

## Definitief verslag Werkgroep Chrysantstraat-Seringstraat

13 oktober 2015, Buurtcentrum De Uithoek

Aanwezig zijn ca. 14 bewoners uit de Chrysantstraat en Seringstraat en vertegenwoordigers van de gemeente, NS Stations, ProRail, bouwbedrijf ERA Contour, projectontwikkelaar Synchron en het team Wisselspoor dat voor hen werkt. Iedereen stelt zich kort voor met naam en straatnaam of organisatie. Wethouder Paulus Jansen wilde er graag bij zijn, maar laat zich excuseren: hij heeft vanavond een begrotingscommissie.

Gespreksleider Theo Dohle van communicatiebureau De Wijde Blik licht de aanleiding en opzet van deze avond toe. Er is op 30 juni al een bijeenkomst geweest van iedereen uit de Bloemenbuurt die mee wilde denken in het kader van de participatie rond Wisselspoor. Daarna is er een bijeenkomst geweest voor het Lineair Park, op 12 september. Komende donderdag 15 oktober vindt de klankbordgroep Wisselspoor plaats. Twee mensen van deze werkgroep zitten ook in die klankbordgroep. Tijdens de klankbordgroep koppelen we de uitkomsten terug van de bijeenkomst met het Lineair Park en deze werkgroep Chrysantstraat-Seringstraat. Het verslag van vanavond zal als Conceptverslag op de website [www.utrechtwisselspoor.nl](http://www.utrechtwisselspoor.nl) verschijnen. Eventuele correcties worden naderhand in hetzelfde document verwerkt, waarna het document Definitief Verslag gaat heten.

## Aansluiting Chrysantstraat & Seringstraat met Deelgebied 1

Landschapsarchitect Steven Delva licht de planaanpassingen toe, die gemaakt zijn naar aanleiding van de eerder gemaakte vragen en opmerkingen van de bewoners. Zie hiervoor de presentatie van 13+15 oktober. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- De Seringstraat loopt op natuurlijke wijze door, het Wisselspoorgebied in, naar Hotspot 1: de Bovenbouwwerkplaats. De verlengde Seringstraat wordt autovrij, krijgt bomen en mondt zo op logische wijze uit in het groene openbare gebied rond de Bovenbouwwerkplaats. Door de nieuwe situatie ontstaan hier in de noordwesthoek van het plangebied 3 rijtjes woningen i.p.v. 4.
- Ter plaatse van de hoekwoningen grenzend aan het achterpad van de Chrysantstraat komen nu zijtuinen met achterpad naar de tuinen van de nieuwbouwwoningen. Deze zijtuinen zijn, gezien vanaf het achterpad tot de hoekwoning, 5 meter breed.
- De hoekwoningen direct grenzend aan de woningen in de Chrysantstraat hebben twee bouwlagen en sluiten daarmee goed aan op de bestaande huizen met ook twee bouwlagen. De hoekwoning en de laatste woning van de Seringstraat krijgen een gelijk aantal bouwlagen.
- De zonnestudie toont aan dat er geen schaduw in de achtertuinten van de Chrysantstraat valt als gevolg van de nieuwbouw. In de nieuwbouw zijn dakterrassen mogelijk.
- Voor de grondgebonden woningen met de grote tuinen in het verlengde van de Seringstraat wordt nu gedacht aan vrije kavels; dit zou een bijzonder woningtype kunnen worden met bijvoorbeeld een patio en atelier/werkruimte aan de spoorzijde.
- Op dit moment is nog onduidelijk hoe de doorfietsroute gaat lopen, maar het plan reserveert ruimte voor drie mogelijke routes: door de Seringstraat, een fietspad direct tussen het spoor en de Seringstraat of een fietspad via een onderdoorgang onder het spoor aansluitend op de Locomotiefstraat en verder via een route langs het spoor. Op de tekening is nu ook de mogelijkheid van een fietsroute door de Seringstraat aangegeven, plus twee mogelijkheden om de wijk aan de oostzijde weer te verlaten: via een eventuele nieuwe onderdoorgang onder het spoor door of via aansluiting op de bestaande onderdoorgang bij de Amsterdamsestraatweg.
- De auto-/parkeerroute is ook gewijzigd ten opzichte van de wedstrijdphase, dit na opmerkingen van bewoners en advies van een verkeerskundig bureau. Een deel van het eenrichtingsverkeer is omgedraaid. Doel is het verkeer meer te spreiden, maar ook beter te laten aansluiten op de aansluitende straten.
- Over het grotere geheel zijn de reacties zeer lovend bij de bewoners van beide straten. Men benoemt dat er grote verschillen zijn tussen de eerste versie (uit de tender) en wat er nu ligt als gevolg van de participatie. Vanuit de Seringstraat is er veel waardering voor de ingreep

dat hun straat nu niet langer doodloopt en dat zij niet hoeven om te lopen. Natuurlijk zijn er ook wat vragen, veelal meer over details en uitwerking.

**Vraag: Kan de groene, autovrije inrichting van de verlengde Seringstraat al wat eerder in de huidige Seringstraat beginnen, vanaf de kruising met de Chrysantstraat? Zo krijg je een vloeiender overgang van de huidige straat naar de sfeer van Wisselspoor.**

Antwoord: Een mooie gedachte, we gaan hier naar kijken. Het zou wel kunnen betekenen dat de parkeerplaatsen in dit stukje van de straat hiervoor moeten wijken.

**Vraag: Komen er hekken aan weerszijden van het achterpad? Nu is er een hek met een slot. Ik ben in dubio of dat straks nu wel of niet wenselijk is.**

Antwoord: Dat moeten we nog uitwerken. Voor beide is iets te zeggen. Overigens is er circa halverwege al een blokkade in het achterpad omdat hier schuurtjes de weg blokken.

**Vraag: Van wie is het achterpad eigenlijk?**

Antwoord: Dat blijkt niet helemaal duidelijk. We zoeken dit uit, ook omdat het gevolgen kan hebben voor wel of geen afsluitbaarheid.

**Vraag: De afscheiding aan het achterpad was eerst een stenige muur, nu denken jullie aan een groenere afscheiding. Kan dit inderdaad zo groen mogelijk worden wat mij betreft ook zo open mogelijk? Overigens zou er dan ook iets gedaan moeten worden aan de huidige erfafscheidingen van onze tuinen, want die zijn erg lelijk.**

Antwoord: Ook dit gaan we nog nader uitwerken, de wens is duidelijk. Een mogelijkheid is dat de bewoners van de nieuwbouw het aanwezige achterpad ook gaan gebruiken. Het pad zou dan misschien nog ietsje breder kunnen worden. Het zou dan natuurlijk ook mooi zijn als de bewoners van de Chrysantstraat bereid zouden zijn om hun erfafscheidingen te verbeteren.

Theo Dohle roept de bewoners op om hem foto's te mailen van wat u mooie erfafscheidingen vindt. Hij zorgt dat ze bij de ontwerpers terecht komen, die dit wellicht kunnen gebruiken als inspiratie voor de erfafscheidingen van de nieuwbouw.

**Vraag: Graag afwisseling in het achteraanzicht van de woningen tegenover het achterpad, qua vorm of kap. Maak het niet te massief.**

Antwoord: Er komen sowieso ramen in de achter- en kopgevels. Qua kleur, vorm en wel/geen kap gaan we nadenken over hoe we dit gaan uitwerken en ook meegeven aan de zelfbouwers. Elke kavel zal worden verkocht met een zogeheten kavelpaspoort, waarin we dit soort eisen kunnen meegeven. Theo Dohle vraagt bewoners om eventuele wensen voor de kavelpaspoorten te mailen. Dus wat zou je graag stimuleren bij de zelfbouwers en wat zou je juist willen tegengaan? Niet alles zullen we kunnen meenemen, het gaat per slot van rekening om zelfbouw door mensen die ook wat eigen invloed willen in hun ontwerp, maar we kunnen zeker een aantal basale eisen stellen.

**Vraag: Hoe breed worden de nieuwe woningen?**

Antwoord: Dat wisselt. Zo is de eerste woning een bijzondere, met een brede voorzijde van 5 tot 6 meter, en achterin juist veel smaller.

**Vraag: Zijn het ook minder woningen geworden?**

Antwoord: Niet in het totaal van Deelgebied 1, maar wel in dit stukje: hier zijn twee woningen minder, die er dus elders in Deelgebied 1 bij komen.

**Vraag: Komen de sporen terug in de nieuwe straten?**

Antwoord: Liefst wel, maar dat is deels ook aan de gemeente, die moeten de straten uiteindelijk immers gaan beheren.

**Vraag: Komt er betaald parkeren in onze straten en krijgen de bewoners van de nieuwe woningen een parkeervergunning?**

Antwoord: Het ontwikkelgebied ligt nu al in de zone betaald parkeren. Hier gaan straks dezelfde regels gelden als bij de 2<sup>e</sup> Daalsebuurt. Voor de nieuwe bewoners van Wisselspoor worden parkeerplaatsen gerealiseerd in de Bovenbouwwerkplaats, zij krijgen daarom geen vergunning voor parkeren op straat. *Naschrift:* de Gemeente Utrecht onderzoekt momenteel of er alternatieven zijn om de parkeerdruk in het zuidelijk deel van de buurt Egelantierstraat e.o. (tot en met de Korenbloemstraat) te verlichten zonder invoering van betaald parkeren. Hierover worden de bewoners in dit deel van de buurt in

november huis-aan-huis verder bericht. Op [www.utrecht.nl/parkeren/invoering-betaald-parkeren/egelantierstraat](http://www.utrecht.nl/parkeren/invoering-betaald-parkeren/egelantierstraat) is voor iedereen te zien wat de stand van zaken is.

**Vraag: Zou het Wijkbericht dat over zaken als parkeren etc. gaat, wat breder verspreid kunnen worden?**

Antwoord: Martijn Dijkhof van de gemeente zoekt uit hoe dit zit.

*Naschrift:* inmiddels is duidelijk dat het wijkbericht alleen binnen de mogelijk nieuwe zone betaald parkeren wordt verspreid. Mocht er geen voldoende alternatief zijn, dan wordt namelijk bij het wijkbericht aan elk adres binnen de mogelijk nieuwe zone een unieke code verstuurd om te stemmen voor wel of niet invoeren betaald parkeren. Hierover kunnen dus alleen bewoners binnen de mogelijk nieuwe zone stemmen (1 per adres).

Er wordt via de reguliere Nieuwsbrief van het wijkbureau breder in de wijk gecommuniceerd over de stand van zaken. En op de website is dit ook te vinden.

## Toelichting doorfietsroutes

Martijn Dijkhof, verkeerskundig adviseur bij de gemeente Utrecht, licht de status van de fietspadenstructuur toe. In Utrecht komen meerdere 'doorfietsroutes', om forensen te stimuleren de fiets te pakken in plaats van de auto. Daarnaast is de verkeersdruk in de Amsterdamsestraatweg zeer hoog. Dit zijn de twee aanleidingen om een doorfietsroute min of meer parallel aan de Amsterdamsestraatweg aan te leggen. Afgelopen juni heeft de gemeenteraad via het Actieplan Fiets ([www.utrecht.nl/utrecht-fietst/actieplan](http://www.utrecht.nl/utrecht-fietst/actieplan)) besloten dat er inderdaad zo'n route moet komen en in de begroting voor 2016 wordt geld gereserveerd voor de noodzakelijke onderzoeken. De precieze route is echter nog niet vastgesteld. Ter hoogte van de Seringstraat en Wisselspoor zijn er grofweg drie mogelijkheden denkbaar. De ene route loopt direct langs het spoor aan de noordoostzijde, dus achter de Seringstraat langs. De andere route loopt ook direct langs het spoor maar dan aan de zuidwestzijde. In dat geval komt de route het Wisselspoorgebied in via een onderdoorgang door het spoortalud (dat is dus geen tunnel, want de sporen zijn verhoogd en de fietser blijft op begane grond-niveau). De derde optie is door de Seringsstraat, die in dat geval heringericht moet worden. Richting Centraal Station zijn er ook twee opties. De ene is een onderdoorgang onder de sporen naar de Spijkerstraat. De andere route haakt aan op de bestaande spooronderdoorgang van de Amsterdamsestraatweg. Beide zijn om verschillende redenen nog wel vrij ingewikkeld. Op dit moment zoekt de gemeente een projectmanager, die het externe onderzoek gaat uitzetten om duidelijkheid te geven over de best haalbare routes. Hopelijk is dit onderzoek in het voorjaar van 2016 afgerond.

**Vraag: Als de Seringstraat een doorfietsroute wordt, hoe gaat de straat er dan uit zien?**

Antwoord: In dat geval komt er waarschijnlijk asfalt, maar er kunnen drempels blijven indien nodig. Drempels zijn namelijk ontworpen om met 30 km p/uur overheen te rijden en fietsers hoeven hiervoor niet af te remmen.

**Vraag: Is de fietsonderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Locomotiefstraat een randvoorwaarde voor de doorfietsroute-variant ten zuiden van het spoor?**

Antwoord: Deze vraag gaat over de motie dat een tunnel of onderdoorgang randvoorwaardelijk is voor de planontwikkeling (zie <https://www.mijnbabs.nl/babsapi/publicdownload.aspx?site=Utrecht&id=ac3bc3db-b564-4758-abef-44f740973ad7>). Martijn Dijkhof geeft aan dat het daarmee nog geen keiharde eis is. Zonder tunnel/onderdoorgang kan het plan ook doorgaan.

**Vraag: Mogelijk komt er betaald parkeren in de straat, dan zal de straat deels open moeten vanwege de plaatsing van automaten en borden. Kan de gemeente dit combineren met de herinrichting van de straat tot doorfietsroute?**

Antwoord: Mochten beide rond dezelfde tijd doorgaan, dan is dat zeker logisch om te doen. Maar beide zijn nog niet zeker en de timing is nog erg onduidelijk.

## Bouwlogistiek

Pieter Hulst van ERA Contour gaat in op de bouwlogistiek. Naast de voorgenomen bouwwerkzaamheden voor Deelgebied 1 spelen er nog een aantal andere ontwikkelingen waarvoor bouwverkeer noodzakelijk is: saneringswerkzaamheden, het aanbrengen van een trillingswand langs het spoor, incidenteel onderhoud door ProRail en uiteindelijk ook de bouwwerkzaamheden voor Deelgebied 2 t/m 4.

Voor de bouw van Deelgebied 1 worden circa 60 voertuigen per dag verwacht in het gebied, variërend van zwaar materieel tot busjes en personenauto's voor werknemers. Het zware materieel zal vooral in het begin zijn. Hulst gaat verschillende mogelijkheden langs voor het bouwverkeer (zie presentatie Bouwlogistiek 13+15 oktober), met elk hun eigen voor- en nadelen. Zo komt hij tot een voorstel waarbij het bouwverkeer zoveel mogelijk eerlijk over de wijk wordt verdeeld. De bijzondere voertuigen ofwel het zeer groot materieel gaat heen en weer over de bouwweg achter de Seringstraat langs (in- en uitgang Cartesiusstraat-St. Josephlaan). De kleinere vrachtwagens, busjes en personenauto's gaan grotendeels door andere straten in de wijk: vanaf de Amsterdamsestraatweg via de 2<sup>e</sup> Daalsedijk heen en via de 2<sup>e</sup> Daalsedijk en de Egelantierstraat terug naar de Amsterdamsestraatweg. Hiervoor moeten er wel straat- en stoepaanpassingen worden uitgevoerd.

Met tal van andere maatregelen wordt de overlast zoveel mogelijk beperkt:

- Snelheidsbeperkingen, cameratoezicht en afsluiten bouwwegen voor onbevoegden.
- Routebeschrijvingen, opstoppingen voorkomen, alleen met volle vrachten rijden, transport zoveel mogelijk clusteren in tijdsblokken.
- Parkeren en materiaalopslag op het bouwterrein zelf.
- Duidelijke en tijdige communicatie over verwachte geluidsoverlast.
- Bouwverlichting goed afstellen.
- Bouwterrein en bouwwegen schoonhouden, banden schoonmaken voor verlaten bouwterrein.
- Er komt één aanspreekpunt voor communicatie. Voor de bouw start, zal de opzichter/uitvoerder zich komen voorstellen. Binnenlopen bij de bouwkeet kan altijd. Ook benutten we natuurlijk de Klankbordgroep om de informatie goed bij de bewoners te krijgen.

De bouw van Deelgebied 1 start begin 2017 en duurt tot eind 2018.

Het valt de bewoners erg zwaar dat de bouwoverlast zo omvangrijk en zo lang is. Ook vanwege de andere werkzaamheden, door onder meer ProRail.

**Vraag: Hoe gaat het bouwverkeer voor de volgende deelgebieden, dus na 2018?**

Antwoord: Over dezelfde routes.

**Vraag: Wij zijn verbaasd dat er geen onderdoorgang onder het spoor wordt overwogen voor bouwverkeer. Over deze optie hebben wij gesprekken opgestart met de wethouder, NS en ProRail die nog een vervolg zouden krijgen. Zoals het nu wordt gepresenteerd, wordt deze mogelijkheid al helemaal afgeserveerd.**

Antwoord: Naar aanleiding van de eerdergenoemde motie zou de gemeente dit onderzoeken. Maar de realiteit maakt al snel duidelijk dat we deze optie moeten afschrijven: als die onderdoorgang er komt, zal die niet op tijd klaar zijn voor de bouw van Deelgebied 1. Bovendien is de onderdoorgang zoals die tot nu toe is bedacht, alleen geschikt voor voetgangers en fietsers. Een grotere onderdoorgang zou namelijk meer het karakter van een tunnel krijgen en middenin Deelgebied 1 bovenkomen, waardoor daar niet kan worden gebouwd.

**Vraag: Is een bouwverkeersroute door de Concordiastraat geen optie?**

Antwoord: Het lijkt erop van niet, want de lichte knik in deze straat maakt het lastig voor grote vrachtwagens en bovendien kunnen die de draai naar de Amsterdamsestraatweg niet of heel moeizaam maken. We gaan hier nog wel een keer goed naar kijken.

**Vraag: Kan er incidenteel ook tegen de richting in worden gereden als het nodig is?**

Antwoord: Ja, met een ontheffing van de gemeente kan dat. Er moeten dan verkeersbegeleiders bij zijn.

**Vraag: Van hoe laat tot hoe laat wordt er gebouwd?**

Antwoord: De daadwerkelijke bouwactiviteiten zijn in de regel van 7:00 tot 16:00 uur. In de praktijk betekent dit dat de meeste transporteurs al wel vóór 7.00 uur hun vracht zullen brengen, zodat de bouwers er direct mee aan de slag kunnen. Bovendien wordt het na die tijd steeds lastiger met files. Veel transport zal daarom tussen 6.00 en 7.00 uur plaatsvinden.

**Vraag: Transport tussen 6.00 en 7.00 uur is voor de bewoners van de Seringstraat onacceptabel i.v.m. verstoring van de nachtrust.**

Antwoord: We zullen de mogelijkheid bekijken of dit later kan.

**Vraag: Wordt de bouwweg verhard?**

Antwoord: Ja, bij voorkeur met asfalt of stelconplaten. Dat is nodig om stofvorming en trillingshinder te beperken.

**Vraag: Chauffeurs van groot materieel, zoals ook vrachtwagens, kunnen over onze schutting heen de tuin in kijken. Kan er een ophoging komen? Liefst een flexibele oplossing, die ik zelf naar boven of beneden kan halen.**

Antwoord: We zullen hierover nadenken. Als bewoners zelf concrete ideeën hebben, horen we het ook graag en zullen we kijken naar de uitvoerbaarheid.

**Vraag: Ik begrijp dat de hijskraan dagelijks heen en weer rijdt, kan die niet gewoon blijven staan zolang hij nodig is?**

Antwoord: Begrijpelijk punt. Meestal is de hijskraan ook het vervoermiddel voor de chauffeur, in dit geval zullen we kijken of het mogelijk is dat de chauffeur met een gewone auto heen en weer gaat.

## Andere werkzaamheden in het gebied

De discussie verschuift naar de recente en huidige overlast, dus los van het project Wisselspoor. Vooral de nachtelijke overlast met onbekende voertuigen achter de huizen aan de Seringstraat was moeilijk te verdragen. Deze werd veroorzaakt door grondsanering en onderhoud door ProRail. Het blijkt moeilijk om de bouwweg goed te beheren, vooral omdat onderhoudswerkers altijd toegang tot het terrein moeten hebben. Van het toegangshek zijn dan ook veel sleutels in omloop. Er worden suggesties geopperd: een code in plaats van een sleutel en/of een tweede hek eerder op de route. Camera's geven in het donker een te slecht beeld. Iemand vraagt zich af of er sancties zijn voor wie zich niet aan de regels houdt. Boven alles wordt de communicatie met ProRail aan de kaak gesteld. Van ProRail zijn twee mensen aanwezig, onder wie een nieuwe omgevingsmanager: Mirjam Veenstra. Zij gaat zich in de situatie verdiepen en legt ter plekke contact met Pieter Hessel van de bewonerscommissie om te doen wat in haar mogelijkheden ligt om de situatie te verbeteren. Afgesproken wordt dat dit buiten deze werkgroep om wordt opgepakt, maar dat in de eerstvolgende werkgroep (10 november) wel kort wordt teruggekoppeld welke stappen hierin zijn gezet.

Ook de trillingswand komt ter sprake. Rob Nawijn van ProRail licht dit nader toe. Het spoor wordt in de toekomst intensiever gebruikt. De toename aan trillingen die dit veroorzaakt, wordt teniet gedaan dankzij een trillingswand die in de grond wordt gedrukt. Er wordt niet geheid, maar aangezien de werkzaamheden achter de tuinen van de Seringstraat plaatsvinden is overlast wel te verwachten, ook omdat er wel andere machines worden gebruikt. ProRail voert dit werk naar verwachting uit tussen april en december 2016. Dit is nog onder voorbehoud, omdat de aannemer nog niet is geselecteerd. Eerder lijkt niet mogelijk, dus misschien valt alleen de bouwvak er tussenuit, maar verder moet er in de zomerperiode worden doorgewerkt. De komende drie maanden komt er meer duidelijkheid over dit project. De bewoners vragen ProRail nadrukkelijk om een goed benaderbare contactpersoon hiervoor en willen zo snel mogelijk in gesprek over de organisatie van de werkzaamheden en de planning. Zij zouden de planning graag vervroegen en zo de zomervakantie vrijhouden van werkzaamheden. Ook zien ze graag dat goede communicatie met omwonenden deel uitmaakt van de aanbesteding richting een aannemer.

Tot slot een vraag over de stand van zaken van de grondsanering. Deze vraag kon niet direct worden beantwoord, hierover stuurt Chantal Snelling van NS Stations nog een afzonderlijke mail na.

## Communicatie

De Klankbordgroep Wisselspoor komt overmorgen (15 oktober) bijeen. Zij worden bijgepraat over het overleg van vanavond. Het verslag van vanavond komt als Conceptverslag op de website [www.utrechtwisselspoor.nl](http://www.utrechtwisselspoor.nl), die inmiddels een slag verder is gebracht. Eventuele opmerkingen op het conceptverslag worden in hetzelfde document aangebracht. Bij geen opmerkingen wordt het conceptverslag na het volgende overleg omgezet naar definitief verslag.

De volgende bijeenkomst van de werkgroep Chrysantstraat-Seringstraat is op **dinsdag 10 november**.  
Gespreksleider Theo Dohle dankt iedereen voor zijn/haar komst en sluit de avond af.