



Herinrichting Jutfaseweg

Ontwerptoelichting Voorlopig Ontwerp



Gemeente Utrecht

Colofon

De Voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Jutfaseweg is vervaardigd door stadsingenieurs, Gemeente Utrecht.

Wethouder

Lot van Hooijdonk | Verkeer en Mobiliteit

Opdrachtgever

Richard Smit | Programmamanager Ontwerp & Realisatie Mobiliteit

Projectmanagement

Lydia Leijdekkers | Projectmanager Ruimte
Aysegül Eraslan | Projectmanager Stadsingenieurs
Ineke van den Brink | Projectassistent Ruimte

Projectgroep

Eva Brants | Ruimte
Peter Mink | Ruimte
Anita Szirbek | Projectmanagement Bureau
Marc van 't Hazeveld | Stadsingenieurs
Joost Duco Helsloot | Stadsingenieurs
Loog Landaal | Wijkbureau Zuidwest
Bart Scholten | Communicatie
Frank Slakhorst | Stadsingenieurs
Annemarie Koot | Stadsingenieurs
Niels Donkersloot | Stadsingenieurs
Rene Draaier | Stadsingenieurs
Chris Gibbs | Stadsingenieurs
Nozar Birgooni | Stadsingenieurs

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

November 2022

Bestuurlijke besluitvorming

2022

Inhoudsopgave

Colofon	2		
Inhoudsopgave	3		
1. Inleiding	4		
1.1 Plangebied	4		
1.2 Proces tot nu toe	5		
1.3 Proces Voorlopig Ontwerp	5		
1.4 Planning en financiën	6		
1.5 Leeswijzer	6		
2. Ontwerptoelichting	7		
2.1 Profiel	7		
2.2 Verkeer	7		
2.3 Groen & ecologie	8		
2.4 Bijzondere plekken aan de Jutfaseweg	9		
2.5 Klimaatadaptatie	9		
2.6 Openbare ruimte	10		
2.7 Ondergrond	11		
3. Onderzoeken	13		
3.1 Geluidhinder	13		
3.2 Luchtkwaliteit	13		
3.3 Archeologie en monumenten	13		
3.4 Bodem	13		
3.5 Niet Gesprongen Explosieven	14		
3.6 Water	14		
3.6.1 Basisprincipes omgaan met water	14		
3.6.2 Algemene eisen	14		
3.6.3 Hoogteligging	15		
3.6.4 Grondwaterstanden		15	
3.6.5 Oppervlaktewater		15	
3.7 Ecologie/Flora en fauna		16	
3.8 Bomen		17	
3.9 Verharding		17	
4. Verantwoording	19		
4.1 Beheer		19	
4.2 Samenwerking		19	
5. Bijlagen	20		
5.1 Plantekening Jutfaseweg		20	
5.2 Plantekening profielen		25	

1. Inleiding

Afbeelding: Plangebied
Jutfaseweg

De Jutfaseweg wordt een aantrekkelijke straat voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Fiets- en autoverkeer delen de rijbaan in twee richtingen en de maximale snelheid wordt 30 kilometer per uur. Zo komt er meer ruimte voor groen aan de waterkant en maken we van de Jutfaseweg een groene en fijne fiets- en wandelroute. In het water komt een steiger en drijvend groen. Langs het water maken we plekken waar bijvoorbeeld verschillende zitplekken kunnen komen. Zo maken we van de Jutfaseweg een fijne plek om te zijn. Met deze aanpassingen verbinden we de binnenstad met omliggende wijken en wordt de Jutfaseweg onderdeel van het fietsnetwerk. Ook is de Jutfaseweg met deze aanpassingen onderdeel van de Doorfietsroute naar Nieuwegein en IJsselstein.

1.1 Plangebied

De Jutfaseweg ligt naast het kanaal de Vaartsche Rijn in Rivierenwijk in de wijk Zuidwest. Het plangebied bestaat uit het deel van de Jutfaseweg tussen de Vondellaan en Socrateslaan. Voor de Jutfaseweg geldt dat het plangebied van gevel tot waterkant loopt. Het project sluit aan op het bestaande kruispunt met de Vondellaan en op de nieuwe kruising met de Socrateslaan.



1.2 Proces tot nu toe

De ambities voor de Jutfaseweg zijn uitgewerkt in een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO). Doel van dit IPvE is om alle gegevens te verzamelen die nodig zijn voor het maken van een goed ontwerp voor de herinrichting van de Jutfaseweg. Het Functioneel Ontwerp (FO) is een ruimtelijk ontwerp op hoofdlijnen en geeft een globaal beeld van de gewenste inrichting van de openbare ruimte op basis van het IPvE. In het voorjaar van 2021 vroegen we reacties van belanghebbenden en omwonenden op de eerste plannen voor de Jutfaseweg. De reactieperiode liep van 23 april tot 1 juni 2021 en op 17 en 20 mei 2021 zijn er twee onlinebijeenkomsten georganiseerd. Het IPvE / FO is op 21 september 2021 vastgesteld door het college van B en W. Daarmee liggen de belangrijkste uitgangspunten voor de inrichting van de Jutfaseweg vast.

Op hoofdlijnen zijn dat de volgende uitgangspunten:

- Een groene en aantrekkelijke fiets- en wandelroute ontwikkelen die de binnenstad verbindt met omliggende wijken;
- Een fietsroute langs de Vaartsche Rijn die onderdeel wordt van het Utrechts fietsroutenetwerk. Kernwoorden voor deze fietsroute zijn herkenbaarheid, belevingswaarde en comfort;
- Voor de Jutfaseweg is inrichting met één lange, continue lijn van belang;
- De Vaartsche Rijn als cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle lijn beter zichtbaar maken;
- De recreatieve functie is ondergeschikt aan de ecologische functie van de oever;
- Het groen aan de kant van de woningen én aan de oever van de Vaartsche Rijn versterken. Hiermee verhogen we niet alleen de ecologische waarde, maar ook wordt recreatief gebruik van groen aantrekkelijker;

- Verbeteren van de toegankelijkheid voor iedereen door de trottoirs te verbreden;
- Waar mogelijk geven we invulling aan de ambitie van de gemeente op het vlak van klimaatadaptatie. Zo koppelen we het hemelwater af en laten dit zoveel mogelijk infiltreren in de bodem van de groenstroken en in de bermen. Het overtollige water lozen we op de Vaartsche Rijn. Hiermee zetten we hoog in op klimaatadaptatie. Het afwateren van het overtollig water naar de Vaartsche Rijn wordt afgestemd met Rijkswaterstaat en HDSR. In de vervolgfase (DO) zal een definitief besluit zijn genomen wat betreft de afwatering. Ook vergroenen we zoveel mogelijk om de hittestress te verminderen in de straat.

1.3 Proces Voorlopig Ontwerp

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is een verdere uitwerking van het vastgestelde IPvE en FO. Het betreft een ontwerp waarin alle ruimtelijke elementen zijn ingepast. Daarnaast bepalen we de principes voor materiaalgebruik en de benodigde technische voorzieningen in het VO. Tijdens het opstellen van het VO hebben we met meerdere belanghebbenden afgestemd. Van 24 september tot 16 oktober konden bewoners en andere belanghebbenden reageren op het concept VO. De reacties hebben we waar mogelijk in het VO verwerkt. De provincie Utrecht is ook akkoord met het VO. Wanneer het VO is vastgesteld, werken we dit verder uit naar een Definitief Ontwerp.

1.4 Planning en financiën

Na vaststelling en afronding van het VO is de volgende stap om dit uit te werken naar een Definitief Ontwerp (DO). In het DO wordt het ontwerp nog verder in detail uitgewerkt. Daarna wordt een bestek en uitvoeringsontwerp gemaakt, zodat een aannemer hiermee aan de slag kan. Ook wordt een faserings- en omleidingsplan opgesteld om de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Start van de realisatie is voorzien eind 2023. De exacte planning stemmen we af met de uitvoeringsplanning van bijvoorbeeld de Socrateslaan. Voor een aantal onderdelen van de herinrichting is een verkeersbesluit nodig. Bijvoorbeeld voor het maken van een laad- en losplek en het veranderen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur. Op deze verkeersbesluiten kan bezwaar en beroep ingediend worden. De omwonenden en belanghebbenden houden we op de hoogte door wijkberichten. Alle informatie is te vinden op <http://www.utrecht.nl/jutfaseweg>. Voor de herinrichting van de Jutfaseweg is 3 miljoen euro opgenomen in Meerjaren Programma Mobiliteit.

1.5 Leeswijzer

In dit document leest u meer over het ontwerp van de Jutfaseweg. In hoofdstuk 2 vindt u een toelichting op het ontwerp per thema. Meer informatie over de onderzoeken die zijn gedaan vindt u in hoofdstuk 3. Tot slot leest u in hoofdstuk 4 meer over bijvoorbeeld toekomstig beheer.

2. Ontwerptoelichting

In de toelichting op dit Voorlopig Ontwerp (VO) gaan we in op de onderdelen die verder zijn uitgewerkt vanuit het Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp (IPvE / FO).

2.1 Profiel

De indeling van het profiel van de Jutfaseweg is bepaald in het Functioneel Ontwerp (FO). In de profielen komt ruimte voor een aantrekkelijke openbare ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is. Aan de kant van de woningen komt een breed trottoir van minimaal 1,80m. Hiervan is minimaal 1,20 m vrij van obstakels, zodat voetgangers en mensen met een beperking niet worden gehinderd. Naast het trottoir komt een functiestrook van 2,20m. In deze strook krijgen functies zoals auto parkeren, fietsen stallen en parkeerautomaten een plek. Ook is aan de kant van de woningen ruimte voor bijvoorbeeld een geveltuin. Wanneer er genoeg ruimte is en panden wat verder van de straat liggen, worden smalle en grote groenvakken gemaakt. Bij het Vondelparc komt een groene verblijfsruimte passend bij de historische bebouwing. Bij de zijstraten en stegen onderbreken we de groenvakken en functiestroken voor een goede toegankelijkheid van de (woon)gebieden erachter en kan de rijbaan worden overgestoken. Naast de functiestrook komt de rijbaan van 5,00m breed voor fietsers, speed pedelecs, brom- en snorfietsen en auto's in twee richtingen met een snelheidslimiet van 30km/uur. Een inrichting met rood asfalt maakt alle weggebruikers attent op het feit dat het een fietsstraat is. Aan de kant van de Vaartsche Rijn verbreden we de groenstrook. Zo komt er meer ruimte voor de bestaande bomen en om te struinen en te verblijven aan het water. Ook wordt het mogelijk te rusten op een bankje bij de bruggen, overslagkade, voormalige schutsluis en komen er ook nieuwe verblijfsplekken aan het water. We maken een steiger in het water nabij de Oranjebrug en voegen drijvend groen toe in de Vaartsche Rijn. Het infiltreren van regenwater gebeurt in de verlaagde groenstroken die in het trottoir liggen, in de langsparkeervakken en in de verlaagde groenstrook met haag aan de waterzijde.

2.2 Verkeer

2.2.1 Verkeer - ontwerptoelichting

- De rijbaan wordt 5 meter breed en is onderverdeeld in 4,20 meter brede rijloper met aan weerszijden zogenaamde 0,4 meter brede rabastroken. De rijbaan wordt in een dakprofiel aangelegd;
- Functiestrook (auto- en fiets parkeren), 2,20 meter breed;
- Hoogteverschil tussen het trottoir en de weg is ongeveer 10 centimeter;
- Hoogteverschil tussen de weg en de verlaagde groenstrook met haag is 5cm, Deze groenstrook ligt dus verdiept tussen de weg en de berm langs het water. De berm ligt dan ca 10cm hoger dan zijkant weg.
- De zijkant van de weg aan de waterzijde wordt opgesloten door een trottoirband. Bovenzijde band ligt gelijk met de weg zodat het regenwater eroverheen kan stromen naar de verlaagde groenstrook met haag.
- Verkeersdrempels: 30 km/u, 12 centimeter hoog, lengte sinusvormige op-/afrit 2,40 meter, totale lengte verkeersdrempel 4,80 meter;
- Trottoir (aan de kant van de woningen) is minimaal 1,80 meter breed waarvan 1,2 meter vrij van obstakels;
- Struinpad (aan de waterkant) is 0,90 meter breed;
- Aan de kant van de woningen komt een ruimtereservering van (maximaal) 0,60 meter voor bijvoorbeeld een geveltuin op plekken waar 1,20 meter obstakelvrije ruimte gewaarborgd blijft;
- Straathoeken en aansluiting met stegen voorzien van mindervalideoversteekplaatsen, door toepassing van uitritconstructies loopt het trottoir à niveau door minstens 1,50 meter breed;
- De Jutfaseweg maakt geen onderdeel uit van de hoofduitrukroutes voor de nood- en hulpdiensten. Daarom volstaat een wegbreedte van 5 m.

2.2.2 Parkeren voor fietsers en auto's - ontwerptoelichting

- Auto parkeren op niveau van rijbaan, fiets parkeren op niveau trottoir;
- In de bestaande situatie staan er rond de 310 en 350 fietsen geparkeerd in de Jutfaseweg (en de koppen van de zijstraten). Dit gebeurt aan de waterzijde en aan de gevelzijde en veelal buiten fietsparkeerrekken. In de nieuwe situatie komen er 366 fietsparkeerplekken aan de gevelzijde.
- In de functiestrook zijn compacte stallingsruimtes voor ca. 10-20 fietsen;
- Het aantal parkeerplaatsen neemt af met 5 stuks ten opzichte van de bestaande situatie:
 - De zone voor betaald parkeren neemt het aantal parkeerplekken af. Parkeerbalans:
 - Bestaand situatie: 134 stuks;
 - Nieuwe situatie: 129 stuks (-5 parkeerplaatsen);
 - Twee parkeerplekken worden aangewezen als laad- en losplekken mét venstertijd (08.00 uur tot 22.00 uur).
 - De zone voor vrij parkeren blijft ongewijzigd. Parkeerbalans:
 - Bestaande situatie: 25 stuks in;
 - Nieuwe situatie: 25 stuks.
 - De parkeervakken hebben een breedte van 2,20m.
 - Er worden twee parkeerplekken aangewezen als laad- en losplekken. Dit is op verzoek van bewoners. De laad- en losplekken komen bij de Pieter Bernagiestraat.

2.2.3 Kruisingen en zijstraten - ontwerptoelichting

- De kruising met de Waalstraat en de Oranjebrug wordt eenvoudiger en compacter (zonder vrijliggende fietspaden);
- De verkeersregelinstallatie blijft, met aanpassingen, gehandhaafd;
- Zijstraten zijn aangesloten met zogenoemde uitritconstructies, waarbij het trottoir van de Jutfaseweg op één niveau doorloopt.

2.3 Groen & ecologie

2.3.1 Groen en bomen

- Groeiplaatsen worden ingericht conform HOR;
- Bestaande bomen blijven staan;
- Groenvakken en groenstrook worden gelijkvloers of verlaagd (ca 5 tot 15 cm maximaal) aangelegd voor waterinfiltratie;
- Geveltuinen zijn mogelijk. Het initiatief en beheer hiervan ligt bij omwonenden;
- Er komen nieuwe bomen nabij de Zuiderbrug en de Vondelbrug als aanvulling op de bestaande bomenrij en er komen enkele nieuwe bomen in groenvakken te staan aan de zijde van de woningen.

2.3.2 Ecologie

- De groenstrook (waterzijde) heeft een natuurlijk karakter. Het sortiment dat wordt toegevoegd is bij voorkeur inheems, rekening houdend met soorten van de Utrechtse soortenlijst;
- Het sortiment in de groenvakken (gevelzijde) heeft een cultureel karakter. Het sortiment dat wordt toegevoegd kan in- en uitheems zijn, rekening houdend met soorten van de Utrechtse soortenlijst;
- Op de oever groeit bloemrijk hooi/grasland (extensief beheer), eventueel afgewisseld met struiken of een haag ter bevordering van de verticale gelaagdheid (biodiversiteit). In het water maken we op 7 plekken drijvend groen en voegen we plekken toe waar dieren uit het water kunnen (deze noemen we ook wel Fauna Uittreed Plekken, FUP's). Dit drijvend groen komt op plekken waar geen ligplaatsen zijn en verdeeld over de Jutfaseweg vanwege de continuïteit van deze historische lijn. Zo versterken we de biodiversiteit aan de Vaartsche Rijn.

2.4 Bijzondere plekken aan de Jutfaseweg

In de groenstrook aan de Vaartsche Rijn zijn verschillende verblijfsplekken met één of enkele zitelementen. Deze verblijfsplekken zijn ondergeschikt aan de ecologische functie van de oever. Zo komt er geen of minimale verharding en gebruiken we bij voorkeur natuurlijke materialen.

2.4.1 Vondelparc

Ter hoogte van het Vondelparc vergroten we de verblijfskwaliteit door meer groen en zitmeubilair met afvalbakken te voorzien.

Afbeelding: Zitmeubilair
type:BN



2.4.2 Brughoofden

Aan weerszijden van de brughoofden wordt er vergroend en worden er zitmeubilair en afvalbakken voorzien.

2.4.3 Talud

In het Ontwerp zijn er op 3 plaatsen aan de Vaartsche Rijn trappen aangebracht. Deze trappen vergroten de verblijfskwaliteit aan de Jutfaseweg en de beleving van het water. De trappen zijn tot halverwege het talud, met uitzondering van de trap bij de Oranjebrug die leidt tot de steiger en het drijvend groen. Naast deze betonnen trappen voorzien we ook afvalbakken.

Bij de Oranjebrug maken we een steiger. Tijdens de participatie op het IPvE / FO was dit een veel voorkomende wens vanuit de bewoners. We combineren de steiger met drijvend groen, zodat deze zowel bijdraagt aan recreatie als aan biodiversiteit en ecologie.

2.4.4 Schutssluis

De inrichting van de schutssluis wordt verbeterd: meer groen, halfverharding ten voordele van waterinfiltratie, zitelementen en een afvalbak.

2.5 Klimaatadaptatie

2.5.1 Duurzaamheid

In de VO-fase zijn als meest kansrijk de volgende duurzaamheidsmaatregelen benoemd en onderzocht, en zullen in de latere DO fase concreet worden uitgewerkt.

- Klimaatadaptieve maatregelen
 - Parkeerstroken: er wordt in de parkeerstroken een infiltratieconstructie aangelegd door middel van waterpasserende verharding. Het water infiltreert zo in de ondergrond en wordt lokaal verwerkt. Bij hevige regenval zal het water afstromen naar de kolken die in de parkeerstroken tegen de rand van de weg aanliggen. Deze kolken voeren het water af naar het gemengde rioolstelsel;
 - Verdiept groenvak met haag: Het verdiepte groenvak ligt tussen de weg en de berm aan de waterzijde. Voorgesteld wordt om

hier teelaarde met grof zand toe te passen in de bodem, omdat dit beter infiltreert dan alleen teelaarde. Dit wordt nog exact bepaald. Bij hevige regenval zal het water afstromen naar de kolken die hoger in het groenvak staan en vervolgens lozen op de Vaartsche Rijn ;

- Verlaagde groenstroken: Deze bevinden zich aan de woningzijde in het trottoir. Voorgesteld wordt om daar ook teelaarde met grof zand toe te passen. Dit wordt nog exact bepaald.
- Water dat te lang op maaiveld aan de voet van de boom blijft staan is slecht voor de bomen. Ter plaatse van de nieuw te planten bomen is het belangrijk dat het water snel genoeg infiltreert. Op dit moment belemmeren de lokale klei- en veenlagen dit. Omdat er extra infiltratie van regenwater gaat plaatsvinden aan de woningzijde en er nieuwe bomen komen zal er meer water in de bovenste zandlaag aanwezig zijn. Om te zorgen dat de boomwortels niet te vochtig blijven worden grindpalen geboord tot ca. 5 m diepte ter plaatse van de nieuwe en bestaande bomen aan de woningzijde van de Jutfaseweg. Zie ook hoofdstuk 3.4 over de bodemopbouw.
- Openbare verlichting; alle bestaande armaturen worden vervangen door Duurzame Led-armaturen.
- Verhardingen; in overleg met de wegbeheerder (BOR) en na bespreking van het Kiwa KOAC asfaltrapport (VGD), wordt de rijbaan voorzien van een Duurzame wegconstructie.
- Duurzaam uitgangspunt is dat zoveel mogelijk van de bestaande wegconstructie wordt behouden.
- Het vrijkomende materiaal zal hergebruikt worden binnen de (asfalt) keten e.e.a. volgens het gesloten ketenprincipe.
- Bestaande vrijkomende trottoirbanden en elementenverhardingen zullen zoveel mogelijk worden hergebruikt binnen het project.

2.5.2 Hemelwater afkoppelen

- In de nieuwe situatie wordt het hemelwater op straat afgekoppeld, watert af richting het groen en de langsparkeervakken, waar het kan infiltreren;
- De zichtbare regenpijpen van de panden aan de straat worden waar mogelijk van het riool losgekoppeld. Het water stroomt dan zichtbaar over het trottoir en kan infiltreren, bijvoorbeeld in de verlaagde groenvakken.
- De parkeerstrook wordt uitgevoerd in waterpasserende verharding en -onderbouw;
- Bij hevige en extreme regenval zal het langer duren voordat al het water geïnfiltreerd is in de bodem. Het water zal dan tijdelijk op de weg en op het trottoir blijven staan, dat zorgt voor wateroverlast en kan voor verkeersonveiligheid zorgen. Tevens mag er bij een bui van 80mm/uur (is zeer extreem) geen water de woningen inlopen. Daarom worden er kolken aangebracht aan beide kanten van de weg zoals in paragraaf 2.5.1 beschreven is. Die functioneren als overloop en zorgen ervoor dat het overtollige water afgevoerd wordt naar de het gemengde riool en de Vaartsche Rijn. Met deze maatregelen zal het water op de verhardingen binnen de gestelde eis van 3 uur verdwenen zijn. De kans op waterinloop in de woningen is nihil.

2.6 Openbare ruimte

2.6.1 Algemeen

- Inrichting oever conform kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder in het Handboek Openbare Ruimte;
- Inrichting rijbaan en trottoir conform kwaliteitsniveau Domstad;
- We combineren zoveel mogelijk verkeersborden met bestaande en nieuwe objecten en plaatsen deze niet in de loopstroom;

2.6.2 Straatmeubilair (Bankjes, hekwerken, openbare verlichting en afvalinzameling)

- De nieuwe hekwerken passen bij het historische karakter van de schutssluis;
- Ter hoogte van de watertoren is een bestaande keerwand in de oever waar we een nieuwe verblijfsplek van willen maken;
- Het geactualiseerde lichtplan houdt rekening met de nieuwe en bestaande bomen, ecologie en de obstakelvrije ruimte op de trottoirs;
- Bestaande ondergrondse afvalcontainers blijven gehandhaafd.
- De hekwerken op de schutssluis worden vervangen door nieuwe hekken;
- Alle lichtarmaturen worden vervangen voor LED-armaturen;
- Bij de bestaande keerwand in de oever ter hoogte van de watertoren plaatsen we bankjes en hekwerk.

2.6.3 Materialisatie

- De rijbaan wordt van rood asfalt;
- Rabatstrook wordt van roodbruin genuanceerde vormvast klinkers;
- De parkeervakken voor auto's krijgen waterpasserende klinkers;
- Het trottoir krijgt grijze betontegels;
- Het struinpad langs de waterkant krijgt een halfverharding, aan de zijde van de haag voorzien van een kantopsluiting;
- De voormalige sluis wordt van roodbruin genuanceerde gebakken klinkers;
- De trottoirbanden en opsluitbanden zijn van beton.

2.7 Ondergrond

2.7.1 Kabels- en leidingen

De bestaande kabels en leidingen blijven liggen, eventueel indien nodig met extra beschermende of risicobeperkende maatregelen. Via proefsleuven is de werkelijke ligging van de kabels en leidingen, de beschikbare ondergrondse ruimte en de aanwezige boomwortelpakketten op een aantal plaatsen inzichtelijk gemaakt. In samenspraak is vast komen te staan waar aanvullende vergroening via bomen mogelijk is en waar niet. Dit werd veelal bepaald door aangetoonde ondergrondse obstakels die los van de aanwezige K&L hinderlijk waren.

Ook is in het projectgebied geen onderhoud door de nutsbedrijven voorzien en een beperkte verlaging (ca 10 cm tot 15 cm) van de groenstroken in de trottoirs aan de woningzijde is getoetst. Daaruit blijkt dat de verlaging mogelijk is in combinatie met de bestaande kabels en leidingen die momenteel eronder liggen. Op voorhand worden hierbij geen problemen verwacht al is toetsing door de netbeheerder wenselijk na een definitief oordeel.

Voor het projectgebied is gecontroleerd of hier in de toekomst een aanvullend warmtenet moet komen. Dit blijkt zo te zijn. Omdat de kabels & leidingen in dit project blijven liggen en hierop verder geen onderhoud of verleggingen zijn voorzien, kan er nog niet worden voorgesorteerd op de komst van het aanvullende warmtenet tijdens de herinrichting. Eneco heeft voor de wijk Overvecht noord een principeschets gemaakt. Hierin is in de vorm van een pilot de verschillende onderdelen die van belang zijn voor het aanleggen van een nieuw warmtenet vastgesteld. In de toekomst wanneer de Jutfaseweg aan de beurt is om een warmtenet aan te leggen, worden de ondervindingen van Overvecht meegenomen.

Afbeelding: Profiel zuid

2.7.2 Riolering

- De riolering wordt op 2 plekken gerelined:
 - Tussen de Vondellaan en de Croesestraat (circa 200 meter)
 - Tussen de Socrateslaan en de Roerstraat (circa 400 meter)
- De Croesestraat wordt over enkele jaren heringericht, dan zal er ook een hemelwater riool worden aangelegd, hiervoor is een doorsteek nodig naar de Vaartsche Rijn; Voorlopig is de diameter ingeschat op rond 500mm, wordt later definitief bepaald;
- In de Reitdiepstraat wordt in de toekomst bestaande bebouwing afgebroken, daarvoor in de plaats komt een nieuwbouwplan met 160 woningen. In verband daarmee wordt de Reitdiepstraat heringericht en wordt het bestaande oude ei-riool 300/450 verwijderd. Dit gemengde ei-riool wordt vervangen door een gescheiden stelsel. Vooruitlopend daarop gaan we in de Jutfaseweg een doorsteek hwa 500 (voorlopige diameter) aanbrengen tot in de Vaartsche Rijn. Ook een nieuw vuilwaterriool rond 400mm wordt aangelegd vanaf put 496 tot net in de Reitdiepstraat;
- Ter hoogte van Jutfaseweg 178 komen nieuwbouwwoningen. Het hemelwater wordt gescheiden afgevoerd. Met als voorwaarde: gescheiden afvoer van regenwater en vuilwater. Daarvoor wordt een PVC 315mm riool aangelegd met lozing in de Vaartsche Rijn.



3. Onderzoeken

3.1 Geluidhinder

Op de Jutfaseweg gaat een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden. Daarnaast komt de weg niet dicht bij de woningen te liggen. Een onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevel vanwege geluidslawaai hoeft daarom niet uitgevoerd te worden. Bij het verkeersbesluit volgt een nader geluidsonderzoek. Dit is naar verwachting in 2023.

3.2 Luchtkwaliteit

Op het gebied van luchtkwaliteit voldoen zowel de wegligging in de referentiesituatie als wegligging in het ontwerp aan de wettelijke eisen. De veranderingen in concentraties als gevolg van het ontwerp bedragen 0 tot 0,1 µg/m³ en hebben geen negatief effect op het behalen van de WHO-advieswaarden.

3.3 Archeologie en monumenten

De archeologische waardenkaart van de gemeente geeft inzicht in de te beschermen meldingsgebieden waar zekerheid van vondsten het grootst is. Een strook van 50 meter aan weerszijden van de Vaartsche Rijn aangegeven als archeologisch waardevol gebied, vanwege de oude industriële geschiedenis van de directe omgeving van de Jutfaseweg. De stadsarcheoloog is betrokken bij het project voor eventuele te nemen maatregelen met betrekking tot archeologie.

Aan de Jutfaseweg 2-4 en 5-10d bevinden zich cultuurhistorisch waardevolle elementen die zijn aangemerkt als rijksmonument. Daarnaast bevinden zich gemeentemonumenten op Jutfaseweg 1, 47-66, 78-79, 137 en 178. Daarnaast is de Vaartsche Rijn aangeduid als object van waarde. De schutsluis, halverwege de Vaartsche Rijn, is als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt. Dit is een onderdeel van de Hollandse Waterlinie.

3.4 Bodem

Door de historie van het gebied (industriële bedrijvigheid zoals steenbakkerijen en tegel/panovens) is mogelijke verontreiniging in de bodem ontstaan. Er zijn enkele bodemonderzoeken aan de Jutfaseweg uitgevoerd in het verleden waarbij een wisselend bodemkwaliteit aangetoond is. Er zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond, met name aan de Jutfaseweg tussen de Amaliastraat en Mijdrechtstraat. Er is een algemeen bodemonderzoek uitgevoerd om eventuele invloed van de potentieel bodembedreigende activiteiten en om de algemene kwaliteit van de bodem aan de Jutfaseweg in kaart te brengen. In het bodemonderzoek zijn voornamelijk lichte en plaatselijk matige verontreinigingen. Analytisch is geen asbest aangetoond. Deze verontreinigingen zijn in lijn der verwachting van bovenstaand situatie en de eerder aangetoonde verontreinigingen zijn afgeperkt. De bodemkwaliteit is voldoende in kaart gebracht.

In het bodemonderzoek zijn er ook peilbuizen geplaatst waarin middels een slugtest de doorlatendheid van de onderste zandlaag is bepaald. Van die zandlaag zijn er monsters genomen en met behulp van zeefanalyse een indruk van de doorlatendheid is verkregen. Uit zowel de slugtesten als de zeefanalyse blijkt dat de doorlatendheid van het zand voldoende is om regenwater te infiltreren. Tussen de twee zandlagen is een kleilaag aanwezig en op enkele locaties is een veenlaag aangetroffen. Deze lagen zijn plaatselijk slecht doorlatend wat negatieve gevolgen kan hebben voor nieuw te planten bomen, omdat het water ter plaatse van de wortels blijft hangen. Het is enkel nodig om maatregelen te treffen op de locaties waar klei- en veenlagen nadelig zijn voor nieuwe en bestaande bomen. Dit betreft de bomen aan de woningzijde van de Jutfaseweg.

3.5 Niet Gesprongen Explosieven

Aan de kop van de Jutfaseweg ligt het projectgebied in een verdacht gebied voor Niet gesprongen explosieven (NGE) en conventionele explosieven (CE). Er is een onderzoek uitgevoerd door RAWDATA (februari 2021) naar het benoemd gebied. De conclusie is dat de werkzaamheden zonder verdere beheersmaatregelen ten aanzien van ontplofbare oorlogsresten kunnen worden uitgevoerd. Rondom de Amaliastraat en Mijdrechtstraat is ook een verdacht gebied op het gebied van NGE. Deze locatie ligt buiten het projectgebied en zal geen invloed hebben op de voorgenomen werkzaamheden.

3.6 Water

3.6.1 Basisprincipes omgaan met water

Uitgangspunt is om invulling te geven aan de ambitie van de gemeente Utrecht om het hemelwater af te koppelen. Wij vangen het hemelwater op in verlaagde groenstroken in het trottoir aan de woningzijde en in de verlaagde groenstrook met haag aan de waterzijde.

Het beleid met betrekking tot water is binnen de gemeente Utrecht gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de volgende beschouwingen gehanteerd:

1. De waterkwaliteitstrits:
 - gescheiden (is vuil- en schoonwater apart) inzamelen;
 - gescheiden afvoeren;
 - gescheiden verwerken.
2. De waterkwantiteitstrits:
 - water vasthouden en nuttig gebruiken voor het aanwezige groen d.m.v. boven- of ondergrondse infiltratievoorzieningen;
 - bergen;
 - vertraagd afvoeren.

3.6.2 Algemene eisen

Eisen bergingscapaciteit:

- Bergingsvoorzieningen ten behoeve van infiltratie dienen in maximaal 24 uur weer volledig leeg te zijn;
- Inhoud van de waterberging dient 15 mm te zijn over de m² afstromende verharde oppervlakten in de openbare ruimte en de daken;
- De drooglegging dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte dient minimaal 0,7 m te bedragen;

Eisen afvoercapaciteit:

Hemelwater en afvalwater worden gescheiden ingezameld. Het hemelwater wordt zo veel mogelijk bovengronds verwerkt en resterend water gaat naar het (hemelwater)riool.

De voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater is:

- Hergebruik van hemelwater tbv bijvoorbeeld besproeien van tuinen en groen;
- Hemelwater infiltratie van minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag;
- Transport van hemelwater zoveel mogelijk via maaiveld (zichtbaar);
- Een extreme bui van 80 mm mag geen schade leveren aan de infrastructuur en gebouwen en het water mag niet langer dan 3 uur op de weg staan.
- Afvoeren naar oppervlaktewater, rechtstreeks of via hemelwaterriolering;
- Afvoeren naar gemengde riolering.

Eisen riolering:

- Afkoppelen van dakwater van de particuliere bebouwing. De voorkeur is bovengrondse afvoer over de verharding. Indien dat (deels) niet mogelijk is, dan afvoer via ondergrondse leidingen.
- Minimale dekking op de riolering is 1,3m ook ivm kruisende kabels en leidingen;
- Infiltratieriolen moet boven de GHG hoogte worden aangelegd, indien deze worden toegepast.

Eisen wateroverlast

- Wateroverlast op straat is niet toegestaan bij een bui 8 (Rioned) van 20 mm per uur>
- Waterpeil in de riolering mag dus tot het wegpeil stijgen.
- Voor extreme situaties (80 mm in één uur) moet boven op de berging t.b.v. infiltratie aanvullende calamiteitenberging (bv op straat) gerealiseerd worden die vertraagd leegloopt in maximaal 3 uur.
- Maximale peilstijging in de Vaartsche Rijn van 40 cm bij een herhalingsbui van T=10jaar

Ten behoeven van droogte:

- Voor het vasthouden en afvoeren van hemelwater is de wens/eis om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag lokaal te kunnen infiltreren. Lokaal is in het projectgebied of net daarbuiten.

3.6.3 Hoogteligging

De hoogteligging van de Jutfaseweg bevindt zich tussen +2,0m en +2,7 m NAP. Bij de Vondellaan is de weghoogte ca +2,7m, 70m zuidelijker bij de Reyer Anslostraat is de hoogte al gezakt tot +2,25m en weer 140m zuidelijker bij de Croesestraat is dat +2,05m NAP. De rest van de Jutfaseweg tot aan de Socrateslaan, dat is een lengte van 1090m is vrij vlak met een hoogte tussen de 2m en 2,1m NAP.

3.6.4 Grondwaterstanden

- Gemiddeld laagste grondwaterstand = GLG, ligt tussen +0,1m en +0,3m NAP
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand = GHG, ligt tussen +0,4m en +0,6m NAP

3.6.5 Oppervlaktewater

Het oppervlaktewater de Vaartsche Rijn heeft een vast waterpeil van +0,58m NAP.

De kades zijn eigendom van de gemeente, de waterkwaliteitsbeheerder is Waterschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) en de waterkwantiteitsbeheerder is Rijkswaterstaat.

3.7 Ecologie/Flora en fauna

Natuurwaarden

Naast het zoveel mogelijk zorgen voor het voortbestaan van de beschermde (Utrechtse) soorten die er nu aanwezig zijn, zijn er een aantal doelsoorten die je mag verwachten in het plangebied en waarvoor je ook specifieke maatregelen kunt nemen. Doelsoorten in het plangebied kunnen allerlei vogelsoorten, insecten (vlinders, bijen), vleermuizen en de egel.

De natuurwaardekaart Utrecht laat zien waar in Utrecht leefgebieden van bijzondere en beschermde planten en dieren zijn. In het plangebied komen de volgende soorten voor: Tongvaren (Utrechtse soort op de kade langs de Vaartsche Rijn), Merel, Tjiftjaf en Egel (Utrechtse soorten) en IJsvogel, boomkruiper, Koolmees. In de omgeving komen Zwarte Roodstaart, Gierzwaluw, Huismus, Spreeuw, Gele helmblom, Steenbreekvaren (Utrechtse soort) voor.

Quickscan

Ten behoeve van ruimtelijke aanpassingen aan de Jutfaseweg is een actueel beeld noodzakelijk van de in het gebied voorkomende beschermde natuurwaarden en de mogelijke effecten daarop. Bureau Arda heeft in februari 2021 een ecologische quickscan uitgevoerd van het plangebied.

Uit de quickscan komen de volgende conclusies:

- In een straal van 0-1km van het plangebied komen beschermde soorten voor. Mogelijk maken beschermde vogels en vleermuizen gebruik van het plangebied.
- De voorkomende soorten zijn als stadbewoner weinig verstoringsgevoelig.
- Verstoring, vernietiging van verblijfplaatsen of doden van beschermde soorten wordt uitgesloten omdat de beschermde soorten geen direct gebruik maken van de verhardingen en weinig verstoringsgevoelig zijn.

- Uitzondering vormt tongvaren die op de Utrechtse soortenlijst is opgenomen. Voorkomen in straatkolken kon niet worden uitgesloten. Tongvaren is niet beschermd volgens Nbw-2015 maar wel een Utrechtse soort. Mocht onverhoopt toch een exemplaar worden aangetroffen dan kan overwogen worden de kolk te verplaatsen, te laten zitten of alleen de plant verhuizen naar een geschikte omgeving (geeft in het algemeen een slecht resultaat).
- Er is geen nader onderzoek naar beschermde soorten nodig, ook omdat de bomen, die waarschijnlijk verblijfplaats en foerageergebied vormen voor vleermuizen, blijven staan.
- Door het nemen van mitigerende maatregelen zoals vermeld in paragraaf 4.3 blijven negatieve effecten uit.

Opgemerkt wordt dat is uitgegaan van het laten staan van de bomen. Indien dit niet het geval blijkt, dan is nader onderzoek naar vleermuizen noodzakelijk omdat dan vernietiging van verblijfplaatsen, foerageergebied en migratieroute mogelijk verloren gaat. Afhankelijk van de uitkomst is dan wel een ontheffing of verklaring van geen bedenkingen (VVGB) van de Natuurbeschermingswet nodig.

- Het plangebied ligt op geruime afstand (>5km) van Natura-2000 gebieden waardoor invloed van de werkzaamheden op deze gebieden is uitgesloten.
- Indien gewenst kan een berekening in AERIUS-calculator een indicatie geven van de stikstof neerslag in een Natura-2000 gebieden.
- De herinrichting en werkzaamheden hebben geen invloed op Natuur Netwerk Nederland of de Utrechtse groenstructuur en ecologische verbindingen.

3.8 Bomen

Om te onderzoeken waar we extra bomen en groen kunnen aanplanten en of we zitplekken kunnen aanleggen tussen de bomen op het talud zijn er door de Fa. Scholman in augustus 2022 spitprofielen gemaakt. Hier is gekeken in relatie tot de kabels en leidingen en het wortelgestel wat mogelijkheden en onmogelijkheden zijn.

Conclusie:

- De wens om in een aantal zijstraten bomen aan te planten is onderzocht. Op een paar locaties lukt het om nieuwe bomen aan te planten. Door de aanwezigheid van kabels en leidingen in de ondergrond zijn het minder locaties geworden dan we gehoopt hadden.
- De beworteling van de bomen aan de kade is vrij oppervlakkig (30cm diep). Hierdoor is het aan te raden om zo min mogelijk werkzaamheden in deze zone plaats te laten vinden. Als er wel objecten worden aangebracht dient men er rekening mee te houden dat de werkzaamheden onder de boomkronen plaats vinden en dat het met de nodige voorzichtigheid uitgevoerd wordt.

3.9 Verharding

De huidige verharding is in 2004 aangelegd. Uit de inspectie rapportages van de Beheer blijkt de huidige verharding geen (zware) visuele schade heeft. Met het uitvoeren van een VGD (Val Gewicht Deflectie) meting hebben wij inzicht in de restlevensduur van de wegconstructie.

Advies asfalt rijbaan

- Opbreken oostelijk rijstrook (zijde Vaartsche Rijn)
- Uit profileren bestaande menggranulaat fundering. (Op basis van de boorresultaten is de fundering niet hydraulisch en kan er worden geprofileerd op één oor met menggranulaat 0/16.)
- Nieuwe opbouw van de oostelijke rijstrook aan laten sluiten op de bestaande verharding.

De oostelijke rijstrook heeft op basis van de boringen een grotere funderingsdikte dan de westelijke rijstrook. Op basis van de restlevensduur van de Jutfaseweg en de benodigde versterkingsdikte van 50 mm is de aanpak die de gemeente voor ogen heeft mogelijk, indien over de gehele wegbreedte een nieuwe deklaag wordt aangebracht. Gezien de lokale schades (scheurvorming/rafeling) wordt geadviseerd om voor de westelijk strook eerst de deklaag te verwijderen (30 mm te frezen) en lokale scheurvorming te bakfrezen. Het advies voor de herinrichting wordt dan als volgt:

Oostelijke rijstrook:

- Volledig verwijderen
- Profileren menggranulaatfundering (op één oor met menggranulaat 0/16)
- Aanbrengen 160 mm asfalt, opgebouwd uit:
- Deklaag: 30 mm AC 11 surf DL-IB (rood/zwart)
- Tussenlaag: 50 mm AC 16 bin TL-IB
- Onderlaag: 80 mm AC 22 base OL-C

Westelijke rijstrook:

- 30 mm frezen
- Op locaties met na het frezen nog zichtbare scheurvorming
- 50 mm extra bakfrezen in combinatie met mogelijk asfaltwapening-inlage
- In bak aanbrengen 50 mm AC 16 bin TL-IB
- Aanbrengen 80 mm asfalt: Deklaag: 30 mm AC 11 surf DL-IB (rood/zwart)
- Tussenlaag: 50 mm AC 16 bin TL-IB

De ontwerplevensduur voor de oostelijke rijstrook is aangehouden op 30 jaar. De asfaltdikte is bepaald op basis van OIA 2.0 en bedraagt 160 mm. N.B. Aansluiting van nieuw op bestaand asfalt dient trapsgewijs plaats te vinden (trapbreedte ca. 0,50 m). Bij toepassing van meerder soorten kleuren deklaag mengsels, deze 'warm tegen warm' uitvoeren.

4. Verantwoording

4.1 Beheer

Het aantrekken van een aannemer voor de uitvoering van het werk en het inkopen van materialen zal gebeuren in overeenstemming met het gemeentelijke beleid voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). Onderdeel van dit inkoopbeleid zijn onder meer het hergebruik van materialen en het beperken van de milieubelasting tijdens de realisatie en de levensduur.

Na de realisatie zal de gemeente de nieuwe inrichting goed moeten kunnen beheren. Om dit te waarborgen, moet het uit te werken inrichtingsplan voldoen aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. Het inrichtingsplan wordt hierop getoetst, zo nodig aangepast en goedgekeurd door de Commissie Beheer Inrichting Gebruik.

Beheerkosten

Wij zijn vanuit gegaan dat de gebruiksdruk van het projectgebied toeneemt. Vooralsnog lijkt er sprake van een beperkte verandering van de beheer- en onderhoudskosten. De kosten kunnen hoger uitvallen ten opzichte van de bestaande situatie door het toevoegen van (openbaar) areaal voor groen.

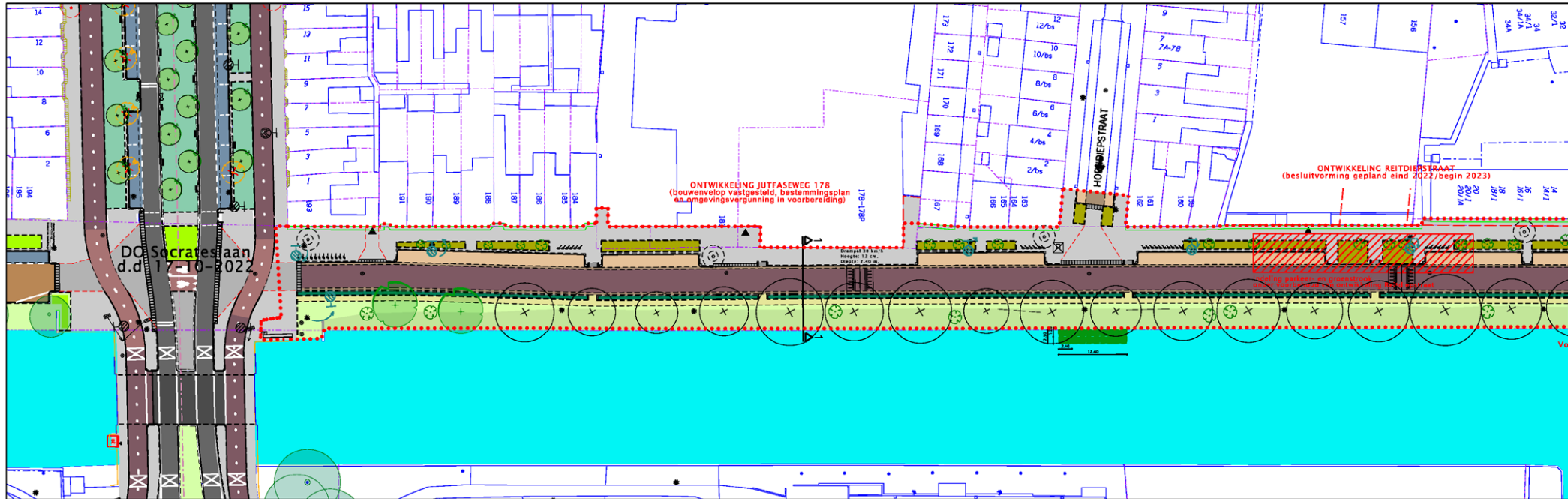
De Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK-raming) wordt in de definitieve versie toegevoegd.

4.2 Samenwerking

De gemeente Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en provincie werken samen om een doorfietsroute te realiseren. De Jutfaseweg maakt deel uit van deze route. Op 8 juli 2021 is de samenwerkingsovereenkomst getekend met de provincie, IJsselstein en Nieuwegein. Hierin staan de samenwerkingsafspraken over bijvoorbeeld planning, aansluitingen en communicatie.

5. Bijlagen

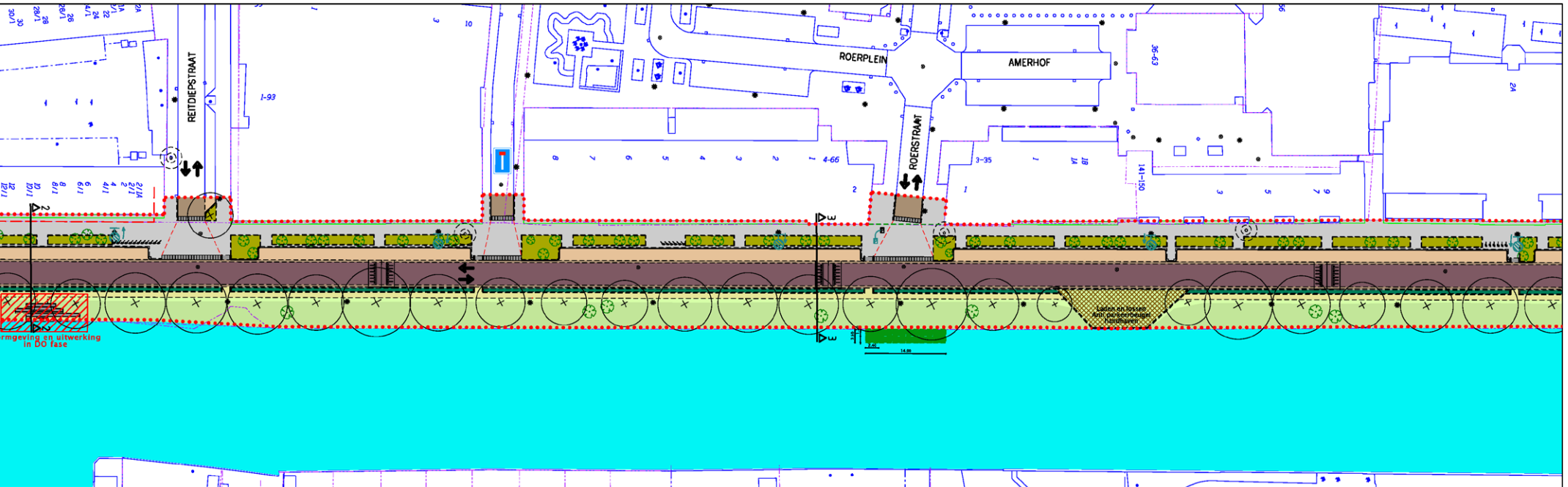
5.1 Plantekening Jutfaseweg




















































LEGENDA

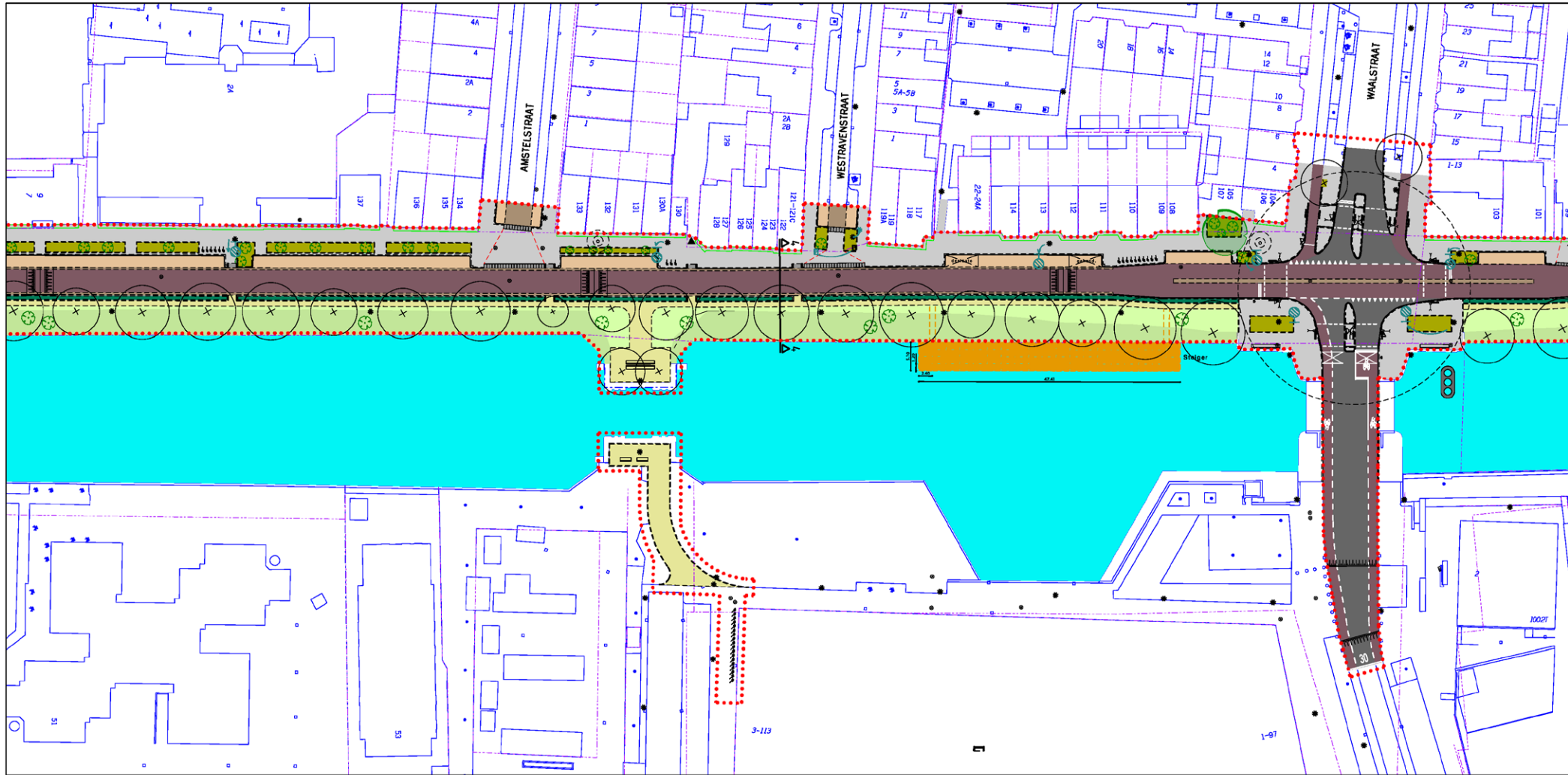
Plangrens	VOETPAD: Halfverharding, type stabilizer	VOETGANGERSOVERSTEEK: conform 'Invaldeoprit met perronband' (detail, zie HOR)	BOOM: Bestaand, soort: zie inventarisatie	FIETSENREK: Type Tulip, conform HOR
Eigendomsgrens	VERKEERSDREMPEL: conform materialisering rijbaan	INRITBAND: Beton, grijs, profiel 500x140x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrating	BOOM: Nieuw, soort: nader bepalen	APVALCONTAINER: Ondergronds, kl: antraciet
Profiel aanduiding	WEGMARKERING: Thermoplast	INRITBAND: Beton, grijs, profiel 800x180x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrating	GROENINVULLING: Solitaire heester	BLUSWATERVOORZIENING: 1,80 m obstakelvrij, max. tot 4,00 m bereikbaar
Bebouwing bestaand	MARKERING: Opstelplek of toegewezen parkeerplaats, Betonstraatstenen, keifmaat, wit	LICHTMAST: Bestaand	GROENINVULLING: Solitaire heester, bestaand	INSPECTIEPUT
FIETSSTRAAT: Asphalt, rood	MARKERING: Gidsgeleidelijn, breedte 60 cm, beton, wit, 30 x 30 ribbel- en noppentegels, blokverband	LICHTMAST: Verplaatst	GROENINVULLING: Groenvakken met cultuur	NUTSKAST
RABATSTROOK: Gebakken klinkers, keifmaat, halfsteensverband	OPSLUITBAND: Beton, grijs, 100x200 mm, zicht: 0 cm	BANK: Type BN-bank, conform HOR	GROENINVULLING: Gemaaid gras	UITSTALLING/TERRAS: Volgens bestaande vergunning
PARKEREN: Gebakken klinkers, keifmaat, elleboogverband, markering 1-1: betonstraatsteen, keifmaat, wit	OPSLUITBAND: Beton, grijs, 200x200 mm, zicht: 0 cm	AFVALBAK: Type Falcon conform HOR	GROENINVULLING: Kruidenrijk gras	STEIGER: Voorgestelde locatie
RIJBAAN: Asphalt, zwart	TROTTOIRBAND: Beton, grijs, 180/200x250 mm, zicht: 10 cm	PARKEERAUTOMAAT: Bestaand	GROENINVULLING: Optioneel geveltuintje	FUP: Voorgestelde locatie
VOETPAD: Trottoirtegels, beton, 30 x 30 cm, halfsteensverband	RWSBAND: Beton, grijs, 110/220x250 mm, zicht: 0 cm	PARKEERAUTOMAAT: Verplaatst	WATER	KLIMPLANTEN
		RIJRICHTING	VRI: Nieuw (details zie VRI Ontwerp)	ELEKTRISCHE LAADPAAL: Verplaatst

21 - Herinrichting Jutfaseweg Ontwerptoeichting VO

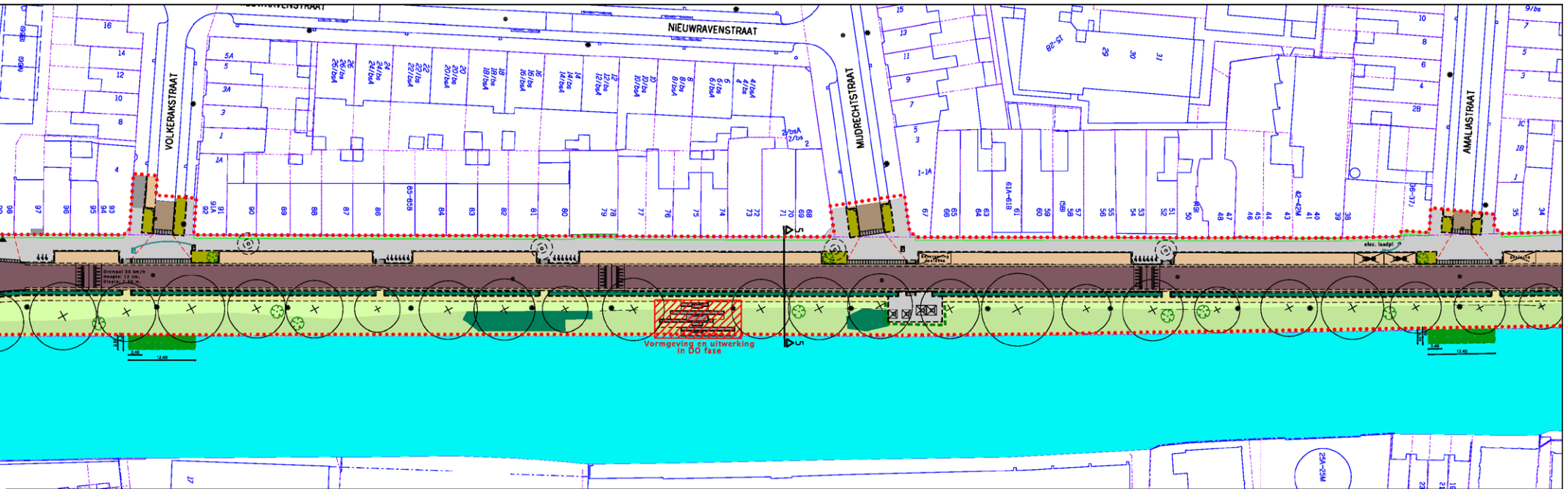


LEGENDA

	Plangrens		VOETPAD: Halfverharding, type stabilizer		VOETGANGERSOVERSTEEK: conform 'invaldeoprit met perronband' (detail, zie HOR)		BOOM: Bestaand, soort: zie inventarisatie		FIETSNREK: Type Tulp, conform HOR
	Eigendomsgrens		VERKEERSDREMPEL: conform materialisering rijbaan		INRITBAND: Beton, grijs, profiel 500x140x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrijding		BOOM: Nieuw, soort: nader bepalen		AFVALCONTAINER: Ondergronds, kl: antraciet
	Profielaanduiding		WEGMARKERING: Thermoplast		INRITBAND: Beton, grijs, profiel 800x180x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrijding		GROENINVULLING: Solitaire heester		BLUSWATERVOORZIENING: 1,80 m obstakelvrij, max. tot 4,00 m bereikbaar
	Bebouwing bestaand		MARKERING: Opstelplek of toegewezen parkeerplaats, Betonstraatstenen, keiformaat, wit		LICHTMAST: Bestaand		GROENINVULLING: Solitaire heester, besta		INSPECTIEPUT
	FIETSTRAAT: Asfalt, rood		MARKERING: Gidsgeleidelijn, breedte 60 cm, beton, wit, 30 x 30 ribbel- en noppetegels, blokverband		LICHTMAST: Verplaatst		GROENINVULLING: Groenvakken met cultu		NUTSKAST
	RABATSTROOK: Gebakken klinkers, keiformaat, halfsteensverband		OPSLUITBAND: Beton, grijs, 100x200 mm, zicht: 0 cm		BANK: Type BN-bank, conform HOR		GROENINVULLING: Gemaaid gras		UITSTALLING/TERRAS: Volgens bestaande vergunning
	PARKEREN: Gebakken klinkers, keiformaat, elleboogverband markering 1-1: betonstraatsteen, keiformaat, wit		OPSLUITBAND: Beton, grijs, 200x200 mm, zicht: 0 cm		AFVALBAK: Type Falcon conform HOR		GROENINVULLING: Kruidenrijk gras		STEIGER: Voorgestelde locatie
	RIJBAAN: Asfalt, zwart		TROTTOIRBAND: Beton, grijs, 180/200x250 mm, zicht: 10 cm		PARKEERAUTOMAAT: Bestaand		GROENINVULLING: Optioneel geveltuin		FUP: Voorgestelde locatie
	VOETPAD: Trottoirtegels, beton, 30 x 30 cm, halfsteensverband		RWSBAND: Beton, grijs, 110/220x250 mm, zicht: 0 cm		PARKEERAUTOMAAT: Verplaatsten		WATER		KLIPLANTEN
							VRI: Nieuw (details zie VRI Ontwerp)		ELEKTRISCHE LAADPAAL: Verplaatsten
							RJRICHTING		

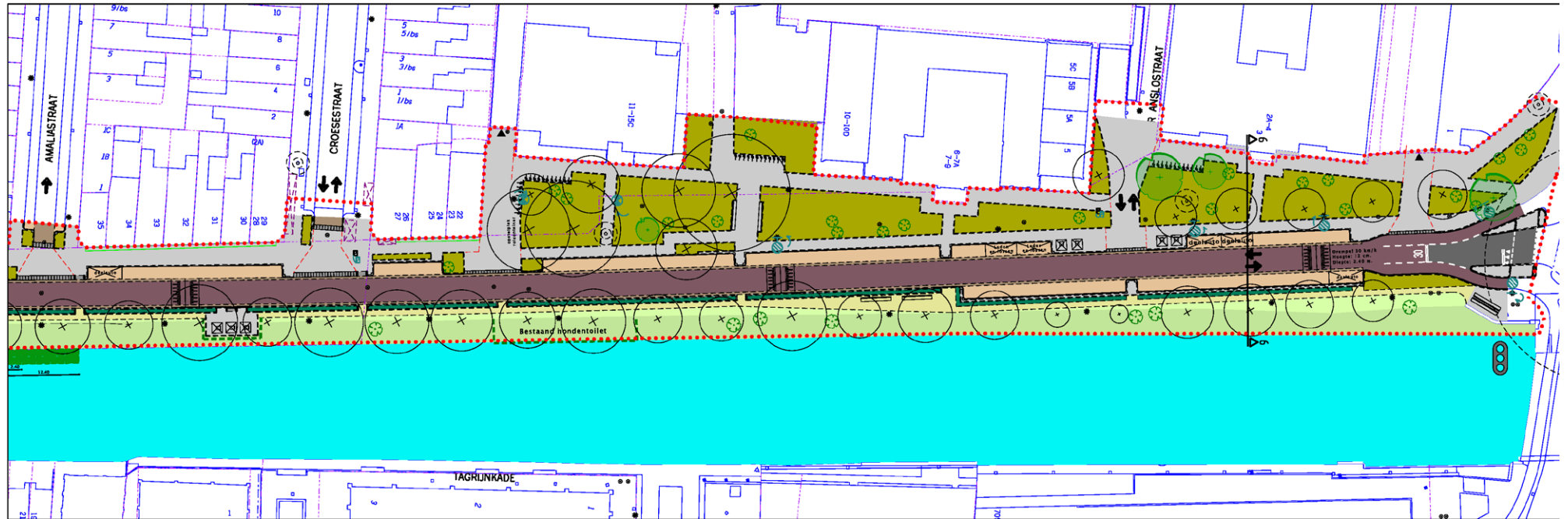


23 - Herinrichting Jutfaseweg Ontwerpoelichting VO



LEGENDA

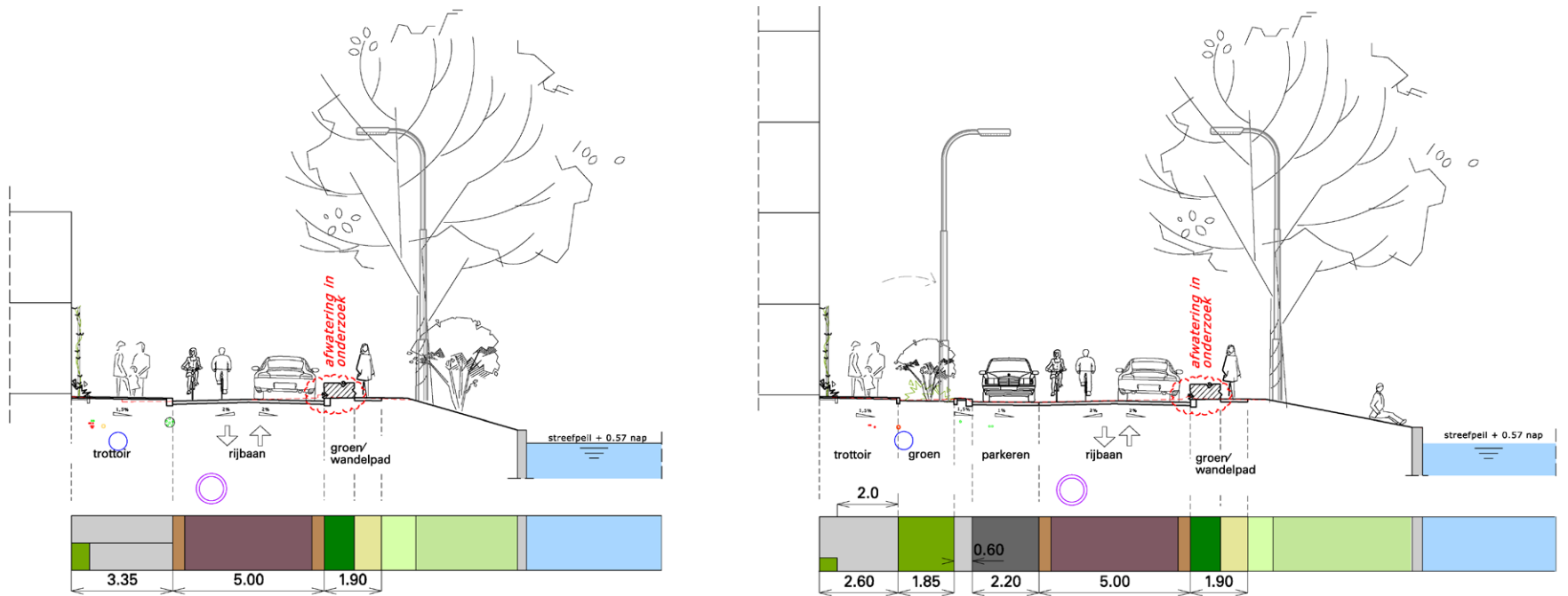
Plangrens	VOETPAD: Halfverharding, type stabilizer	VOETGANGERSOVERSTEEK: conform 'invaldeoprit met perronband' (detail, zie HOR)	BOOM: Bestaand, soort: zie inventarisatie	FIETSENREK: Type Tulp, conform HOR
Eigendomsgrens	VERKEERSDREMPEL: conform materialisering rijbaan	INRITBAND: Beton, grijs, profiel 500x140x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrijding	BOOM: Nieuw, soort: nader bepalen	AFVALCONTAINER: Ondergronds, kl: antraciet
Profieaanduiding	WEGMARKERING: Thermoplast	INRITBAND: Beton, grijs, profiel 800x180x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrijding	GROENINVULLING: Solitaire heester	BLUSWATERVOORZIENING: 1,80 m obstakelvrij, max. tot 4,00 m bereikbaar
Bebouwing bestaand	MARKERING: Opstelplek of toegewezen parkeerplaats, Betonstraatstenen, keiformaat, wit	LICHTMAST: Bestaand	GROENINVULLING: Solitaire heester, besta	INSPECTIEPUT
FIETSTRACHT: Asfalt, rood	MARKERING: Gidsgeleidelijn, breedte 60 cm, beton, wit, 30 x 30 ribbel- en noppetegels, blokverband	LICHTMAST: Verplaatst	GROENINVULLING: Groenvakken met cultu	NUTSKAST
RABATSTROOK: Gebakken klinkers, keiformaat, halfsteensverband	OPSLUITBAND: Beton, grijs, 100x200 mm, zicht: 0 cm	BANK: Type BN-bank, conform HOR	GROENINVULLING: Gemaaid gras	UITSTALLING/TERRAS: Volgens bestaande vergunning
PARKEREN: Gebakken klinkers, keiformaat, elleboogverband	OPSLUITBAND: Beton, grijs, 200x200 mm, zicht: 0 cm	AFVALBAK: Type Falcon conform HOR	GROENINVULLING: Kruidenrijk gras	STEIGER: Voorgestelde locatie
RIJBAAN: Asfalt, zwart	TROTTOIRBAND: Beton, grijs, 180/200x250 mm, zicht: 10 cm	PARKEERAUTOMAAT: Bestaand	GROENINVULLING: Optioneel geveltuin	FUP: Voorgestelde locatie
VOETPAD: Trottoirtegels, beton, 30 x 30 cm, halfsteensverband	RWSBAND: Beton, grijs, 110/220x250 mm, zicht: 0 cm	PARKEERAUTOMAAT: Verplaatsen	WATER	KLIMPLANTEN
		VRI: Nieuw (details zie VRI Ontwerp)	ELEKTRISCHE LAADPAAL: Verplaatsen	
		RIJRICHTING		



LEGENDA

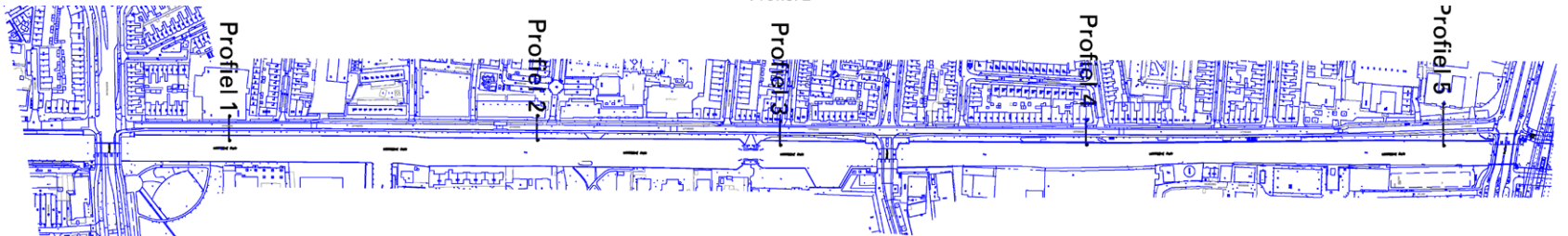
Plangrens	VOETPAD: Halfverharding, type stabilizer	VOETGANGERSOVERSTEEK: conform 'Invaldeoprit met perronband' (detail, zie HOR)	BOOM: Bestaand, soort: zie inventarisatie	FIETSENREK: Type Tulip, conform HOR
Eigendomsgrens	VERKEERSDREMPEL: conform materialisering rijbaan	INRITBAND: Beton, grijs, profiel 500x140x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrating	BOOM: Nieuw, soort: nader bepalen	APVALCONTAINER: Ondergronds, kl: antraciet
Profieaanduiding	WEGMARKERING: Thermoplast	INRITBAND: Beton, grijs, profiel 800x180x500 mm, i.c.m. verstevigde bestrating	GROENINVULLING: Solitaire heester	BLUSWATERVOORZIENING: 1,80 m obstakelvrij, max. tot 4,00 m bereikbaar
Bebouwing bestaand	MARKERING: Opstaplelk of toegewezen parkeerplaats, Betonstraatstenen, keiformaat, wit	LICHTMAST: Bestaand	GROENINVULLING: Solitaire heester, besta	INSPECTIEPUT
FIETSSTRAAT: Asphalt, rood	MARKERING: Gidsgeleidlijn, breedte 60 cm, beton, wit, 30 x 30 ribbel- en noppetegels, blokverband	LICHTMAST: Verplaatst	GROENINVULLING: Groenvakken met cultu	NUTSKAST
RABATSTROOK: Gebakken klinkers, keiformaat, halfsteensverband	OPSLUITBAND: Beton, grijs, 100x200 mm, zicht: 0 cm	BANK: Type BN-bank, conform HOR	GROENINVULLING: Gemaaid gras	UITSTALLING/TERRAS: Volgens bestaande vergunning
PARKEREN: Gebakken klinkers, keiformaat, elleboogverband	OPSLUITBAND: Beton, grijs, 200x200 mm, zicht: 0 cm	AFVALBAK: Type Falcon conform HOR	GROENINVULLING: Kruidenrijk gras	STEIGER: Voorgestelde locatie
RIJBAAN: Asphalt, zwart	TROTTOIRBAND: Beton, grijs, 180/200x250 mm, zicht: 10 cm	PARKEERAUTOMAAT: Bestaand	GROENINVULLING: Optioneel geveltuin	FUP: Voorgestelde locatie
VOETPAD: Trottoirtegels, beton, 30 x 30 cm, halfsteensverband	RWSBAND: Beton, grijs, 110/220x250 mm, zicht: 0 cm	PARKEERAUTOMAAT: Verplaatst	WATER	KLIMPLANTEN
		← RIJRICHTING	VRI: Nieuw (details zie VRI Ontwerp)	ELEKTRISCHE LAADPAAL: Verplaatst

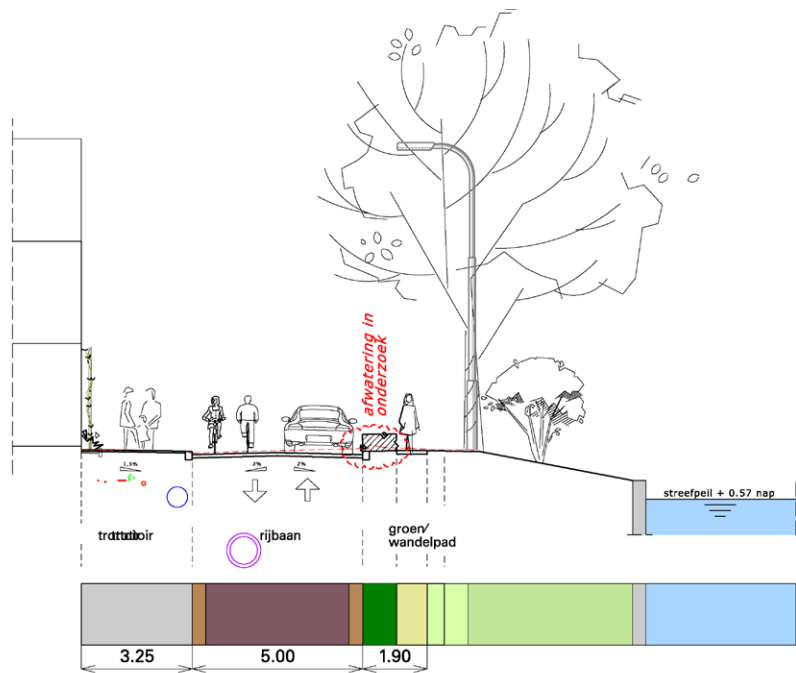
5.2 Plantekening profielen



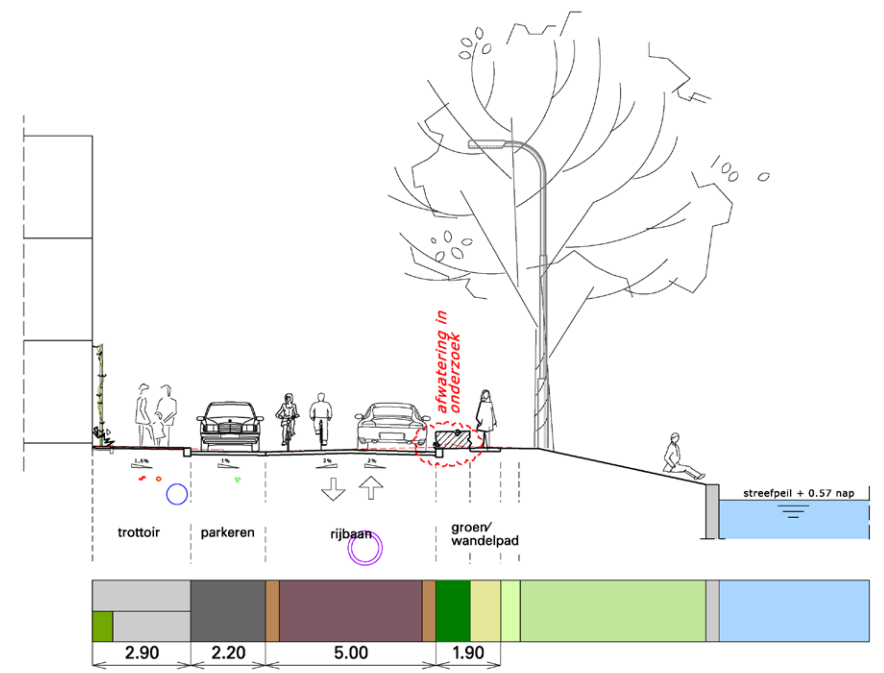
Profiel 1

Profiel 2

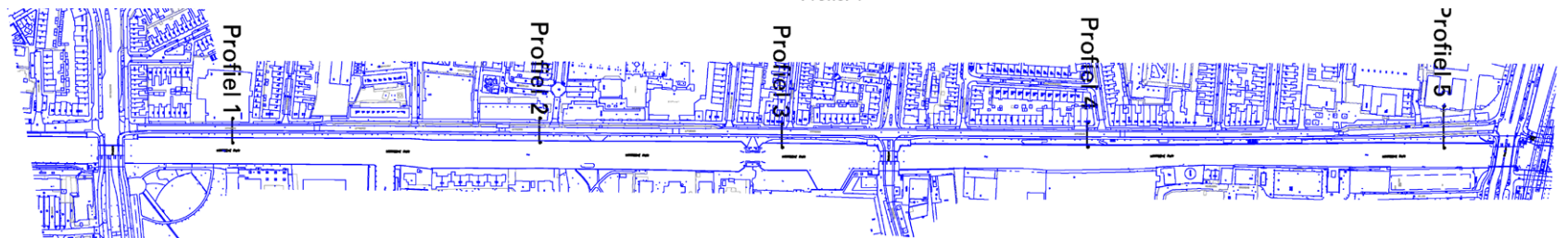




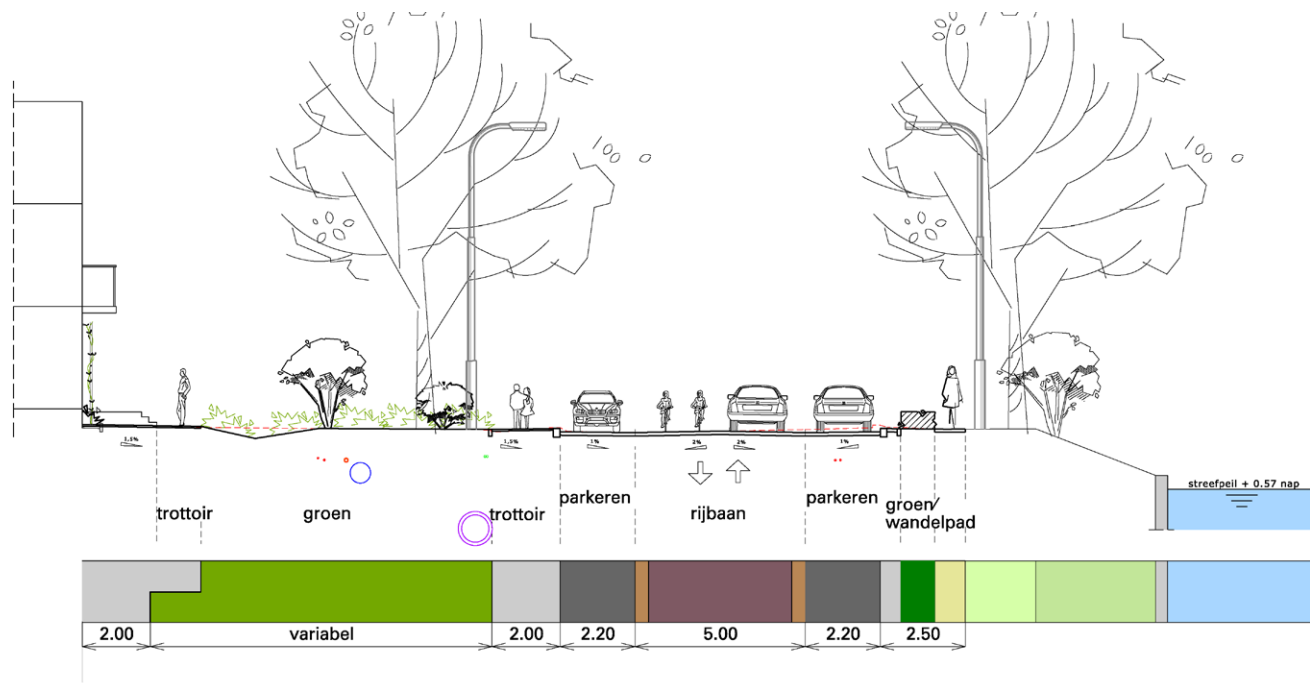
Profiel 3



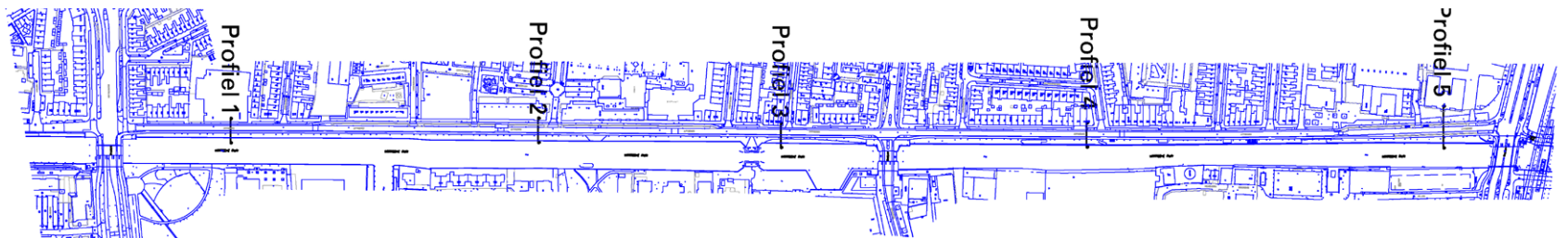
Profiel 4

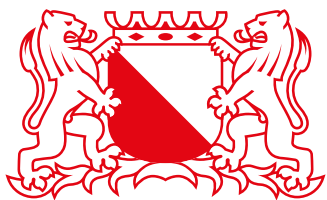


27 - Herinrichting Jutfaseweg Ontwerptoeelichting VO



Profiel 5





Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00