

Memo

De
Wijde
Blik

Bijeenkomst 2^e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4, Utrecht, 15 juni 2020

Op 15 juni vond de online-bijeenkomst voor de deelgebieden 2 t/m 4 van het project Wisselspoor aan de 2^e Daalsedijk plaats.

Agenda:

- Welkom en toelichting bijeenkomst door Theo Dohle
- Terugblik door Chantal Snelling, NS Stations
- Ontwikkelkader en bestemmingsplan, Judith de Koster, BGSV
- Procedures, Jantien van den Heuvel, gemeente Utrecht
- Vervolgstappen, Paul Roodnat, Synchron ontwikkelaars
- Vragenronde

Welkom:

Theo Dohle van De Wijde Blik heet de deelnemers welkom. Hij vertelt dat als gevolg van de Corona-maatregelen de bijeenkomst online plaatsvindt. Er wordt zo eerst een presentatie gegeven, daarna worden vragen behandeld via de chatfunctie. De presentatie van vanavond komt de volgende dag al op de site. Het verslag en de veel gestelde vragen en antwoorden volgen iets later.

Presentaties:

Chantal Snelling van NS Stations licht de omgeving en de geschiedenis van het gebied van Wisselspoor toe. Zij legt uit dat NS al een lange historie met het plangebied heeft. Toen het terrein zijn functie verloor is besloten om hier een nieuwe woon-werklocatie van te maken. In 2015 is de Ontwikkelvisie voor het gebied vastgesteld. In de daaropvolgende tenderfase is Synchron vervolgens met het plan Wisselspoor geselecteerd voor de ontwikkeling.

Daarna volgt de presentatie van Judith de Koster, stedenbouwkundige van bureau BGSV. Zij licht het ontwikkelkader en het beeldkwaliteitsplan van deelgebied 2 t/m 4 toe. De Ontwikkelvisie 2015 vormt ook hiervoor de basis. Het groene raamwerk wordt toegelicht, de pocketparks, het lineaire park en het spoorpark.

Er komen in deelgebied 2 t/m 4 maximaal 1.050 woningen. Het gaat onder andere om eengezinswoningen, starterswoningen en studentenwoningen. Waarvan 30% sociale huur en 15% midden koop. Er is 28.000 m² beschikbaar voor een overig programma, waaronder horeca en creatieve bedrijvigheid.

In deelgebied 2 tot en met 4 komt een veel lagere parkeernorm dan gebruikelijk bij nieuwbouwlocaties. Een deel wordt gerealiseerd als autovrij gebied en in het andere deel wordt gewerkt met een parkeernorm van gemiddeld ongeveer 0,3 per woning. De ontwikkelaar gaat op zoek naar een doelgroep die hier zonder auto, al dan niet met een deelauto, wil wonen. Voor bezoekers komt er in beperkte mate (betaald) parkeren. Het meest zuidelijke deel wordt autovrij voor

Zocherstraat 42-1
1054 LZ Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

Memo (2/5)

De
Wijde
Blik

bewoners ontwikkeld. Bestaande bewoners in de Bloemenbuurt kunnen gebruikmaken van deelauto's die op Wisselspoor komen.

Hierna licht Jantien van den Heuvel van de gemeente Utrecht de te doorlopen procedures toe. Het ontwerpbestemmingsplan en ontwikkelkader liggen van 5 juni tot en met 16 juli 2020 ter inzage, zowel op het stadskantoor als online, waaronder de gemeentelijke website.

Als laatst presenteert Paul Roodnat van ontwikkelaar Synchron de vervolgstappen voor deelgebied 2 t/m 4. Hij vertelt dat de ontwikkeling in drie fasen gaat verlopen. Het ontwerpproces voor het meest zuidelijke deel wordt nu gestart. Daarover vindt periodiek overleg plaats met de klankbordgroep. De start van de realisatie zal waarschijnlijk in 2022 vallen. Vervolgens vindt de planontwikkeling van Zuid naar Noord plaats. De huidige verwachting is dat Wisselspoor als geheel in 2028 gereed is.

Na deze presentaties volgt de beantwoording van vragen. Er wordt gestart met de vragen die vooraf via de mail zijn gesteld.

Vragenronde:

Leon Peeters, verkeerskundige van de gemeente Utrecht, licht de verkeerssituatie toe als antwoord op de vooraf gestelde vragen. Hij benadrukt dat deelgebieden 2 t/m 4 autoluw worden ontwikkeld. Dit resulteert in een lage gemiddelde parkeernorm. Op het woondeel komt dit neer op circa 0,3 parkeerplaatsen gemiddeld per woning. Er worden deelauto's aangeboden en extra fietsvoorzieningen aangelegd, waaronder een onderdoorgang naar de Locomotiefstraat in de Cartesiusdriehoek. Binnen het plangebied is geen sprake van doorgaand autoverkeer, daarvoor zijn ook knips binnen het plangebied voorzien.

Veel vooraf gestelde vragen gingen over de verkeersintensiteit in de zijstraten tussen de 2^e Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg. Dat neemt toe, ondanks het autoluw ontwikkelen van de deelgebieden. We houden rekening met de huidige rijrichting van de zijstraten, waar we door middel van twee knips in de 2^e Daalsedijk, het verkeer hier verdelen. Ook in de nieuwe situatie blijft de verkeersdruk volgens de onderzoeken onder de gehanteerde richtlijn van 1.000 verkeersbewegingen per dag. Dat is het criterium voor een woonerf. In de praktijk kunnen bewoners een andere keuze maken bij het in-en uitrijden van het gebied maar door de manier waarop het gebied is ingedeeld in combinatie met de knips is de aangegeven verdeling de meest logische.

Na deze toelichting volgde de beantwoording van vragen via de chat.

“De situatie op de Amsterdamsestraatweg is nu al krap, hoe verhoudt dat zich tot elkaar?”

Het onderzoek betreffende herinrichting van de Amsterdamsestraatweg, wordt weer opgepakt. De verkeersstudie Noordwest leidt niet tot grote

Memo (3/5)

De
Wijde
Blik

effecten op deze straat maar er is nog wel een zorg om de verhouding tussen de verkeersveiligheid en de leefbaarheid; en hoe we dit kunnen verbeteren.”

“Wat zijn de plannen met betrekking tot de fietstunnel naar de Eerste Daalsedijk?”

“Er is voor de gehele stad Utrecht een verkenning gedaan naar nieuwe aan te leggen langzaamverkeersverbindingen, tunnels en bruggen. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend maar worden op korte termijn verwacht. Dan is ook duidelijk in hoeverre deze verbinding kansrijk is. Momenteel is er nog geen financiering voor.”

“Per wanneer gaan de knips in? Pas vanaf 2028 of eerder?”

“Zodra de bouwsituatie dat toelaatgaan de knips in. We kunnen op dit moment nog geen precies moment noemen.”

“Wat zijn de routes van het bouwverkeer?”

“Het zwaardere bouwverkeer volgt de bouwroute onderlangs de Seringstraat, deze wordt straks doorgetrokken naar deelgebied 2 t/m 4. Het lichtere verkeer, tot 3.500 kilo, gaat via de 2^e Daalsedijk en/of de straatjes in de Bloemenbuurt.”

“Vanuit welke straten zijn er nog mensen nodig voor de klankbordgroep?”

“Als je belangstelling hebt kun je jezelf aanmelden door een mail te sturen naar Theo Dohle, dohle@dewijdeblik.com, met je naam en de straat waarin je woont. Dan zorgen we ervoor dat je een uitnodiging krijgt voor een hernieuwde startbijeenkomst. Dan kunnen we daarna kijken of we voor elke straat een vertegenwoordiger hebben in de klankbordgroep.”

“Als je een bedrijf hebt op Wisselspoor, wanneer ga je dan merken dat de bereikbaarheid en de bouwplanning voor ons lastig gaan worden?”

“In principe blijft deelgebied 2 in zijn geheel bereikbaar met de huidige entree. Voor de ingang bij 2^e Daalsedijk 6, verwachten we dat we de entree langs het buurthuis kunnen handhaven. Voor huurders van panden van NS is ruimte genoeg in het gebied om tot tijdelijke verkeeroplossingen te komen.”

“Vanwege het autoluwe karakter van de nieuwe wijk is de verwachting dat de parkeerdruk in het deel van de Bloemenbuurt dat nu nog gratis parkeren betreft, toeneemt. Daarom zou onderzocht worden of dat deel ook omgezet wordt naar betaald parkeren. Is daar al meer over bekend?”

“Dit is een terechte zorg. We gaan in het deel waar nu nog gratis parkeren is als gemeente proactief een draagvlakmeting voor het betaald parkeren uitvoeren als gevolg van de ontwikkeling van de nabijgelegen Cartesiusdriehoek, het is goed dat we daarin benadrukken dat de ontwikkeling van Wisselspoor ook kan zorgen voor extra parkeerdruk.”

Memo (4/5)

De
Wijde
Blik

“Komt er een extra fietstunnel naar Nieuw-Engeland?”

“Deze is mij niet bekend. Hier komen we nog op terug.” N.b: de vraagsteller geeft later aan dat hij zich bij deze vraag had vergist en niet Nieuw-Engeland bedoelde.

De gemeente heeft dit inmiddels uitgezocht en geeft als reactie: *Vraagsteller bedoelt waarschijnlijk een fietsverbinding tussen de Cartesiusdriehoek (Bielsstraat) en Cremerstraat. Deze fietsverbinding maakt onderdeel uit van het gemeentelijk Verkennend onderzoek fietsverbindingen. Hierover is op 18 oktober 2019 een brief naar de gemeenteraad verstuurd. Hierin wordt deze fietsverbinding als nummer 23 benoemd. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend maar worden op korte termijn verwacht. Dan is ook duidelijk in hoeverre deze verbinding kansrijk is.*

“De huizen die worden ontwikkeld zijn vooral gericht op ‘jong werkenden’. Is er rekening gehouden met online bestellen en pakketbezorgers? Dit zorgt namelijk voor meer verkeersintensiteit. Komen er bijvoorbeeld hubs voor het verzamelen van deze pakketten? Worden hier ook de actuele ontwikkelingen met betrekking tot internetbestellingen in meegenomen? Dat ziet er in 2020 anders uit dan in 2019.”

“In de modellen met betrekking tot de verkeersgeneratie zijn bezorgdiensten niet als specifieke groep meegenomen, maar onderdeel van de totale verkeersgeneratie bij de functie wonen. Het gaat om actuele kencijfers, al zullen die nog niet op 2020 zijn afgestemd. We hanteren kengetallen van een centrumgebied. Bewoners maken daar gemiddeld meer gebruik van bezorgingen maar genereren zelf minder verkeer. Het autoverbruik door eigen bewoners is lager en het bezorgverkeer is hoger.”

“Kan er voor het bouwverkeer met hubs gewerkt worden zodat het bouwverkeer niet naar binnen hoeft met auto’s?”

“Dit hebben we voor deelgebied 1 onderzocht maar hier kwam uit dat dit nauwelijks tot geen effect zal hebben op het verkeer. We kunnen dit voor de overige gebieden wel nog een keer onderzoeken om te kijken of dit interessant is.”

“Ik ben toekomstig bewoner van deelgebied 1, in hoeverre kan ik overlast verwachten van bouwverkeer voor de overige deelgebieden (2 t/m 4)?”

“Bij de oplevering van Deelgebied 1 zal de strook die in de toekomst gereserveerd is voor fietsen, tot het einde van de bouw gereserveerd worden als bouwroute. Met de oplevering van de openbare ruimte gaan we deze bouwweg afscheiden van de openbare route zodat dit veilig blijft. De bouw mag starten om 7 uur en eindigt, uitzonderingen daargelaten, om 17 uur. Ook het transport vindt tussen die tijden plaats.

Memo (5/5)

De
Wijde
Blik

In de weekenden proberen we bouwwerkzaamheden te voorkomen, maar we kunnen het niet geheel uitsluiten.”

“Worden wandelpaden gescheiden van autowegen? Hoe verhoudt zich dat met max. 1.000 auto bewegingen per dag? Moet de straat dan niet anders ingericht worden? Op de Concordiastraat zijn de stoepen dermate smal dat mensen met kinderwagens, rollators etc. geen plek hebben op de stoep.”

“De toename zorgt niet voor een heel ander verkeersbeeld dan nu het geval is. Het wordt wel drukker, maar we blijven binnen de richtlijnen die gelden voor een woonerf. De stijging in de verkeersintensiteit leidt daarom niet tot een nieuwe inrichting van de Concordiastraat.”

“Als de verkeerssituatie anders is dan is gemeten, welke middelen zijn er dan om bij te sturen?”

“Hier hebben we nog geen plan voor liggen. Dit pakken we op als er grote overlast ontstaat. We hebben veel ervaring met andere projecten en de betrouwbaarheid van verkeersmodellen. We denken dat we nu een zorgvuldig plan hebben waar we maximaal inzetten op autoluw, knips en minder parkeerplaatsen.”

“Maakt het uit als je het plan gefaseerd ontwikkelt en kan je dan nog bijsturen?”

“Het klopt dat de plannen gefaseerd worden uitgevoerd. We blijven tussentijds monitoren, zodat we indien nodig daarop bij kunnen sturen.”

“De gemeente werkt ook aan plannen voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg. Gaat dit in samenhang met dit verkeersplan?”

“Het klopt dat we als gemeente daar ook aan werken, het gaat om verschillende plannen, maar we stemmen deze zeker onderling op elkaar af.”

“Is het mogelijk om de fietsonderdoorgang bij de Locomotiefstraat ook geschikt te maken voor autoverkeer?”

“Nee, dit is eerder al onderzocht. Dit is niet mogelijk en ook niet wenselijk om sluipverkeer door de wijk te voorkomen.”