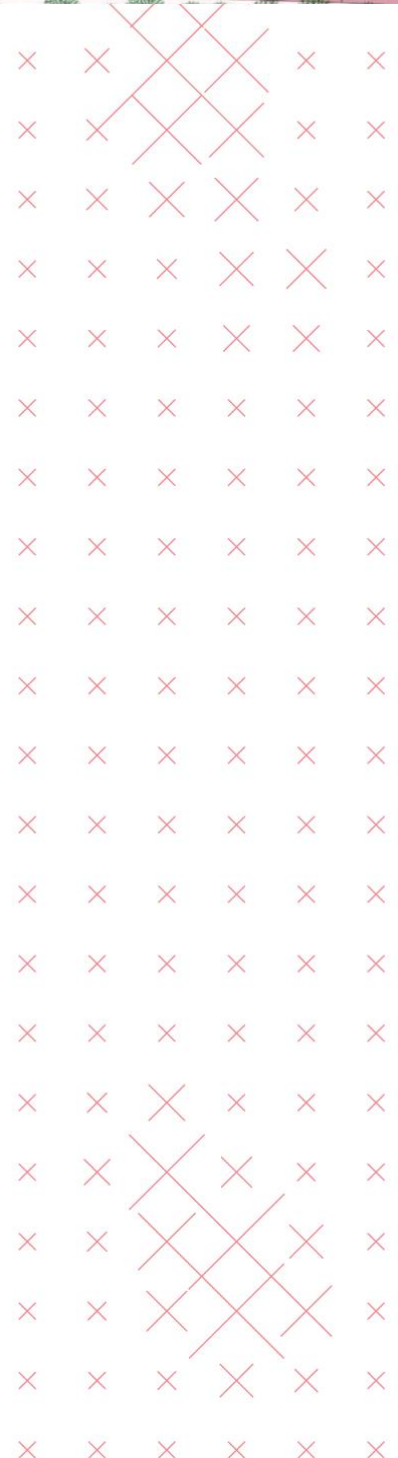
Vraag: Hoeveel parkeerplekken komen er voor de sociale huurwoningen?

Dat is afhankelijk van het aantal woningen in het definitieve plan.

Vraag: Waarom komen er niet minder sociale huurwoningen, dan ben je van de parkeerproblemen af?

Sociale huurwoningen zijn een belangrijke gemeentelijke doelstelling en hebben doorgaans een lagere parkeernorm.

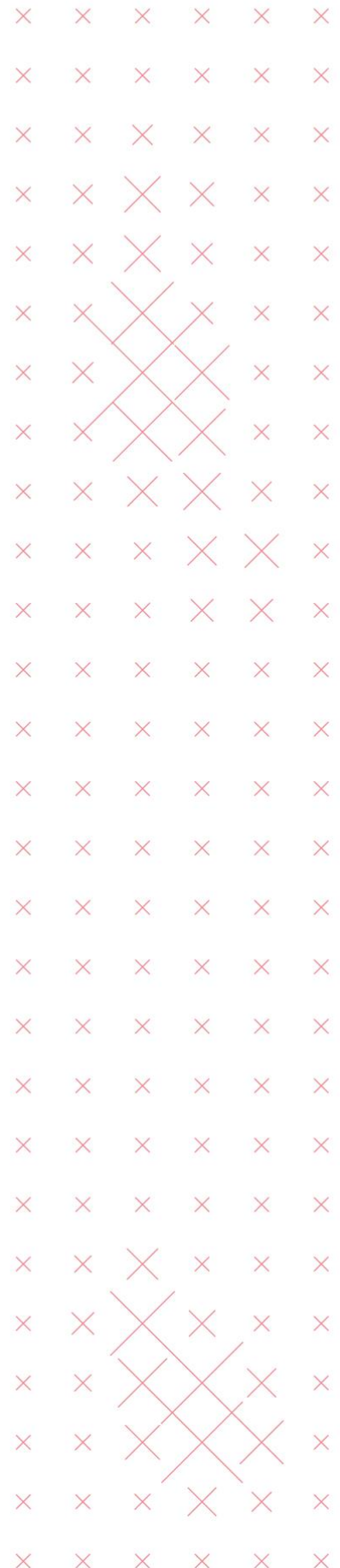
Na het algemene vragenrondje gaan de deelnemers aan de slag aan hun tafel met een plattegrond van het nieuwe inrichtingsvoorstel. Zij krijgen de mogelijkheid om wensen, ideeën of zorgen op te schrijven op post-its. Onderstaand een overzicht van de genoteerde en de mondeling meegegeven opmerkingen.





Verkeer:

- Men herkent de aangegeven knelpunten, maar er zijn er nog wel meer.
- Het zebrapad bij de Ceintuurbaan voor de afsplitsing is een onveilige oversteekplaats.
- De Lothariuslaan is een smalle weg. Hier kunnen geen twee auto's naast elkaar rijden. Dit wordt een wachtpunt voor auto's die de Lothariuslaan in willen rijden.
- Nu al staan er vaak auto's stil, te wachten op auto's in de Lothariuslaan. Met het huidige inrichtingsvoorstel zal de opstopping in de Lothariuslaan verergeren. De doorstroming van de Lothariuslaan naar de Ceintuurbaan gaat vastlopen.
- Rode straat maken van de Lothariuslaan richting de Ceintuurbaan. (*Bedoeld wordt waarschijnlijk een fietsstraat, met auto te gast.*)
- Meerdere mensen geven de suggestie om de Lothariuslaan af te sluiten voor auto's. Eventueel door een paal neer te zetten bij de ingang van de Lothariuslaan. Daarnaast moeten de fietsers hier voorrang krijgen.
- Op de hoek van het perceel bij het kruispunt Lothariuslaan – Ceintuurbaan een rotonde creëren voor ontsluiting verkeer in Lothariuslaan.
- De vuilniswagen blokkeert nu om achteruit te rijden. (*Deze opmerking stond op een Post-It bij de 'kleine Ceintuurbaan'.*)
- Het fietspad bij de kleine Ceintuurbaan moet afgebakend worden, vanwege de veiligheid van de fietsers. Kan het een fietsstraat worden, waar de auto te gast is?
- In de kleine Ceintuurbaan rijden brommers nu te hard.
- Naar aanleiding van het voorstel: Fietsers zullen vanaf de Amersfoortsestraatweg de Ceintuurbaan op fietsen aan de verkeerde kant van de weg, in plaats van dat zij via de 'kleine' Ceintuurbaan zullen fietsen.
- De auto's moeten vanaf de Amersfoortsestraatweg naar de 'kleine' Ceintuurbaan richting de parkeergarage.
- Bij de Nachtegaallaan gaan de fietsers niet één richting op. Fietsers spookrijden vanuit de Nachtegaallaan de Ceintuurbaan op aan de verkeerde kant van de weg om daar niet over te steken.
- De ontsluiting van de Nachtegaallaan en de doorsteek daarvan is een probleem. Mensen (met kinderen) die 's morgens uit de Nachtegaallaan komen, steken nu 'verplicht' op het zebrapad over. De Nachtegaallaan wordt absoluut een sluiproute om niet bij de stoplichten te wachten.
- Sommigen geven aan dat de verwachte verkeersproblemen vanzelf minder worden wanneer er minder woningen komen.



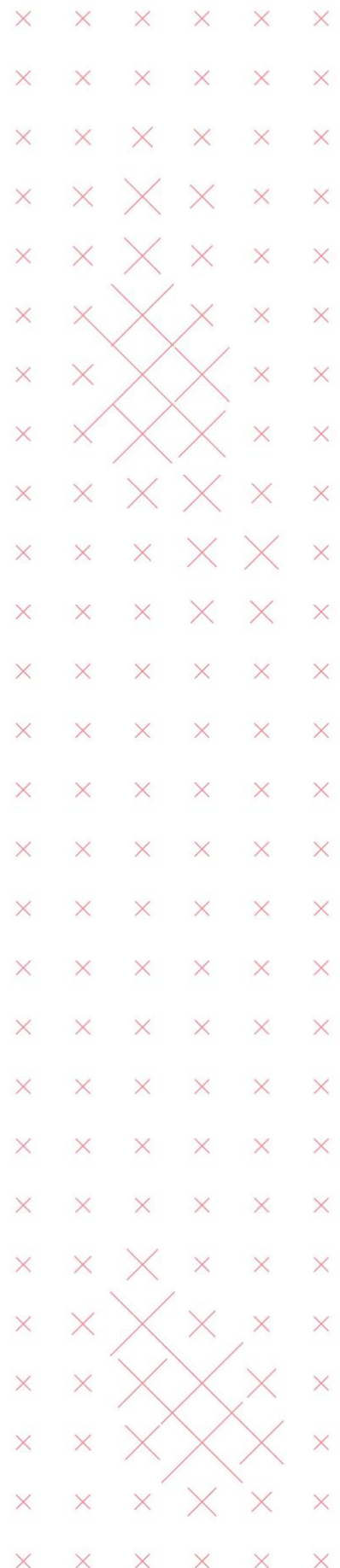


Parkeren:

- Meerdere bezoekers noemen de ontsluiting van de parkeergarage aan de Amersfoortsestraatweg bij het gebouw van de sociale huurwoningen als optie.
- De in- en uitgang van de parkeergarage vlak voor de bushalte aan de Ceintuurbaan.
- Parkeervergunningen afgeven aan bewoners.
- Hoe kun je op straat parkeren voorkomen en handhaven? (*meerdere malen genoteerd*). Gaan bezoekers en bewoners een garage inrijden als je ook gratis op straat kunt parkeren?
- Is er parkeerruimte op het perceel voor laden en lossen? En voor pakket- en bezorgdiensten?
- Ingang van de parkeergarage waar die gepland is en de uitgang aan de andere kant aan de Ceintuurbaan bij de bushalte.
- Parkeerplekken voor sociale huurders moet gratis zijn. De sociale huurwoningen moeten inclusief parkeerplek zijn.
- Geen verkoop parkeerplaatsen. Vrije toegang voor bewoners. Er moet hier VVE Handhaving op zijn.

Overige opmerkingen/suggesties/zorgen:

- Veiligheid is het belangrijkste, daarom tegen volumebouw. Want meer volume betekent meer auto's en minder veiligheid. Er zijn nu al te veel auto's.
- Het gehele plan verplaatsen naar het Zuidoosten (vanuit de afbeeldingen gezien: naar beneden). Op deze manier kan de Ceintuurbaan recht door naar de Amersfoortsestraatweg getrokken worden en ligt het perceel 'onder' de Ceintuurbaan.
- Een tunnel onder het gebouw bouwen, beginnend bij Ceintuurbaan richting Amersfoortsestraatweg.
- De fijnstof- en stikstofgehalten zijn nu al boven de norm door files.
- De schaal graag duidelijker vermelden op de tekeningen.
- Dit plan mag niet losgezien worden van de Bussum-Zuid ontwikkelingen.
- Aan de overkant van het perceel, aan de andere kant van de Ceintuurbaan is ruimte voor extra woningen.
- Waar kunnen kinderen buitenspelen?
- Er is overlast van vuurwerk in de fietstunnel.





Sessie over het gebouw

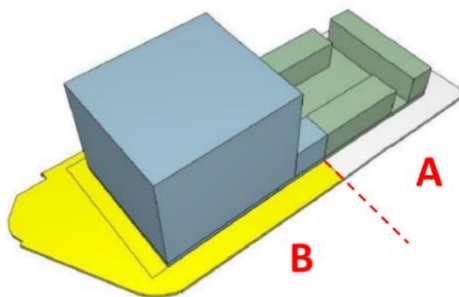
Gespreksleider Arjan Kaashoek van De Wijde Blik leidt deze subsessie.

Presentatie KENK Architecten

Pim Köther introduceert zijn bureau. KENK Architecten wil gebouwen maken die een verbinding aangaan met de omgeving. Een mooi bakstenen ontwerp wat referenties heeft met de rest van de omgeving. Een inclusief gebouw voor verschillende mensen met verschillende achtergronden.

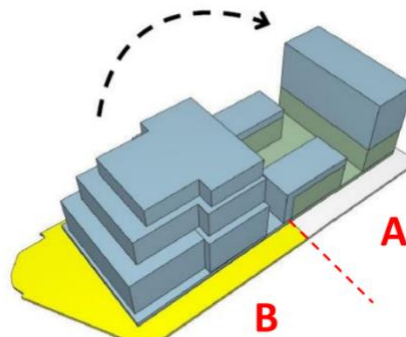
Het gebouw

Mariska van Eldonk van KENK Architecten legt uit dat de omgeving zich kenmerkt door de ruimtelijke en bijzondere bebouwing in de wijk. In de onderstaande afbeelding is links het volume dat volgens de huidige bestemmingsplannen voor beide percelen (Nusantara en de Alliantie) is toegestaan. Daarnaast is het volumevoorstel volgens het ontwerpconcept. Het voorstel moet een evenwichtiger verdeling van volume organiseren. Door het vertrappen van volumes op bovenliggende verdiepingen, zal het het gebouw beter aansluiten bij de omgeving en optisch vanaf maaiveld minder kolossaal overkomen.



Volume vigerende bestemmingsplannen
Vertaling van bouwregels bestemmingsplannen naar mogelijk volumebeeld

Bestemmingsplan

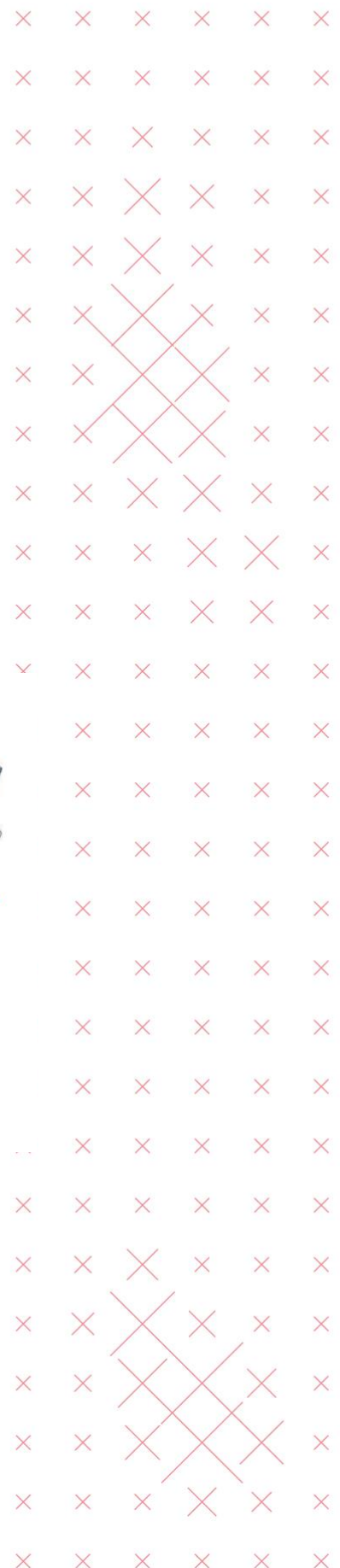


Volumevoorstel ontwerpconcept
Herverdeling volume van B naar A. Voor B kan dit binnen vigerende kaders, voor A is aanpassing nodig

Voorstel

Architectuur

De beelden die vanavond worden getoond zijn nader uitgewerkt en geven een beter idee van de architectuur. Mariska licht toe dat er in het ontwerp wordt gerefereerd aan de architectuur van de Jaren '30, die in de omgeving veel te vinden is: aansluiting in materialen (baksteen) en kleuren en verticale banden. Veel van het fiets- en autoparkeren gaat ondergronds, zodat er op het maaiveld meer ruimte komt voor groen. De kleine Ceintuurbaan geeft nu een beetje een unheimisch gevoel door de blinde muur. In het ontwerp verandert de gesloten achter-/zijkant in een levendige voorzijde, met ramen en voordeuren. De kleine Ceintuurbaan wordt hierdoor van





een utilitaire ontsluitingsroute veranderd in een meer sociaal veilige en levendige woonstraat.

Duurzaamheid en vergroening

Er zijn meerdere manieren om duurzaamheid in het plan te verwerken. In een later stadium worden hier technische adviseurs en landschapsarchitect bij betrokken worden. Voorbeelden van vergroening zijn: klimop tegen gevels, groene balkons dankzij mee-ontworpen plantenbakken, ingemetselde bijenhôtels en vogelhuisjes, nectar-houdende planten etc.

Vragen en opmerkingen

Vraag: Komen er voordeuren aan de kleine Ceintuurbaan?

Ja, daar komen ook voordeuren. Daarnaast bevinden zich hier algemene toegangen naar het binnengebied en de gezamenlijke entrees.

Vraag: Welke functies komen er in de plint?

Entrees en woningen. Er is een ondergrondse parkeergarage. Deze steekt circa 1,5 meter boven het maaiveld uit. Daar is ook de fietsenberging te vinden. Vanaf het maaiveld zijn ook de entrees te bereiken.

Vraag: Waar komen de entrees?

Aan de kant van de Amersfoortsestraatweg komt een entree voor het sociale woninggedeelte. Daarnaast komt er aan beide kanten in het midden van de lange zijden (Ceintuurbaan en kleine Ceintuurbaan) een ingang met trappen om op entreeniveau te komen.

Vraag: Hoeveel etages komen er?

De ondergrondse parkeergarage steekt circa 1,5 meter boven het maaiveld uit, daarbovenop zijn 9 bouwlagen voorzien. Het huidige gebouw is 10 lagen hoog.

Vraag: Hoeveel sociale huurwoningen komen er?

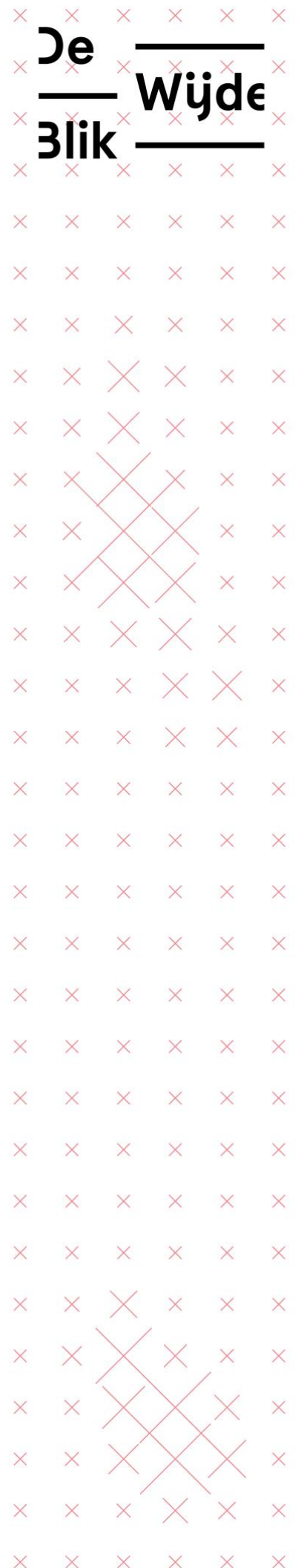
Circa 50 woningen. Dat is 30% van het totaal aantal woningen, dit is een gemeentelijke eis.

Vraag: Is het bestemmingsplan al gewijzigd voor het nieuwe plan?

Het bestemmingsplan voor de Patria-kavel is al in 2014 veranderd naar de functieomschrijving wonen. Voor dit deel van de locatie hoeft het bestemmingsplan dus niet te worden aangepast. Bij een samenhangende ontwikkeling van de gehele locatie moet het bestemmingsplan voor het Alliantie-deel wel worden aangepast.

Vraag: Is er rekening gehouden met een zonnestudie, gezien de volumetoename?

Er zijn eerste zonnestudies gedaan. We zien daarin een verandering van de beschaduwing t.o.v. het effect van het huidige Nusantara





gebouw, met name door de vertrapping van de bebouwing naar boven toe valt de schaduw minder ver.

Vraag: De wijk heeft nu mooie Jaren '30 woningen. Deze twee grote gebouwen passen daar niet bij. Hoe kunt u aangeven dat dit bij de Jaren '30 stijl past? En ik herken er geen Dudok in.

We proberen de stijl van de Jaren '30 niet te kopiëren, maar deze heeft ons geïnspireerd. Denk aan o.a. materiaalgebruik (baksteen) en opbouw gevel etc (horizontaliteit).

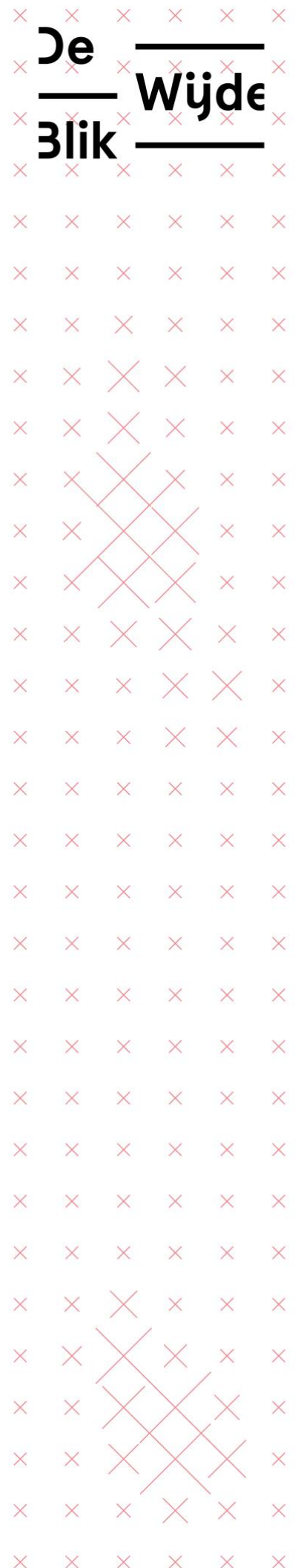
Vraag: Waarom wordt er niet een groter statement neergezet wat betreft duurzaamheid en groen? Dit is het moment om iets moois neer te zetten en niet weer een blok steen. Maak de gevel volledig groen etc. Nog liever zou ik willen dat er op deze plek een parkje komt in plaats van een gebouw.

De balkons worden straks zo groen mogelijk, maar we hebben rekening te houden met de regelgeving voor daglichttoetreding in de woningen. Aan de Ceintuurbaan worden woningen gebouwd met daglichtopeningen aan één zijde, daar moeten volgens de regelgeving dus zo veel mogelijk ramen gemaakt worden. Hier kan dus geen blinde gevel met groenbeplanting komen.

Na het algemene vragenronde gingen de deelnemers ook in deze sessie aan de slag aan hun tafel. Hieronder de meegegeven vragen en opmerkingen aan deze tafels.

Reacties van de aanwezigen over het gebouw

- Een aantal deelnemers vindt het jammer dat er automatisch wordt uitgegaan van de bovengrens van het toegestane bouwvolume conform bestemmingsplan. Volgens hen wordt er niet gekeken of het past in de omgeving. Zij vinden het een grootstedelijk ontwerp en de massa van de gebouwen niet passend in deze woonwijk, de ruimte in het bestemmingsplan rechtvaardigt niet het aantal woningen.
- Deelnemers geven de volgende opties om de bebouwing beter aan te laten sluiten op de omgeving:
 - In hoogte (max 5-7 verdiepingen), aansluitend op de Gooise Warande (Donjons)
 - Laat het aansluiten op de laagste villabebouwing aan de kleine Ceintuurbaan
 - Verdeling hoog-laag op het perceel is verkeerd; aansluitend op het laagste punt in de omgeving (villa 'Kleine Ceintuurbaan') staat het grootste volume: 10 verdiepingen aan de snelweg
 - Bebouwing uitsmeren over beide percelen is op zichzelf wel een goed idee, maar dan niet kiezen voor 2 keer kolossale gebouwen.
 - Kijk breder dan dit perceel, denk aan woningen aan de overkant van de A1. Of schuif de bebouwing als geheel op naar het zuidoosten.





- De nieuwbouw is breder dan het huidige Patriagebouw. Dit belemmert het uitzicht.
- De Artist's Impressions geven onvoldoende beeld. Er missen AI's vanaf de villa en vanaf Amersfoortsestraatweg. AI's vanuit een lager standpunt en dichterbij de gebouwen.
- Er is onvoldoende ruimte om de verkeersstromen op te lossen.
- Er komen te veel mensen wonen in deze buurt. Dat geeft een stijging in aantal auto's.
- De stijl van het ontwerp kan op waardering rekenen. Het terugspringen van etages wordt gezien als een goede zet.
- Wel wordt opgemerkt dat er bij het bouwdeel aan de snelwegzijde minder variatie mogelijk lijkt. De architecten geven aan dat dit grotendeels wordt veroorzaakt door het type woningen en hoe deze worden ontsloten én door de geluidswerende functie die dit bouwdeel ook heeft.

Reacties van aanwezigen over buitenruimte

- Balkons en terrassen aan alle zijden van het gebouw geven wel een open uitstraling, maar kunnen ook zorgen voor afbreuk van privacy van bestaande omwonenden.
- Bankjes/zitelementen aan de Ceintuurbaan zijn niet nodig volgens een aantal aanwezigen, aangezien (toekomstige) bewoners een eigen tuin/balkon hebben. Ze zijn bang voor hangjongeren.
- Iemand heeft zorgen over mogelijke windhinder. Er zullen nog windstudies worden verricht, dit is ook verplicht.

Overige reacties

- Sommigen hebben het idee dat het plan alleen over geld gaat.
- Waar ligt de ruimte voor het gesprek met de buurt?

Afsluiting

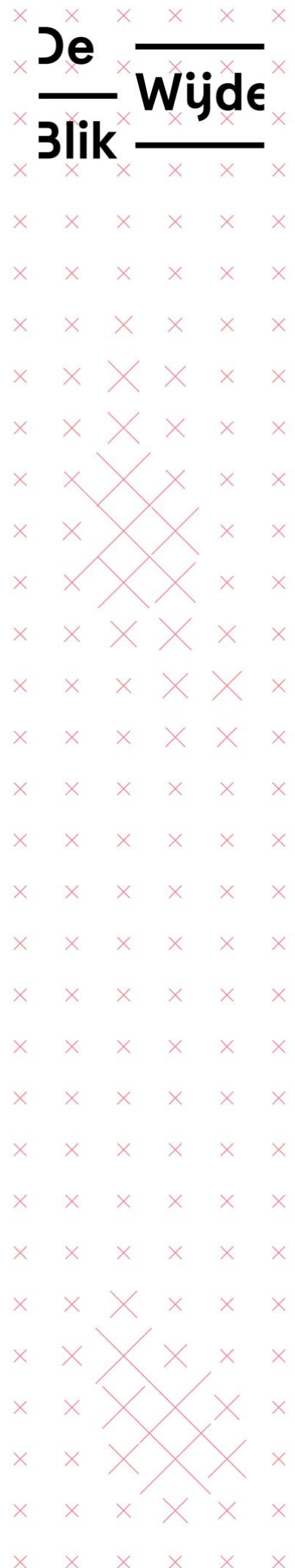
Arjan Kaashoek vat in een kort afsluitend plenair deel de belangrijkste opmerkingen en suggesties van deze avond samen.

Iemand vraagt nogmaals of het aantal woningen naar beneden kan. Arjan geeft aan dat de huidige aantallen het uitgangspunt vormen waarmee wordt gewerkt. Mocht dit door praktische beperkingen toch niet mogelijk blijken, dan moeten de ontwikkelaars en architecten hier opnieuw naar kijken. Dit is ook in de vorige bijeenkomst toegelicht.

Tot slot

De presentaties van vanavond zijn vanaf de volgende ochtend te vinden op www.ceintuurbaanbussum.nl. Hier staat straks ook het verslag.

In de loop van september zullen de nieuwe verkeersstellingen gereed zijn. Ook zullen de architecten dan weer een stap verder zijn. We





organiseren daarom een volgende bijeenkomst na de zomer. U krijgt hiervoor weer een uitnodiging via de digitale nieuwsbrief. Tot slot dankt Arjan alle aanwezigen hartelijk voor hun komst en inbreng.

