

CONCEPT Verslag

Klankbordgroep Wisselspoor 21 juni 2016

Theo Dohle opent de bijeenkomst. Er zijn enkele afmeldingen, maar in totaal zijn er toch circa 10 bewoners aanwezig. Daarnaast zijn er mensen van Synchron, NS Stations, Gemeente Utrecht, Studioninedots, Delva Landscape Architects en verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng.

Verslag 9 maart jl.

Pagina 2: Pieter van Sluijs van de gemeente maakt alsnog werk van het verzoek tot een nagesprek over Depot.

Pagina 4: Er is geen nulmeting gedaan, maar er is gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel, dat wel is gebaseerd op metingen maar niet specifiek en uitsluitend op dit gebied.

Pagina 4: Naar aanleiding van de inventarisatie openbare ruimte Bloemenbuurt wordt op korte termijn een wijkbericht verspreid.

Pieter van Sluijs heeft met een aantal bewoners gesproken over een workshop over verkeer in een groter gebied dan alleen Wisselspoor.

Waar nodig wordt het concept verslag van 9 maart aangepast; vervolgens wordt het als definitief verslag op de website geplaatst.

Verkeersbewegingen

Danny van Beusekom van verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng licht aan de hand van de presentatie toe dat het eerder getoonde beeld met de verkeersstructuur ten onrechte geen tweerichtingspijltje toonde op de 2^e Daalsedijk. Daarnaast is de gepresenteerde toename in verkeersritten te hoog ingeschat. Zie powerpointpresentatie. De juiste cijfers leiden op basis van het huidige programma tot een toename ten opzichte van de huidige situatie met 454 ritten per etmaal. Nu zijn er 3400 ritten per etmaal in de buurt (incl. het huidige gebruik van het bedrijventerrein 2^e Daalsedijk). De 454 ritten komen daar dus bij, als gevolg van de ontwikkeling van het eerste deelgebied in Wisselspoor.

De rapportage is openbaar en is te vinden op de website <http://participatie.utrechtwisselspoor.nl/>. De Ontwikkelingsvisie staat een toename van maximaal 2400 ritten toe.

Ik wil graag een nulmeting per straat, dus zowel de 2^e Daalsedijk als de tussenstraatjes. Circa een jaar na oplevering moet er dan opnieuw een meting volgen. Zo hebben we een houvast. Het is kostbaar om metingen per straat te doen. De gemeente heeft ervoor gekozen dit niet te doen. Als alternatief gebruikt de gemeente hiervoor juist het gemeentelijk verkeersmodel. Dit gebeurt in alle wijken. Het verkeersmodel is gebaseerd op metingen op drukke punten, waaronder ook de Amsterdamsestraatweg.

Maar die metingen zeggen dus niets over de tussenstraatjes.

Afgesproken wordt dat de gemeente hierop zal terugkomen.

In het verkeersplan voor de wijk is een verkeerskundige knip tussen Concordia en Dahliastraat gepland. Komen de verkeersbewegingen uit Fase 2, 3 en 4 ook voor de knip?

Alleen Fase 2 met de huidige bebouwing.

(Ingevoegde aanvulling van Anna Vlaming:)

Maar dit betekent dat 6 straten (2e Daalsedijk, Egelantierstraat, Papaverstraat, Knopstraat, Narcisstraat en Concordiastraat) 454 extra autobewegingen moeten faciliteren. Zes andere straten (Dahliastraat, Jasmijnstraat, Goudsbloemstraat, Meidoornstraat, Dirkje Mariastraat en Fabriekstraat) moeten later deelgebied 3 en 4 ontsluiten. Van het maximum aantal verkeersbewegingen van 2400 blijven nog 1946 over. Als Deelgebieden 3 en 4 maximaal worden bebouwd, dan is de verdeling over de straten van de Daalsebuurt alles behalve

evenredig, zoals in de ontwikkelvisie opgenomen. Bovendien zijn de straten van de 2^e groep veel smaller en is de aansluiting op de Amsterdamsestraatweg slechter. Er zijn volgens mij 2 oplossingen:

- a) er wordt in deelgebied 3 en 4 niet meer ontwikkeld dan in deelgebied 1.**
- b) de knip(s) moeten op andere plek komen - b.v tussen Knopstraat en Narcisstraat, en tussen Jasmijnstraat en Goudsbloemstraat.**

Ik vind jammer dat de lang toegezegde sessie over verkeerscirculatie nog steeds niet heeft plaatsgevonden.

(Ingevoegde reactie vanuit Team Wisselspoor:)

Wij hebben dit direct voorgelegd aan Danny van Beusekom van Goudappel-Coffeng en hij kan zich de reactie van Anna wel voorstellen. In de ontwikkelvisie is de verkeerskundige knip in de 2e Daalsedijk geïntroduceerd als maatregel om het verkeer te begeleiden in de evenredige verdeling over de verschillende straten. In de ontwikkelvisie is deze indicatief ingetekend. De exacte locatie moet nog worden vastgesteld na nader onderzoek. De mogelijkheid tot het aanbrengen van de 'knip' tussen de Concordiastraat en de Dahliastreet is in de plannen van Team Wisselspoor steeds overgenomen en lijkt hierdoor nu een eigen leven te gaan leiden.

Het aanbrengen van een 'knip' heeft als doel dat niet al het verkeer over de 2e Daalsedijk gaat rijden, maar zich meer verspreid over meerdere straten. In het bestemmingplan voor deelgebied 1 is het niet nodig om de knip op te nemen. Feitelijk is het ook een verkeersbesluit waar de gemeente in een losse procedure over besluit. Voor een eventueel toekomstig aan te brengen 'knip' in de 2e Daalsedijk en de locatie hiervan is het van belang om ook meer inzicht te hebben in het uiteindelijke programma en de daarbij behorende ontsluiting van de deelgebieden 3 en 4 op de 2e Daalsedijk. Hierbij is het ook voorstelbaar dat de 'knip' meer richting het centrum wordt gelegd, bijvoorbeeld tussen de Jasmijnstraat en Goudsbloemstraat.

Wij zullen daarom de verkeerskundige knip in de 2e Daalsedijk nu niet mee te nemen in het bestemmingsplan voor deelgebied 1 en pas als we verder zijn met de ontwikkeling van de overige deelgebieden nader onderzoeken welke locatie het meest wenselijk is vanuit de buurt en het project.

NB: Bij het aantal verkeersbewegingen voor de functie horeca is geen rekening gehouden met een mobiliteitsplan. Dit gaan we wel toepassen. Hierdoor zal het aantal verkeersbewegingen (ritten) voor het totaal tot maximaal 418 worden verlaagd.

Status ontwerp

Albert Herder van Studioninedots en Steven Delva van Delva Landscape Architects lichten de status van het ontwerp voor Fase 1 toe. In dit verslag worden alleen de nieuwe ontwikkelingen toegelicht. De bergingen van Blok A grenzen niet langer aan het achterpad, maar zijn geconcentreerd. Blok B is gewijzigd. Aanvankelijk zaten alle voorgevels aan het verlengde van de Seringstraat, maar dat betekende uiteraard louter achterkanten aan de spoorzijde. Zeker wanneer daar een fietspad komt is dat minder fraai. Reden om het blok zodanig te ontwerpen dat aan twee zijden voorkanten ontstaan. De eerste panden van Blok B sluiten nu qua rooilijn aan op de achterzijde van de Seringstraat, de volgende panden wijken daarvan af. Een deel van het blok bestaat in feite uit twee bij elkaar horen panden met elk een eigen voorkant. Denk aan woonwerkwoonings of kangoeroewoningen (twee generaties). Ook de voorgevels aan de spoorzijde krijgen ruimte voor een bankje e.d. De klankbordgroep is enthousiast over deze ontwerpwijziging.

Ik vind het interessante woningen, wellicht ook voor mijzelf. Wat worden de woonoppervlakten en hoe groot worden de tuinen?

Dit zal sterk wisselen per type. We werken dit nog uit en laten dit nog weten.

Kunnen bewoners van Blok B met de auto bij hun voordeur komen?

Ja, maar ze kunnen daar niet parkeren. Ook proberen we het voorrijden van de auto zoveel mogelijk te ontmoedigen, bijvoorbeeld door zo dicht mogelijk bij Blok B een entree van het parkeergebouw te maken.

Het groen is nauwkeurig geïnventariseerd. Op dit moment bestaat 19% van het oppervlak in Wisselspoor uit groen. Uitgangspunt is dat dit voor het gehele plangebied op 30% zou uitkomen. De huidige inschatting is nu circa 35% groen. Het gaat overigens om openbaar groen, dus tuinen rekenen we hierbij niet mee. Het gaat wel om een berekening voor heel Wisselspoor, dus alle deelgebieden samen.

Wat als de woningmarkt inzakt en Fasen 3 en 4 worden niet gerealiseerd?

Er kan hooguit sprake zijn van vertraging, uiteindelijk wordt het altijd gerealiseerd.

Ook de sporen in het gebied zijn ingemeten, die komen her en der terug. We streven naar een industrieel, geheel eigen karakter van het gebied.

Krijgt het spoorpark geen geluidsscherm?

Nee, Qua geluid is het niet vereist. Bovendien hoort de zichtbaarheid van de trein bij de identiteit van het gebied. Wel zal ProRail zorgdragen voor de beveiliging / afscheiding van het spoor.

Er zijn voor deelgebied 1 vijf verschillende 'korrels' uitgedacht (zie presentatie): de verschillende blokken hebben elk een eigen karakter en geven zo het gebied een prettige diversiteit en kwaliteit. Onder CPO Bouwgroep wordt verstaan een groep particulieren, die met elkaar een bouwblok ontwerpen en realiseren. Hier zijn al aanmeldingen voor en in Utrecht gebeurt dit al op o.a. het Veemarktterrein en aan de Verenigingstraat.

Een bijzondere 'korrel' is ook een drie-onder-een-kapblok waarbij de drie woningen niet individueel herkenbaar zijn.

Komen er in Fase 1 alleen koopwoningen?

Zoveel mogelijk. Misschien komen er enkele vrije sectorhuur appartementen. Er komen in deze fase geen sociale huurwoningen.

Wie toetst de plannen?

De welstandscommissie en die doet dit op basis van het Beeldkwaliteitsplan.

Bij de renovatie van de cultuurhistorische bouwwerken benadrukken we het authentieke karakter, maar laten we ook juist zichtbaar welke delen ooit zijn aangetast. Zie presentatie.

De bewoners reageren positief op de plannen. Zo vindt iemand dat dit echt een bijzonder stukje stad wordt. Een andere bewoner denkt dat de ontwikkeling ook goed is voor de waarde van de bestaande huizen.

In de Bovenbouwwerkplaats komt de parkeerruimte voor deelgebied 1, dus zowel voor de bewoners, de ondernemers en bezoekers, op totaal zo'n 160 à 170 auto's. De garage wordt momenteel verder uitgewerkt. Door het parkeren op te nemen in de Bovenbouwwerkplaats wordt het parkeren uit het straatbeeld verwijderd en worden de resterende ruimten in de hal optimaal benut. Parkeren in een afzonderlijk gebouw past ook in het ontmoedigingsbeleid voor autogebruik: met parkeren direct bij je eigen huis pak je immers sneller de auto.

Aan de randen van het gebouw komen commerciële voorzieningen en horeca.

Mogen onze bezoekers, dus van bewoners in de zijstraten en 2^e Daalsedijk, hier ook parkeren?

In principe wel, aangenomen dat dit een openbare (betaalde) parkeergelegenheid wordt.

Er wordt gedacht aan een bijzondere, semi-transparante opbouw die 's avonds licht uitstraalt, als een soort lampion. Ook dat wordt enthousiast ontvangen, mits het licht 's nachts niet fel en dus hinderlijk is.

Waar kunnen mensen hun bakfiets parkeren? Graag ook in een gebouw en niet op straat.

We bekijken nog of we in de Bovenbouwwerkplaats ook ruimte kunnen maken voor een collectieve fietsvoorziening. Toch zullen er ook fietsen en bakfietsen op straat worden geparkeerd. Bij de voorzieningen in de plint van de Bovenbouwwerkplaats, zoals een restaurant, komen extra fietsnietjes. Het is heel gebruikelijk om de fiets op straat te parkeren en vraagt dus om goede voorzieningen. Dit soort voorzieningen worden in de komende periode meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte.

Fietsonderdoorgangen

Pieter van Sluijs van de gemeente Utrecht licht de status toe. De opgave is om 2 onderdoorgangen te maken. Het gaat dus niet om tunnels, waarbij je de diepte in moet en de zichtlijn verdwijnt, maar om een onderdoorgang die bij voorkeur zoveel mogelijk op maaiveld (straatniveau) ligt. ProRail heeft opdracht gekregen om het onderzoek te leiden naar de mogelijkheden. Zij hebben samen met betrokken partijen 2,5 dag genomen om alle mogelijkheden te verkennen. Ze hebben daarbij gekeken naar de effecten van elke oplossing op onder andere de plangebieden, het fietsnetwerk, de sociale veiligheid en de haalbaarheid. Bij haalbaarheid gaat het over de bouwtechniek, maar ook over de kans dat treinen vanwege de werkzaamheden tijdelijk uit dienst moeten en uiteraard over de financiële haalbaarheid.

Op dit moment worden voor beide locaties twee varianten uitgewerkt, Het gaat hierbij om 'basisvarianten': kort en recht zonder bouwverkeer. Daarnaast zijn de kostenverhogende effecten van aanvullende wensen zoals geschiktheid voor bouwverkeer in het onderzoek betrokken. Dat laatste maakt een onderdoorgang dieper en langer en daardoor aanzienlijk duurder. Bij de verbinding met de 1^e Daalsedijk speelt de hoogteligging van de doorgaande sporen en de opstelsporen een belangrijke rol in het bepalen van de meest geschikte locatie.

Voor de zomervakantie zouden de uitwerkingen klaar moeten zijn. Het ligt in de rede dat de resultaten in de klankbordgroep worden besproken, Pieter laat Theo nog weten wanneer dat zou kunnen.

Is er al een beslissing genomen over fietsroute A, B of C?

Nee.

De bewoners geven aan dat deze keuze voor hen wel onlosmakelijk hoort bij de te kiezen locatie en vorm van de onderdoorgang.

Kunnen de opstelsporen niet worden weggehaald of ingekort?

Nee, beslist niet. Er is sowieso al een groot tekort aan opstelsporen en deze kunnen niet worden gemist.

Ook niet tijdelijk, voor de werkzaamheden?

Ook dat is erg onwaarschijnlijk.

Wie betaalt de onderdoorgangen?

De gemeente en NS en mogelijk kunnen er nog subsidies worden aangesproken.

Kun je niet gewoon wanden door de spoordijk heen schuiven?

Dat kan alleen bij rechte onderdoorgangen. Het is nog niet gezegd dat het hier ook kan, elke situatie is technisch weer anders.

In de werkgroep Seringstraat is ons een fietsonderzoek beloofd.

Dat koppelen we aan het huidige, genoemde onderzoek naar de onderdoorgangen.

Planning

Paul Roodnat van Synchron licht de planning toe, zie ook de presentatie.

Recentelijk zijn alle benodigde onderzoeken voor het Bestemmingsplan afgerond. Komende week gaat Synchron dit indienen. Hiermee kan de gemeente starten met het maken van de benodigde kaarten en juridische teksten. Synchron start na de zomer met het Voorlopig Ontwerp. Volgens planning zou de gemeente het concept Bestemmingsplan in september kunnen vrijgeven, waarna de inspraakprocedure start.

Kunnen de genoemde onderzoeken naar de onderdoorgangen nog worden ingevoegd?

Ja, dit kan in augustus/september.

Rond de jaarwisseling verwacht Synchron te kunnen starten met de verkoop, waarbij het Bestemmingsplan als voorbehoud geldt. Voor het (Collectief) Particulier Opdrachtgeverschap (ofwel zelfbouwgroepen) en zelfbouwkavels is waarschijnlijk meer tijd nodig.

In mei/juni 2017 zou het Bestemmingsplan dan kunnen worden vastgesteld. Daarna volgt een bezwaarprocedure. Vanaf september 2017 start de bouw. Als eerste worden in 2018 de parkeerplaatsen in de Bovenbouwwerkplaats opgeleverd. Die zijn immers ook nodig voor de woningen. Eind 2018 / begin 2019 worden de woningen opgeleverd. De Onderdelenloods doet nog niet mee, die is verhuurd tot eind oktober 2023 en blijft tot die tijd in gebruik bij NS.

Placemaking

Onder placemaking wordt verstaan het organiseren van aansprekende activiteiten in het gebied, waar mensen op af komen en zo de locatie op een positieve manier leren kennen.

Eind mei / begin juni vond een activiteit van de HKU plaats, veel bewoners in de klankbordgroep zijn positief hierover en er is geen sprake geweest van overlast.

Nu ligt er een plan voor een bijenstal. De bij in de stad wordt bedreigd en dit plan draagt bij aan de bescherming van de bij. De vergunningenkwestie is nogal een uitdaging, maar het streven is om de bijenstal voor de zomer neer te kunnen zetten.

Een ander initiatief is Snor. Dit halfjaarlijkse theaterachtige festival heeft eerder in Utrecht plaatsgevonden en zou op 24 en 25 september in de Bovenbouwwerkplaats willen neerstrijken. Zij verwachten per dag zo'n 750 mensen, die veelal per fiets zullen komen. Hun voorstel is de bewoners van de Bloemenbuurt gratis entree (normaal € 5,-) te geven. Dat wordt enthousiast ontvangen, evenals het feit dat er leuke activiteiten in het gebied plaatsvinden,

Na de zomer organiseren we graag alsnog een barbecue in het gebied, kan dat?

Synchroon zal dit verzoek serieus overwegen, de vraag is om het aan Synchroon te laten weten zodra de bewoners hiervoor een datum hebben bedacht.

Wellicht is het te combineren met de brede wijkinformatiebijeenkomst. Die is vooralsnog voorzien voor dinsdagavond 6 september. Maar die datum wordt pas definitief wanneer duidelijk is of het fietsonderzoek dan af is.

Rondvraag

De naam van Willeke Hoiting graag vervangen op de website door haar opvolger, Jessica Franken.

Gaan we doen, welkom in de klankbordgroep.

De gemeente stimuleert leefstraten en de Concordiastraat doet hieraan mee, in de eerste drie weken van augustus. Buurtbewoners van harte welkom.

Hoeveel aannemers komen er? Dit in verband met bouwverkeer.

We streven bij voorkeur naar één aannemer voor heel Deelgebied 1. Dit is eerder ook al besproken met zowel de klankbordgroep Wisselspoor als de Werkgroep Seringstraat.

Hoe wordt de herstructurering van de 2^e Daalsedijk gekoppeld aan de ontwikkeling van Wisselspoor?

Het huidige fietsparkeren is het meest urgent. Grote ingrepen aan de 2^e Daalsedijk zijn niet voorzien en tevens afhankelijk van de verdere ontwikkelingen in het plangebied en hiervoor eventueel noodzakelijke herstructurering van de 2^e Daalsedijk. Steven Delva geeft aan de opgave breder te zien dan alleen het ontwerp en de aanleg van het Lineaire Park.

Overigens heeft Synchroon zelf het initiatief genomen om het Lineaire Park breder te ontwerpen en uit te voeren dan tot aan het hekwerk. Het ontwerp en de aanleg gaat tot aan de stoeprand, zodat er in elk geval een integraal ontwerp tot aan de straat komt.

Een tip voor de burens: het online platform Nextdoor is handig om burens te betrekken bij buurtzaken. Aan de Seringstraat wordt dit al gebruikt.

Steven Delva meldt nog dat zijn bureau is geselecteerd voor het ontwerp van twee pleinen aan de Amsterdamsestraatweg. Een ervan is vlakbij, het andere bij station Zuilen. Dit staat los van Wisselspoor.

Theo Dohle sluit af en hoopt zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de volgende bijeenkomst en van de klankbordgroep én de brede buurtbijeenkomst.