

## QAR (Question, Answer, Reaction)-lijst Wisselspoor

Laatst bijgewerkt: 1 december 2015

Grijs gearceerd betekent geen actie (meer) nodig cq. afgehandeld/meegenomen.

Vraag	Antwoord	Afhandeling (indien van toepassing)
<b>Algemeen</b>		
Wat gebeurt er precies in Wisselspoor?	Het gebied transformeert in een leefbaar en stoer deel van de stad Utrecht met een mix van woningen, kantoren, horeca, culturele hotspots en groen. Het oude werkterrein van NS is 11 hectare groot. De ontwikkeling is verdeeld in vier fases. Het eerste deelgebied is het meest westelijk deel van het plangebied. Hierin is ruimte voor circa 120 woningen. Het plan biedt ruimte aan 2000m <sup>2</sup> commerciële ruimte waarin vooral ruimte is voor kleinschalige bedrijvigheid.	Nvt
Waar ligt Wisselspoor precies?	Wisselspoor ligt tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de Amsterdamsestraatweg. Vanaf Utrecht Centraal Station is het zo'n 10 minuten fietsen. Van het oostelijk deel is het minder dan 1000 meter tot het nieuwe muziekcentrum Tivoli Vredenburg in hartje Utrecht.	Nvt
Wat gebeurt met de deelgebieden 2 tot en met 4?	Daar blijft NS voor verantwoordelijk. Zowel voor het tijdelijke invullingen betreft als het selecteren van partijen die net als bij Deelgebied 1 voor een definitieve invulling zorgdragen. Dat kan Team Wisselspoor zijn, maar ook andere partijen. Daarover wordt pas in een later stadium een beslissing genomen.	Nvt
Wie realiseert Wisselspoor?	Team Wisselspoor wordt geleid door Synchron, een landelijk werkende projectontwikkelaar uit Zoetermeer. Zij richten zich met name op ontwikkelingen in stedelijke gebieden, waarbij wonen vaak gecombineerd is met winkelen, werken of andere functies. De andere leden van het team bestaan uit Architectenbureau Studioninots; DELVA Landscape Architects; SKONK, bureau voor conceptontwikkeling; Bouwbedrijf ERA Contour; Ozive, atelier voor herbestemming en communicatiebureau De Wijde Blik.	Nvt
Is de problematiek met de grondwaterstand in dit gebied bekend?	Ja. In dit stadium is dat nog niet allemaal opgelost in de planvorming, maar we weten dat we hier extra op moeten letten.	

<b>Proces en planning</b>		
Hoe ziet de planning van Wisselspoor eruit?	Het plan richt zich nu op de uitwerking van het eerste deelgebied. Naar verwachting start de verkoop medio 2016 en gaat de eerste paal begin 2017 de grond in. Voor de korte termijn richten we ons op het uitwerken van het plan zelf, mede via de participatie en het aangaan van een koopovereenkomst met NS voor deelgebied 1. Naar verwachting is die in het najaar van 2015 klaar.	Nvt
Welke invloed hebben omwonenden op de plannen?	<p>Voor het eerste deelgebied geldt participatieniveau 3, volgens de <a href="#">Utrechtse Participatiestandaard</a>: de rol van de klankbordgroep is adviserend. Betrokkenen kunnen problemen en oplossingen aandragen. Deze ideeën spelen een volwaardige rol bij het ontwikkelen van beleid. Het projectteam verbindt zich in principe aan de resultaten, maar kan bij de uiteindelijke besluitvorming hier beargumenteerd van afwijken. De concrete onderwerpen voor participatieniveau 3 zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aansluiting van de nieuwbouw op de omliggende bebouwing binnen de kaders van de Ontwikkelingsvisie.</li> <li>• Functies die in deelgebied 1 in bestaande of nieuwe gebouwen komen in het verlengde van de adviescommissie die zich hierop richt.</li> <li>• Inrichting van de openbare ruimte.</li> </ul> <p>Voor enkele onderdelen geldt niveau 4, coproductie: het projectteam en de betrokkenen bepalen hierin samen de agenda en zoeken samen naar oplossingen. Het projectteam verbindt zich aan deze oplossingen in de besluitvorming. De concrete onderwerpen voor participatieniveau 4 zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inrichting van het lineaire park langs de 2<sup>e</sup> Daalsedijk (denk aan soort groen, functies etc.). Dit planonderdeel is zo cruciaal dat hier een aparte werkgroep van bewoners voor komt.</li> <li>• Co-creatie van de woningen die Synchron realiseert, door de toekomstige bewoners hiervan.</li> <li>• Zelfbouw op de beschikbare kavels in Wisselspoor.</li> </ul>	nvt
Wat gebeurt met de resultaten uit het overleg dat de afgelopen jaren is gevoerd met de gemeente en NS?	Dat nemen we mee in de voorbereidingen voor de komende fase. Ideeën die bijvoorbeeld al bedacht zijn voor het groen zullen we zoveel mogelijk proberen mee te nemen.	Nvt
Op welke manier vindt de participatie en de samenstelling van de klankbordgroep plaats?	<p>In totaal komen er 4 groepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klankbordgroep</li> <li>• Werkgroep Chrysantstraat/Seringstraat</li> <li>• Werkgroep Lineair Park (dat is de langgerekte parkstrook langs de 2<sup>e</sup> Daalsedijk)</li> </ul>	Nvt

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kinderteam Lineair Park (in de praktijk zullen hier uiteraard ook enkele volwassenen aan deelnemen, bijvoorbeeld uit de Werkgroep Lineair Park)</li> </ul> <p>Voor de Seringstraat is er al een bewonersgroep. De bewoners van de Chrysantstraat hebben zich naar aanleiding van de informatieavond van 3 juni georganiseerd in de Bewonersgroep Chrysantstraat. Samen zorgen zij voor afgevaardigden in de Werkgroep Chrysantstraat/Seringstraat.</p> <p>Streven is om de klankbordgroep te beperken tot 15 personen, idealiter 1 vertegenwoordiger per straat en liefst ook een mix van bewoners en ondernemers. Kortom een evenwichtige vertegenwoordiging van de belangen uit de buurt. Alleen de 2<sup>e</sup> Daalsedijk kan 2 mensen afvaardigen omdat het zo'n lange straat is. Daarnaast is er iemand nodig die zowel in de klankbordgroep zit als in de werkgroep Chrysantstraat/Seringstraat.</p> <p>Mensen die in deze fase afvallen voor de klankbordgroep zullen bij volgende deelgebieden wellicht weer aan kunnen haken.</p> <p>De klankbordgroep is de tussenpersoon van de omgeving naar team Wisselspoor. De klankbordgroep stemt de inhoud van de vergadering af met de achterban en andersom kan de omgeving via de leden van de klankbordgroep wensen en ideeën kenbaar maken aan team Wisselspoor.</p> <p>Daarnaast informeert Team Wisselspoor de directe omgeving ook rechtstreeks over alle ontwikkelingen via de website, nieuwsbrieven, mediaberichten en – na de workshops – via een algemene informatiebijeenkomst waar de resultaten van dit participatietraject worden teruggekoppeld.</p>	
Hoeveel bijeenkomsten / workshops zijn er?	In principe 2 bijeenkomsten per groep, maar als het nodig/wenselijk is, kunnen dat er ook 3 worden.	Nvt
Wat doen jullie met onderwerpen die betrekking hebben op andere deelgebieden?	Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn in het lineaire park langs de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk. In eerste instantie kijken we alleen naar de consequenties voor deelgebied 1, maar we stemmen dit ook af met NS en de gemeente indien er effect ontstaat voor de volgende deelgebieden.	Nvt
Wie zijn verantwoordelijk voor het participatietraject?	Binnen Team Wisselspoor verzorgt De Wijde Blik de participatie. Zij hebben veel ervaring op dit gebied. Zij zorgen ook dat andere leden van het team goed zijn aangehaakt en dat er goede afstemming is met de gemeente Utrecht en NS.	Nvt
Het plan dat jullie presenteren ziet er al heel 'af' uit, wat valt er nog te participeren?	Het is op dit moment vooral een visie, die ingediend is in het kader van een prijsvraag, nieuwe inzichten en de moties die de Utrechtse gemeenteraad heeft aangenomen zijn hier bijvoorbeeld nog niet in verwerkt. We denken dat het mensen stimuleert als ze eerste beelden zien hoe het kan worden, maar	Nvt

	uiteindelijk kan het er anders uit gaan zien. Het echte ontwerpen moet nog beginnen. Daar willen we de input van de omwonenden en ondernemers en de toekomstige bewoners en gebruikers bij gebruiken.	
In het Participatieplan Wisselspoor staan de moties van de gemeenteraad niet allemaal beschreven, graag hier meer aandacht voor in het plan.	Het plan is al vastgesteld door de gemeente. In de klankbordgroep van 12 november is dit punt ook teruggekoppeld.	Nvt
Kan Synchron een participatieadvies ook naast zich neerleggen?	Ja, maar net als bij de gemeente moet Synchron beargumenteren als van een voorkeur van de bewoners wordt afgeweken. Financiële haalbaarheid kan zo'n reden zijn, maar ook regelgeving.	Nvt
In het participatieplan wordt gesproken van "uitbreiding" van sporen. Bedoeld wordt wellicht het tracébesluit?	Klopt.	nvt
Kunnen we als omwonenden ook vaker offline communicatie krijgen, bijv. brieven?	We zullen dit met name doen bij belangrijke gelegenheden die de hele buurt aangaan, dus niet alleen de deelnemers van de werkgroepen en klankbordgroep. Denk aan een buurtbrede informatiebijeenkomst e.d. We zullen dit dan huis aan huis verspreiden.	
Wilt u telkens duidelijk aangeven wat de status is van toegezonden stukken: een verslag of een vastgesteld plan? Kan er ook een lijstje komen met wat er nu al aan vastgestelde plannen ligt?	Op de website en bij het verzenden van verslagen maken we telkens de status van stukken duidelijk.	
Komt er van elke bijeenkomst een verslag?	Ja. De verslagen worden toegestuurd naar de deelnemers en komen op een website. De verslagen heten dan 'Conceptverslag'. Na verwerking van eventuele opmerkingen wordt het verslag hernoemd tot 'Definitief verslag' en vervangt dit het conceptverslag. Daarnaast wordt mede aan de hand van de verslagen telkens deze QAR-lijst bijgewerkt.	
Kunnen we een mailtje krijgen wanneer de presentaties, verslagen en andere belangrijke info op de website worden geplaatst? Dan weten we wanneer we daar kunnen gaan kijken en eventueel ook heen kunnen linken.	Ja, dat zullen we doen.	
Wanneer moeten ingezonden stukken binnen zijn, om nog te worden meegestuurd met de agenda voor de volgende bijeenkomst?	Hou in elk geval 1,5 week na toezending van het conceptverslag aan, dan zal dit altijd op tijd zijn.	

Kunnen we de Amsterdamsestraatweg meer betrekken bij Wisselspoor en andersom? We moeten ten minste kijken naar de interactie tussen de Amsterdamsestraatweg en de zijstraten.	Dit gebeurt in een afzonderlijk verkeersoverleg.	
Zou het Wijkbericht dat over zaken als parkeren etc. gaat, wat breder verspreid kunnen worden?	Het wijkbericht wordt 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.	Nvt
Komt er nu ook nog een afzonderlijke bijeenkomst over het verkeer in de Bloemenbuurt, i.r.t. Wisselspoor en Amsterdamsestraatweg?	Ja, dit gaat Pieter van Sluijs van de gemeente regelen, hij stemt dit af met Kim de Leeuw die per mail dd. 5 november 2015 heeft laten weten dat er in breder verband naar de verkeerssituatie in de Bloemenbuurt zal worden gekeken. Over de aanpak van dit parallelle proces en de aanpak van een afzonderlijke bijeenkomst wordt u nog geïnformeerd.	
De informatieborden op en langs het gebied zijn heel nuttig om medebewoners en bezoekers de plannen uit te leggen, willen jullie die vooral laten staan?	We laten ze voorlopig staan.	
Wat gebeurt er komende tijd (nov/dec/jan) offline op het gebied van communicatie?	We verspreiden binnenkort een kaartje huis aan huis met het adres van de participatiewebsite. Daarnaast komt er begin 2016 een grote plenaire bijeenkomst met een open uitnodiging voor de hele buurt, waar we ook offline voor zullen uitnodigen.	
Let s.v.p. op dat de ondernemers in het Concordiagebouw ook worden geïnformeerd over de ontwikkeling. Ga er niet automatisch vanuit dat de verhuurder hen op de hoogte houdt.	We zullen hen meenemen in onze communicatievoorziening.	
<b>Stedenbouw, aansluiting omgeving</b>		
Waarom kan er niet geschoven worden met de bouwblokken?	De bouwvelden zijn vastgesteld in de Ontwikkelvisie die door NS is opgesteld en op 2 april 2015 is vastgesteld door de Raad. Team Wisselspoor heeft de opdracht gekregen om binnen deze kaders een plan te ontwikkelen. De ambitie van team Wisselspoor is om het plan zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de wensen	Nvt

	van de omgeving en binnen de kaders van de ontwikkelvisie. Op deze avond en in de klankbordgroep bijeenkomsten wil het team zo veel mogelijk wensen ophalen, die in de uiteindelijke keuzes meegewogen kunnen worden.	
Kan er een groene buffer komen tussen de Seringstraat, de Chrysantstraat en het plan?	Team Wisselspoor presenteert nu een planuitwerking versie 1.0. Het team wil dit nu al voorleggen zodat bewoners hierover mee kunnen denken. Het projectteam gaat zorgvuldig om met de wensen van zowel omwonenden als nieuwe bewoners. De bouwhoogtes zijn te verlagen, maar dit betekent wel dat ergens anders hoger gebouwd moet worden. Het team komt hierop terug met een voorstel richting bewoners. Wat de minimale afstanden betreft is Team Wisselspoor gehouden aan de grenzen van de bouwblokken zoals die zijn vastgelegd in de Ontwikkelvisie. Tijdens het participatietraject zal een tekening worden gemaakt waarin de concrete afstanden worden weergegeven. Tevens zal er een maquette worden gemaakt en een bezonningstudie worden verricht.	Gedaan.
Hoe moeilijk is het om een aantal woningen elders binnen het deelgebied toe te voegen?	Dat kan soms wel, maar niet waar grondgebonden eengezinswoningen staan. Je kunt daar immers niet zomaar een huis bovenop zetten, dan is het geen grondgebonden woning meer. Op plekken met meer bouwlagen, dus appartementengebouwen, kan het misschien wel op sommige plekken. Synchron mag conform de Ontwikkelvisie op een aantal plekken tot 8 lagen hoog bouwen, maar gaat in de huidige plannen nog uit van 6 lagen.	Nvt
Is er een minimaal aantal eengezinswoningen?	Ja, dat heeft te maken met het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is. Eengezinswoningen leveren over het algemeen, zeker sinds de crisis, meer op dan appartementen en zijn dus hard nodig om het plan financieel sluitend te krijgen en te houden. Overigens bouwt Synchron in dit deelgebied circa de helft minder woningen dan conform de Ontwikkelvisie is toegestaan.	Nvt
Kunnen we algemeen geldende richtlijnen voor het hele plan opstellen?	Dat is slechts beperkt mogelijk. We zullen het meestal van plek tot plek moeten bekijken. We zijn gestart met een focus op de Chrysantstraat/Seringstraat omdat de aansluiting met die straten meer aandacht vragen. De klankbordgroep kijkt op de vervolgvonden zeker ook naar andere plekken. Deze specifieke plek kan de klankbordgroep dan immers overlaten aan de speciale werkgroep Chrysantstraat/Seringstraat.	Nvt
Komt er ook een bezonningsstudie?	Zeker. We maken als het plan wat verder doorontwikkeld is een bezonningsstudie op verschillende tijdstippen in verschillende jaargetijden. Zo'n bezonningsstudie eist de gemeente ook bij de wijziging van het bestemmingsplan en bij de aanvraag van de omgevingsvergunning.	Gedaan
Kunnen we geen woningaantallen doorschuiven naar andere deelgebieden, als we ze hier niet kwijt kunnen?	Nee. Synchron kan alleen nog wat schuiven binnen de vastgestelde bouwvelden van Deelgebied 1, dat is de puzzel die moet worden gelegd.	Nvt
Kun je niet een van de andere twee	Daarmee zou je over de grenzen van bouwvlakken van de Ontwikkelvisie gaan en	Nvt

bouwvlakken drie meter breder maken, zodat je daar meer woningen kwijt kunt?	wij moeten ons houden aan de kaders van de Ontwikkelvisie.	
Kunnen er ook woningen op het parkeerdek komen, dus op Bovenbouwwerkplaats?	Een interessante gedachte. We zijn nu uitgegaan van een parkeerconstructie, (werk)ateliers en horeca in het gebouwen. Maar dit is ook het onderzoeken waard.	
Waarom komt de nieuwbouw verder van het spoor af te liggen dan bij bijvoorbeeld de Seringstraat het geval is?	De Seringstraat is een bestaande situatie. Bij nieuwbouw geldt andere regelgeving. We zijn dus verplicht een ruimere afstand aan te houden ten opzichte van het spoor dat nog in gebruik is.	Nvt
Graag afwisseling in het achteraanzicht van de woningen tegenover het achterpad van de Chrysantstraat, qua vorm of kap. Maak het niet te massief.	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.	
Hoe breed worden de nieuwe woningen in de buurt van de Chrysantstraat en Seringstraat?	Dat wisselt. Zo is de eerste woning een bijzondere, met een brede voorzijde van 5 tot 6 meter, en achterin juist veel smaller.	Nvt
De rooilijnen van het blok tegenover 2e Daalsedijk staan nu nog verder tegen 2e Daalsedijk aan. Zeker t.o.v. Concordiagebouw. Draai het blok iets ivv rechte lijn, dan sluit je weer aan op Daalsedijk ipv dat je daar ruimte wegneemt. Graag concrete afstanden van gevel tot gevel laten zien.	In zijn algemeenheid is toegelicht dat de rooilijnen van de nieuwbouw juist niet altijd de rooilijnen van de tegenovergelegen bestaande bebouwing zal volgen, juist om afwisseling te creëren in verbreding en versmalling, onder meer via de pocket parks.  De hele bouwlocatie moet nog precies worden ingemeten, om verrassingen te voorkomen. Concrete afstanden van gevel tot gevel worden dan ook in een later stadium nog in de tekeningen vermeld.	Nvt
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.	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.	
Wie is de eigenaar van het achterpad?	Dat zoeken we uit, ook omdat het gevolgen kan hebben voor wel of geen afsluitbaarheid.	
De afscheiding aan het achterpad was in de eerste tekeningen een stenige muur, nu denken jullie aan een groenere afscheiding. Dat laatste heeft onze voorkeur. Overigens zou er dan ook iets gedaan moeten worden aan de huidige erfafscheidingen van onze tuinen, want die zijn erg lelijk.	We gaan dit 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 mooi zijn als de bewoners van de Chrysantstraat bereid zouden zijn om hun erfafscheidingen te verbeteren.	

Het achterpad heeft nu verlichting, ooit door ProRail aangeboden en nu waarschijnlijk door de gemeente beheerd/van stroom voorzien. Komt er ook verlichting in het vernieuwde achterpad?	Ja, dat zou wel wenselijk zijn.	
Van wie is formeel het tuinhuisje dat het achterpad blokkeert?	Antwoord door een bewoner: Het schijnt kadastraal van de desbetreffende bewoner te zijn. Antwoord Team Wisselspoor: We checken dit nog.	
Hoe hoog/groot wordt de gegroepeerde/collectieve berging?	Circa 6 meter lang. De hoogte is circa 2,50 meter, dat is vergelijkbaar met de meeste schuurtjes achter de Chrysantstraat. Maar het zouden ook nog individuele bergingen per woning kunnen worden.	
Kunnen de bergingen niet dicht naar de woningen, dus verder bij de Chrysantstraat vandaan?	Deze mogelijkheid gaan we bekijken.	
De visualisatie van de opgeknapte Onderdelenloods laat een glazen achtergevel zien. Dat ziet er op zichzelf mooi uit, maar kan op deze plek lastig worden in verband met zicht vanuit en op de nieuwbouwbewoners.	De vernieuwing van de Onderdelenloods is voorlopig nog niet aan de orde, maar we kijken t.z.t. nog eens goed naar de zichtlijnen tussen de woningen en tuinen aan de Chrysantstraat en de loods.	
In welke fase worden de kavelpaspoorten voor de zelfbouw en CPO vastgesteld?	We zijn dit al aan het voorbereiden. De kavelpaspoorten voor de twee hoekwoningen komen nog langs bij de klankbordgroep.	
Gaan de kavelpaspoorten ook langs de Welstandscommissie?	Dat is nog de vraag. Ook hoe de kwaliteitstoetsing er vervolgens uit gaat zien, wordt nog uitgewerkt. Denk aan een Kwaliteitsteam of een Supervisor.	
Sommige huidige bebouwingsdelen langs de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk lopen schuin / met de bocht mee, waarom doet de tegenovergelegen nieuwe bebouwing dat niet?	Met een gekopieerde opbouw aan de nieuwbouwjzijde zouden we de straat dichtzetten. We willen juist afwisseling creëren met verbreding en versmalling van de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk, onder meer via de pocket parks.	Nvt
<b>Verkeer</b>		
Hoe autoluw wordt het gebied?	Team Wisselspoor wil het gebied zo autoluw mogelijk maken door de realisatie van fietsroutes om het plan te verbinden met de omliggende wijken en Centraal Station. In de Ontwikkelvisie is ook de mogelijkheid opgenomen voor een onderdoorgang voor langzaam verkeer naar de Cartesiusdriehoek, ter hoogte van de Locomotiefstraat. Parkeren willen we oplossen door in de kern van de	Nvt



	bovenbouwwerkplaats parkeervoorzieningen te maken.	
Kan de doorfietsroute elders worden opgelost dan achter de tuinen van de Seringstraat langs?	Inmiddels heeft de ontwerper drie mogelijke routes uitgewerkt. Een ervan loopt achter de tuinen van de Seringstraat langs. Welke het wordt, hangt mede af van de gemeentelijke besluitvorming over de doorfietsroute.	Nvt
Is er al meer bekend over de geplande onderdoorgang voor langzaam verkeer ter hoogte van de Locomotiefstraat?	Nee. Dit hangt samen met het te kiezen tracé voor de doorfietsroute. Met ons plan willen we alle mogelijkheden openhouden. NS en de gemeente hebben een inspanningsverplichting om de benodigde financiering te vinden, zie ook de Ontwikkelvisie.	Nvt
Is de fietsonderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Locomotiefstraat een randvoorwaarde voor de doorfietsroute-variant ten zuiden van het spoor?	Deze vraag gaat over de motie dat een tunnel of onderdoorgang randvoorwaardelijk is voor de planontwikkeling (zie <a href="https://www.mijnbabs.nl/babsapi/publicdownload.aspx?site=Utrecht&amp;id=ac3bc3db-b564-4758-abef-44f740973ad7">https://www.mijnbabs.nl/babsapi/publicdownload.aspx?site=Utrecht&amp;id=ac3bc3db-b564-4758-abef-44f740973ad7</a> ). Daarmee is het nog geen keiharde eis. Zonder tunnel/onderdoorgang kan het plan ook doorgaan.	
Is het mogelijk om in doorfietsroutevariant A de onderdoorgang schuin te laten lopen, waardoor deze uitkomt ten noorden van de Locomotiefstraat?	Dit zoeken we uit.	
Er zijn al eerder plannen gemaakt voor een half verdiepte tunnel. Deze plannen voor de tunnel zijn al wat ouder en ooit ook begroot. Zijn de actuele bouwkosten van de tunnel bekend?	Niet bij Team Wisselspoor, wij maken alleen de ruimtelijke reservering.	
Wat zijn de mogelijkheden voor de doorfietsroute aan de oostzijde?	Dit wordt in principe een onderdoorgang naar de Spijkerstraat. De exacte locatie en mogelijkheden worden nog onderzocht. Dit is in Deelgebied 4, dus dit ligt buiten de invloed van Team Wisselspoor.	
Als de Seringstraat een doorfietsroute wordt, hoe gaat de straat er dan uit zien?	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.	Nvt
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?	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.	
Er zijn andere verbindingswegen in de Ontwikkelvisie ingetekend dan in het Verkeerscirculatieplan. Wat is nu leidend?	Klopt, in overleg met de verkeersdeskundige zijn er in het plan enkele wijzigingen aangebracht ten opzichte van het verkeersplan van de Ontwikkelvisie. Het gaat hier om verbeteringen in de verkeersstructuur. De verkeersstructuur is besproken in de klankbordgroep van 12 november 2015 en wordt n.a.v. daarvan nog nader	

	uitgewerkt.	
De Concordiastraat staat nu ingetekend als ontsluitingsweg voor Deelgebied 1, maar ik hoorde dat daar nu drempels en bomen komen, na verzoeken van bewoners uit die straat. Gaat dit wel lukken dan?	Ook met drempels en bomen is een straat toegankelijk voor normaal verkeer. Daarmee kan het in principe dus ook een route voor bestemmingsverkeer van Wisselspoor worden, maar we zullen dit punt nog nader bekijken.	
Een lus langs het Spoorpark zou dubbele verkeersdruk kunnen geven en dus onnodig veel autobewegingen door de Concordiastraat. Is het een optie om 2 of 3 knippen in de Tweede Daalsedijk te maken, waardoor je elk Deelgebied afzonderlijk ontsluit?	Er komt een afzonderlijke bijeenkomst over de impact van het verkeer door Wisselspoor in zowel de Bloemenbuurt als de Amsterdamsestraatweg. Zo kunnen we de verkeersstromen integraal bekijken.	
Waarom moet er überhaupt een lus lopen langs het spoorpark? Graag in overweging nemen om de lus te laten vervallen en in plaats daarvan twee tweerichtingswegen te maken naar de parkeergelegenheden bij de Onderdelenloods en in/op de Bovenbouwwerkplaats.	Deze variant gaan we onderzoeken. De eerste jaren, wanneer alleen Deelgebied 1 nog gerealiseerd is, zal sowieso alleen het linkerdeel van de lus in gebruik zijn, waardoor daar in feite sprake is van tweerichtingsverkeer.	
Krijgen de straatjes op het terrein eenrichtingsverkeer?	Dit is voor een aantal straten nog onderwerp van onderzoek.	
Hoeveel ruimte zit er tussen de Onderdelenloods en de nieuwbouw? Aan die zijde rijden nu busjes van de huidige huurder af en aan, dat is misschien iets om rekening mee te houden voor de toekomstige bewoners van de nieuwbouw.	De afstand is circa 10 meter. Dank voor de opmerking over de busjesbewegingen tot 2023, we gaan bekijken/overleggen of dit aan de andere kant van de loods mogelijk is.	
Op dit moment is er een sluiproute in gebruik door de Acaciastraat, deze begint al ten noorden van de Amsterdamsestraatweg.	We gaan hier naar kijken.	
Veel mensen kiezen voor zoveel mogelijk overzicht en veiligheid en verlaten de wijk daarom het liefst via de Egelantierstraat. Vanuit onze buurt is dat immers het enige	We gaan hier naar kijken.	

kruispunt met een verkeerslicht op de Amsterdamsestraatweg.		
Een optie is wellicht een inrichting waarbij de auto te gast is. Dat wordt nu overwogen in de Concordiastraat.	Dat principe kennen we van andere plekken, we zullen onderzoeken of en waar dat verstandig is, binnen het principe dat we het in- en uitgaande verkeer van Wisselspoor zo eerlijk mogelijk wordt verdeeld over de buurt.	
De puzzel met al die eenrichtingsstraatjes in onze buurt los je niet op met alleen een andere routing, maar ook met wat als logisch, overzichtelijk en veilig wordt ervaren.	Puur verkeerskundig is er met de aantallen verkeersbewegingen geen probleem in de buurt, maar we begrijpen dat de lokale ervaring ook meespeelt. De inrichting van de straat en de beleving door de weggebruikers zijn inderdaad zeker zo belangrijk als de routing, we nemen dit mee.	
De Papaverstraat vind ik een goed voorbeeld van een straat waarin je eenvoudigweg niet harder kunt dan 15 km p/uur. Kijk daar s.v.p. naar.	We nemen dit mee in ons onderzoek.	
Kunnen we woonerven maken van een aantal straten?	We nemen dit mee in ons onderzoek.	
Mogen we concrete aantallen zien in het verkeersvoorstel? Dat geeft duidelijkheid. Ook zien we graag een nulmeting van de huidige verkeersintensiteit en – bewegingen.	We zullen deze suggestie meenemen.	
<b>Parkeren</b>		
Hoe wordt het parkeren opgelost?	In het conceptplan voor deelgebied 1 is zo min mogelijk ruimte voor auto's op straat. Team Wisselspoor denkt aan het concentreren van geparkeerde auto's in bijvoorbeeld het hart van het monumenten bovenbouwwerkplaats. Dit wordt nog verder uitgewerkt, ook of dit alleen voor bewonersparkeren geldt of ook voor bezoekersparkeren. Ook wordt er rekening gehouden met ruimte voor busjes en dergelijke voor ondernemers die dit nodig hebben.	Nvt
Kan er ook worden geparkeerd binnen de bouwblokken?	Nee. Dat vinden we geen bijdrage leveren aan de kwaliteit van de bouwblokken.	Nvt
Kijk je vanaf hogere gebouwen op de geparkeerde auto's in de Bovenbouwwerkplaats?	Dat is nog niet duidelijk. De bovenste laag zou bijvoorbeeld ook kunnen worden afgedekt met zonnepanelen.	
Krijgen bewoners van de nieuwe wijk een parkeervergunning?	Nee. Het gebied is wel vergunningsplichtig indien er publieke parkeerplaatsen komen, maar uitgangspunt is nu dat alle bewoners parkeren in het gebouw en dus is een parkeervergunning voor hen niet van toepassing. Hierover zijn afspraken gemaakt met de gemeente.	Nvt

Kunnen mensen uitwijken naar de straten rond Wisselspoor om te parkeren?	Wat mensen doen, daar hebben wij geen invloed op. Wisselspoor valt onder het betaald parkeren-gebied.	Nvt
Komt er betaald parkeren in onze straten en krijgen de bewoners van de nieuwe woningen een parkeervergunning?	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. <i>Naschrift:</i> 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 zónder invoering van betaald parkeren. Hierover worden de bewoners in dit deel van de buurt in november huis-aan-huis verder bericht. Op <a href="http://www.utrecht.nl/parkeren/invoering-betaald-parkeren/egelantierstraat">www.utrecht.nl/parkeren/invoering-betaald-parkeren/egelantierstraat</a> is voor iedereen te zien wat de stand van zaken is.	
<b>Groen en openbare ruimte</b>		
Komen er voortuinen?	Geen klassieke voortuinen, maar met name aan het lineair park komen wel zogeheten stoeptuintjes: bijv. een strook van circa drie meter met ruimte voor enkele plantenspotten en een bankje.	Nvt
Hoe maak je groenstructuren in de wijk als er geen voortuintjes komen?	We willen groen bundelen in grotere gebieden: het Lineair Park, de pocket parken, en het spoorpark.	Nvt
Zijn de tuinen binnen de bouwblokken privé?	Bij de lagere blokken wel, tenzij de kopers straks gezamenlijk besluiten dat ze een collectieve tuin willen. Een combinatie komt misschien soms ook voor, als daarvoor ruimte is in deze binnenterreinen. Hoe dan ook, in principe zijn de tuinen alleen toegankelijk voor de bewoners van het desbetreffende bouwblok.	Nvt
Kan het plein ofwel pocket park niet kleiner?	Nee. De speelruimte is beperkt tot de drie ingetekende bouwvelden. Aan de grootte van de parkjes en pleinen kan niet worden getornd. De kracht van het plan is de afwisseling tussen grootse ruimten versus smalle stegen en kleine pleintjes.	Nvt
Komen er bomen? Graag een exacte tekening van de bomen die er nu staan, wat er straks blijft staan en welke nieuwe aanplant er komt. Er lijkt nu veel groen te verdwijnen.	Ja er komen zeker bomen. We gaan de bestaande bomen nog inventariseren en kijken vervolgens of we die kunnen handhaven en welke bomen we vervangen of toevoegen. De gevraagde tekening wordt dus nog gemaakt. Uitgangspunt is dat elke boom die we planten de ruimte moet hebben om groot te worden.	
Wordt het gebied een woonerf?	Hoe we het precies gaan noemen, moet nog blijken. Waar het op neer zal komen is dat we doorgaand verkeer zoveel mogelijk tegengaan, maar de nieuwe bewoners moeten wel altijd bij hun woning kunnen komen voor bijvoorbeeld in-/uitladen, verhuizen. Ook moeten de hulpdiensten uiteraard altijd bij de woningen kunnen komen.	
Mag het park langs de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk al deels open?	We begrijpen de wens, maar op dit moment kan dat nog niet. NS kan de (externe) veiligheid nog niet garanderen. Er moet nog een goede afscheiding van het spoor	

	komen. Bovendien zitten er bedrijfjes in de strook gevestigd, die betalen voor beveiliging in de strook. We moeten nog met hen in gesprek hierover.	
<p>Graag z.s.m. starten met de openbare ruimte, zodat er voor de huidige omwonenden ook al meteen lusten zijn i.p.v. alleen maar lasten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meteen pocketparks aanleggen</li> <li>• Stimuleren dat er nu al hotspots worden ingevuld die volgend jaar al bruikbaar zijn met leuke horeca en dergelijke (zoals Buurten in Oog en Al, dit was al ruim open toen er nog gebouwd werd). Desnoods van tijdelijke aard, geen probleem juist leuk!</li> </ul>	We komen hier nog op terug.	
Graag in de pocket parks zo min mogelijk 'plein' (verharding) en zoveel mogelijk 'park' (groen).	Een pocket park zal altijd een combinatie zijn van groen en verharding, vanwege de activiteiten die er moeten kunnen plaatsvinden.	
Voordat Team Wisselspoor in beeld was, is de buurt 30% groen beloofd. De pocket parks maakten hiervan deel uit en waren geheel groen. Worden deze nu deels van het groen afgehaald?	We zullen dit punt meenemen in de werkgroep Lineair Park op 12 december. Overigens voldoen we met zowel het Lineair Park als het Spoorpark ruimschoots aan de eis van minimaal 30% groen en geldt de gestelde doelstelling van 30% als gemiddelde voor het gehele plangebied en niet alleen Deelgebied 1.	
Mogen er in het Lineaire Park twee voetpadjes komen, waarvan één alleen voor hondenuitlaters?	We gaan dit nog bekijken.	
Deze week zijn er langs de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk nieuwe fietsbergingen neergezet, die zijn anders dan die er al stonden. Dat is nu net wat we wilden tegengaan, toch?	Dit is kennelijk nog als een op zichzelf staande actie gebeurd. In het uiteindelijke ontwerp van het Lineair Park heeft het onze voorkeur om één ontwerp oplossing te kiezen voor de fietsbergingen.	
Let s.v.p. op de geluidsbelasting bij het dagelijks gebruik. Soms kan door de stedenbouwkundige opzet een soort klankkast op een pleintje ontstaan.	We hebben hier aandacht voor.	
Wat gebeurt er met de oude sporen die in het plaveisel liggen en niet meer worden	Die willen we graag laten liggen als verwijzing naar het verleden van de plek.	Nvt

gebruikt?		
Hoe wordt de openbare ruimte ingevuld?	Dat is nu precies onderwerp van participatie. U kunt aan ons meegeven hoe u het park zou willen gebruiken, de landschapsarchitect maakt daar vervolgens ontwerpvoorstellen voor. Veel input is inmiddels al gegeven in de workshops over het Lineaire Park en de bijeenkomsten van de werkgroep Chrysantstraat-Seringstraat en de Klankbordgroep. Overigens hebben ook de toekomstige bewoners/gebruikers in de loods die grenst aan de openbare ruimte een stem in het ontwerp.	
Gaan jullie de hele Seringstraat opnieuw inrichten?	Nee, wij kijken nu naar het stukje vanaf de kruising met de Chrysantstraat dat nu dood loopt. En voor de volledigheid: in de nieuwe straten in het plangebied legt Synchroon wel de openbare ruimte aan, maar draagt die daarna over aan de gemeente, die het vervolgens zal beheren. De gemeente zal het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte daarom eerst toetsen.	
Komen er ook groene gevels en groene daken?	We stimuleren dit wel. Er zijn sowieso vrij veel grondgebonden woningen, dus woningen met tuin of patio. We willen in de binnenterreinen voldoende worteldiepte om fatsoenlijke bomen neer te kunnen zetten.	
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.	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.	
Wie is de eigenaar van het achterpad?	Dat zoeken we uit, ook omdat het gevolgen kan hebben voor wel of geen afsluitbaarheid.	
De afscheiding aan het achterpad was in de eerste tekeningen een stenige muur, nu denken jullie aan een groenere afscheiding. Dat laatste heeft onze voorkeur. Overigens zou er dan ook iets gedaan moeten worden aan de huidige erfafscheidingen van onze tuinen, want die zijn erg lelijk.	We gaan dit 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 mooi zijn als de bewoners van de Chrysantstraat bereid zouden zijn om hun erfafscheidingen te verbeteren.	
<b>Programma / functies</b>		
Hoeveel mensen komen straks wonen en werken in het eerste deelgebied?	Deelgebied 1 voorziet een programma van circa 120 woningen. Dus dat zijn tussen de 200 en 300 nieuwe bewoners. Het plan biedt ruimte aan 2000m2 commerciële ruimte waarin team Wisselspoor vooral kleinschalige bedrijvigheid wenst, conform de vastgestelde Ontwikkelvisie.	Nvt

Is er horeca gepland in deelgebied 1?	Ja, er is zeker ruimte voor horeca binnen de ontwikkeling. De invulling ligt nog niet vast.	
Wat voor woningen komen in het eerste deelgebied, hoe groot worden ze en wat is de prijs?	Het plan biedt woningen die in co-creatie met de toekomstige bewoners worden ontwikkeld en zelfbouwkavels/CPO-kavels (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap, dus zelfbouw door een groep). Er komen in elk geval koopwoningen. Het is nu nog niet geheel zeker of er ook huurwoningen komen. De woningen met tuin hebben gevarieerde grootten, van 113 tot 175 m2. De appartementen gaan van gemiddeld 55 tot 85 m2. Dankzij de grote verscheidenheid in woningtypen en grootten zal er een divers gevelbeeld ontstaan. De prijzen zijn nu nog niet bekend.	
Hoeveel woningen komen er in het eerste deelgebied?	In totaal komen er in het eerste deelgebied circa 120 woningen.	Nvt
Wat voor voorzieningen komen er?	We willen ruimte bieden voor creatieve en ambachtelijke bedrijven. Bijvoorbeeld voor een fietsenmaker. Daarnaast is er ruimte voor niet al te grootschalige horeca. We kijken ook wat wensen van bestaande gebruikers zijn op de locatie.	Nvt
Komen er ook zelfbouwkavels?	Ja. De precieze locatie of locaties staan nog niet vast. De zelfbouwkavels helpen om het straatbeeld te breken.	
Elders in Utrecht moeten kunstenaars vertrekken wegens te hoge huren. Ik hoop dat dit niet gebeurt in Hotspot 1.	Dat proberen we zeker te voorkomen. We zien hier liefst zoveel mogelijk kunstenaars, creatieve ondernemers etc. uit de wijk en de stad Utrecht komen, dus zo lokaal mogelijk. We krijgen nu al veel aanvragen, deels ook van partijen die hier al zitten of zaten.	
<b>Bouwhoogte en bezonning</b>		
Hoe hoog wordt de bebouwing in het eerste deelgebied?	Bij de 2 <sup>e</sup> Daalsdijk sluit het aan bij de bebouwing aan de overzijde van de weg. Vanaf de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk zal de hoogte binnen de kaders van de Ontwikkelvisie geleidelijk oplopen naar het spoor naar ongeveer vijf à zes lagen. Bij de aansluiting op de Seringstraat en Chrysantstraat zijn de eerste woningen van ongeveer gelijke hoogte als de bestaande woningen. Hierna loopt de hoogte geleidelijk op naar het oosten.	
Hoe hoog worden huizen exact aan de rooilijn Daalsedijk? Waarom hier niet net als bij Seringstraat ook aansluiten bij bestaande bebouwing? Zon in woonkamer is minstens zo waardevol als zon in achtertuin.	De exacte afmetingen en ook bouwhoogten worden nog vermeld in latere tekeningen. In zijn algemeenheid geldt dat één bouwlaag gemiddeld 3 tot 3,25 meter hoog is.	
Graag ook een zonstudie voor de	Er is inmiddels een zonstudie voor heel Deelgebied 1.	Gedaan

woonblokken aan de 2e Daalsedijk i.p.v. alleen de Chrysantstraat en Seringstraat.		
Liefst zouden we nóg meer tijdstippen in de zonnestudie willen zien.	Dat zullen we doen.	
Willen jullie een andere zichthoek gebruiken, zodat we nog meer zicht krijgen op de achtertuinen en achtergevels?	We zullen dit proberen en sowieso meer inzoomen op de achterzijde van de Chrysantstraat.	
<b>Architectuur en monumenten</b>		
Zijn er gebouwen die verdwijnen?	De panden met monumentenstatus verdwijnen uiteraard niet. Maar er zullen wel enkele gebouwdelen verdwijnen. We komen met een goed doordacht plan welke gebouwdelen gesloopt kunnen worden zonder de identiteit van het gebied te verliezen.	
Kan het witte ketelhuis worden behouden?	Dat is nog niet zeker, maar het ketelhuis ligt lastig, omdat het gebouw een belangrijke zichtlijn op het hoofdgebouw wegneemt. Ook ontstaat een restruimte die ons niet goed lijkt.	
<b>Duurzaamheid</b>		
Wat doen jullie om de waterhuishouding goed te organiseren?	Dat gaan we nog goed uitzoeken. We zoeken naar mogelijkheden om een integraal watersysteem te creëren passend bij deze wijk.	
<b>Overlast / bouwwerkzaamheden</b>		
Krijgt de omgeving overlast?	Werkzaamheden gaan nooit gepaard zonder enige vorm van overlast. Team Wisselspoor doet haar uiterste best om deze tot een minimum te beperken. We zorgen voor goede informatie en waar mogelijk overleggen we met de klankbordgroep.	Nvt
Hoe zit het met bouwverkeer?	Team Wisselspoor zet zich in om de overlast van bouwverkeer tot een minimum te beperken. Voor de bouwlogistiek verwijzen we naar de presentaties op 13 en 15 oktober 2015 in respectievelijk de werkgroep Chrysantstraat-Seringstraat en de Klankbordgroep.	Nvt
Is het mogelijk om de bestaande route	De bewoners van de Seringstraat zijn niet gelukkig met deze bouwweg, dat is iets	Nvt



achter de Seringstraat te gebruiken voor het bouwverkeer in de wijk?	om rekening mee te houden. Met name om praktische redenen zal deze bouwweg vooral worden gebruikt voor het zware of grote bouwverkeer. Het overige bouwverkeer gaat zoveel mogelijk verspreid over de wijk, via meerdere routes.	
Wordt de bouwweg verhard?	Ja, bij voorkeur met asfalt of stelconplaten. Dat is nodig om stofvorming en trillingshinder te beperken.	
Chauffeurs van groot materieel, zoals ook vrachtwagens, kunnen over de schutting heen de tuin van bewoners aan de Seringstraat in kijken. Kan er een ophoging komen? Liefst een flexibele oplossing, die ik zelf naar boven of beneden kan halen.	Als er concrete ideeën zijn, zullen we kijken naar de uitvoerbaarheid. We zullen ook zelf nadenken over de mogelijkheden.	
Ik begrijp dat de hijskraan dagelijks heen en weer rijdt, kan die niet gewoon blijven staan zolang hij nodig is?	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.	
Kunt u schroeven i.p.v. heien?	De aannemer maakt eerst een nulmeting. We weten nu nog niet of het heien of schroeven wordt.	
In een deel van de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk geldt nog onbetaald parkeren. Het is daar extra druk met geparkeerde auto's, dat vergroot het risico op beschadigingen door bouwverkeer. Iets om op te letten?	Dank voor de waarschuwing, we gaan hier naar kijken.	
Wat kan er worden gedaan tegen te hard rijden door bouwverkeer? We zien dit nu o.a. al in de Knopstraat en de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk. Graag een maximum van 30km/u.	We zullen hier bij de bouwlogistiek letten op de maximumsnelheid, maar het zal in de praktijk wel moeilijk zijn om dit te handhaven.	
Graag niet wachten met snelheidsbeperkingen tot de start van Wisselspoor maar direct aanpakken, aangezien dit ook nu al een probleem is. Mede doordat de Amsterdamsestraatweg dagelijks vaststaat is de 2 <sup>e</sup> Daalsedijk een sluiproute geworden.	Dit is aan de gemeente en wordt meegenomen in het overleg over de huidige en toekomstige verkeersstructuur in de wijk.	
Kunnen jullie een kraan aan de zuidzijde van het spoor plaatsen en dus over het spoor heen werken?	Nee, dat is niet toegestaan.	
Kunnen jullie bouw materieel via het spoor	Nee, dat blijkt logistiek te moeilijk. Bovendien wordt het reservespoor dat aan de	

aanvoeren?	bouwlocatie grenst op termijn buiten gebruik gesteld, in het kader van het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU).	
Kunnen jullie de onderdoorgang onder het spoor niet gebruiken voor bouwverkeer?	Naar aanleiding van de eerdergenoemde motie zou de gemeente dit onderzoeken. Maar de realiteit maakt al snel duidelijk dat we deze optie moeten afschrijven: áls 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.	nvt
Is een bouwverkeersroute door de Concordiastraat geen optie?	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.	
Kan er incidenteel ook tegen de richting in worden gereden als het nodig is?	Ja, met een ontheffing van de gemeente kan dat. Er moeten dan verkeersbegeleiders bij zijn.	
Van hoe laat tot hoe laat wordt er gebouwd?	De daadwerkelijke bouwactiviteiten zijn 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. Omdat de bewoners van met name de Seringstraat hebben aangegeven dit te vroeg te vinden, kijken we hier nog naar.	
Hoe gaat het bouwverkeer voor de volgende deelgebieden, dus na 2018?	Over dezelfde routes als bij Deelgebied 1.	
Zorg s.v.p. voor een korte lijn tussen het meldpunt en de bouwplaats.	Daar zorgt ERA Contour zeker voor. De uitvoerder zal zich te zijner tijd komen voorstellen in de klankbordgroep. Hij of zij is eenvoudig benaderbaar en u kunt ook altijd even binnenlopen bij de keet op de bouwplaats.	
Kunnen er minder busjes over de 2e Daalsedijk, maar juist al eerder het bouwterrein oprijden, bijvoorbeeld bij de ingetekende ingang ter hoogte van de Papaverstraat of eerder al?	We hebben geprobeerd het bouwverkeer zo eerlijk mogelijk over de wijk te verdelen, en daarbij ook rekening te houden met praktische mogelijkheden als draaicirkels en veiligheid.	
Graag in een vroeg stadium duidelijkheid over nulmeting bouwkundige staat van huidige bebouwing voorafgaand aan start bouw: wanneer gebeurt dit, in welke ring rond het bouwterrein en vinden er ook tussentijdse metingen tijdens de bouw plaats?	Hier komen we nog op terug.	
Is het mogelijk om een systeem met	We zullen deze optie voorleggen aan ERA Contour.	

bouwtickets in te voeren? Hierbij is er een verzamelplek net buiten het gebied en gaan bouwvakkers gegroepeerd in busjes naar en van de bouwplaats.		
<b>Beheer na oplevering</b>		
Let s.v.p. bij het ontwerp ook nu al goed op het toekomstig beheer: wie heeft wat in bezit en wie beheert wat. Dat levert momenteel juist problemen op, bijvoorbeeld het snoeiwerk langs de bankjes bij het hek.	Beheer is inderdaad een belangrijk punt, daar letten we goed op. De huidige situatie verandert straks sowieso, want een deel van het terrein dat nu niet van de gemeente is, is straks wel gemeentelijk en openbaar gebied. De eigendomssituatie en daarmee ook het beheer, zal duidelijker worden.	
<b>Planning / fasering</b>		
Wordt het Lineair Park in één keer gerealiseerd?	Nee. Het park wordt wel zoveel mogelijk in één keer ontworpen om de gewenste eenheid en afstemming in het ontwerp te krijgen, maar de aanleg zal in fasen gaan, gekoppeld aan de realisatie van de deelgebieden.	
Wacht de aanleg van het tweede pocket park op de herontwikkeling van Deelgebied 2?	Ja, de aanleg van de openbare ruimte, zoals het Lineair Park en de pocket parks, worden steeds meegenomen in de realisatie van het betreffende Deelgebied (fase).	
Kan de bouw van Deelgebied 1 niet gelijk lopen met die van Deelgebied 2?	In Deelgebied 2 gebeurt er voorlopig niet zoveel, want daar staan monumenten die voorlopig nog zijn verhuurd. In Deelgebieden 3 en 4 kunnen we wel bouwactiviteiten verwachten. Het zou mooi zijn als we dit kunnen combineren met Deelgebied 1, op die manier kunnen we de bouwtijd inkorten. Dit hangt ook af van de keuze voor de ontwikkelaar voor de volgende deelgebieden.	
In welke fase wordt de ontwikkelaar voor de volgende deelgebieden geselecteerd, pas nadat de huidige huurderscontracten aflopen?	Nee, naar verwachting eerder. De selectie wordt nu al voorbereid, maar we willen eerst het proces van Deelgebied 1 afwachten.	
<b>Overig</b>		
We zouden heel graag zien dat het Concordiagebouw en Wijkcentrum De Uithoek worden gesloopt, zij horen bij de lelijkste gebouwen in onze buurt.	Deze vallen buiten Deelgebied 1, hier hebben wij als Team Wisselspoor dus niets over te zeggen.	

