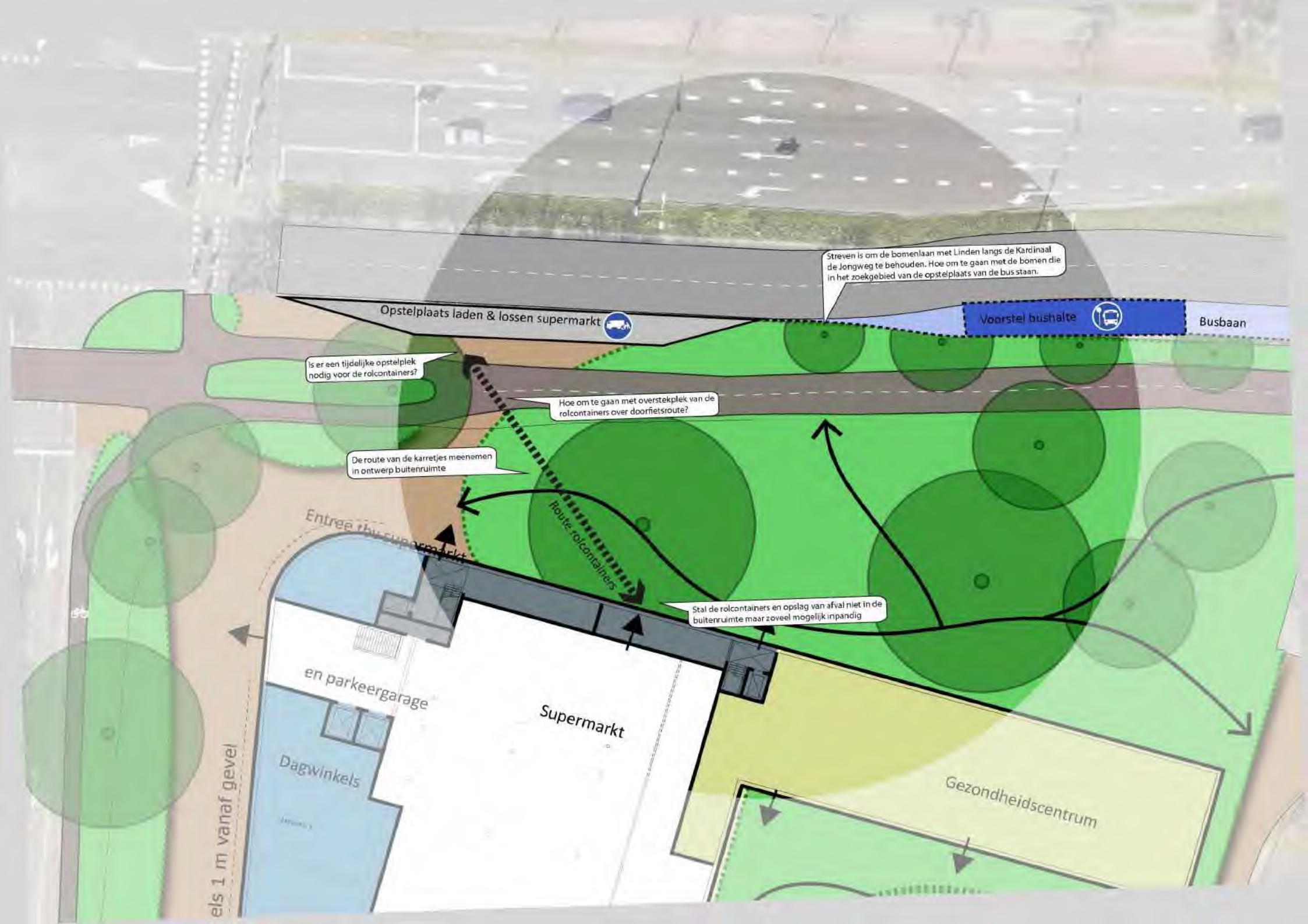




Opstelplaats laden & lossen supermarkt

Streven is om de bomenlaan met Linden langs de Kardinaal de Jongweg te behouden. Hoe om te gaan met de bomen die in het zoekgebied van de opstelplaats van de bus staan.

Voorstel bushalte

Busbaan

Is er een tijdelijke opstelplek nodig voor de rolcontainers?

Hoe om te gaan met overstekplek van de rolcontainers over doorfietsroute?

De route van de karretjes meenemen in ontwerp buitenruimte

Route rolcontainers

Stal de rolcontainers en opslag van afval niet in de buitenruimte maar zoveel mogelijk inpandig

Entree rhu supermarkt

en parkeergarage

Supermarkt

Dagwinkels

Gezondheidscentrum

els 1 m vanaf gevel

From: "5.1.2E"
Sent: Tue, 11 Jul 2023 13:15:28 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg
Attachments: laden en lossen PLUS vrije busbaan.pdf

Helemaal goed. In de bijlage een grove schets wat gisteren is besproken.

Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 14:01
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

@5.1.2E 5.1.2E Lijkt me heel goed.

@5.1.2E isd eerder betrokken bij dit project. Nu zijn 5.1.2E (verkeerskundige) en ik het duo vanuit SO. Graag alle onderzoeken en advies vragen graag met hem en ik afstemmen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Stadsbedrijven
Stadsingenieurs
Stadsplateau 1
8e etage west
maandag, dinsdag, woensdag, donderdag (vrijdag vrij)



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 13:57

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hoi [redacted]

Naar aanleiding van je vraag aan [redacted] stuur ik onderstaand bericht alvast naar je door.
Ik moet hier zelf nog voor het overleg a.s. donderdag nog naar kijken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:53

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hi [redacted]

FYI dat ik volgende week donderdag de uitgangpuntenkaart bespreek over het laden en lossen langs de KdJ. Ook hier loopt jullie doorfietsroute langs. Dus dan kunnen we dat ook gelijk bespreken met [redacted] volgende week maandag.

Groet, [redacted]

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:49

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted]

[redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste [redacted] en [redacted]

Recent heeft de Raad een besluit genomen over de sloop/nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg. Er is gekozen voor een variant waarbij de expeditie van de supermarkt via de Kardinaal de Jongweg wordt gefaciliteerd. Ik heb in de bijlage een uitgangspuntenkaartje opgenomen. Aangezien hier ook de bushalte ligt, de doorfietsroute langs loopt en onderdeel is van de hoofdgroenstructuur is de vraag hoe dit kan worden ingericht. Graag werk ik met jullie deze kaart uit tot een inrichtingschets. Deze schets zal worden opgenomen in het IPVE.

Ik heb jullie zojuist een agenda verzoek toegestuurd voor volgende week donderdag 13.30-14.30.

Mochten jullie in de tussentijd al vragen en ideeën hebben dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 6 februari 2023 21:06

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E 5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

Dank voor jullie advies. Onderstaand mijn reactie

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 6 februari 2023 18:01

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E c.de.vet@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Goederenvervoer 5.1.2E van Galenstraat

Dag 5.1.2E en 5.1.2E,

In navolging van ons overleg vanmiddag heb ik input opgehaald bij 5.1.2E 5.1.2E een ervaren kracht in het team Goederenvervoer. Op basis daarvan heb ik onderstaand advies van Team GV opgesteld met daarin enkele kanttekeningen en vragen:

- Allereerst is het goed om te benoemen dat de basis van de weerstand ons inziens vooral NIMBY betreft. Mensen willen nu eenmaal liever in een rustige woonbuurt wonen, zonder al te veel voorzieningen en (vracht)verkeer. Dus de wens om dit soort functies 'weg te duwen' is dat begrijpelijk maar niet altijd realistisch in de dynamiek van de stad. **Mee eens maar de raad gaat er waarschijnlijk wel in mee.**
- Verder is het afdwingen van gebruik kleinere voertuigen niet af te dwingen. Bovendien heb je dan in plaats van 9, tot 18 of zelfs 27 kleinere leveringen. Dus dat verbetert de situatie niet. **Mee eens**
- **Ons uitgangspunt is dat een supermarkt zijn 'eigen' laad- en losplek moet realiseren, liefst inpandig. Zodat de openbare ruimte hier niet mee belast wordt. Dat betekent dus dat de variant met een laad- en losplaats aan de Huizingalaan onze voorkeur heeft boven de variant van een locatie in de openbare ruimte aan de Kardinaal de Jongweg. Zo is het in het huidige plan**
- Achteruit inrijden naar het laad- en losdock via de Huizingalaan is niet ideaal, maar acceptabel. En gemeengoed bij alle nieuwe supermarkt-ontwikkelingen in de stad. Bij Team GV zijn geen voorbeelden bekend van ongevallen met laad- en losverkeer bij dockstations van supermarkten. Supermarkten sturen in veel gevallen medewerkers mee om manoeuvreren te begeleiden, en dat gaat doorgaans prima. **Is geadviseerd.**
- Ideaalbeeld vanuit team GV zou zijn als vrachtverkeer door het gebouw heen kan rijden via een laad- en losstraat tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg. Maar blijkbaar is deze variant niet meer in beeld. Waarom niet? Je zou, net als bijvoorbeeld in Leidsche Rijn, een deel van de parkeergarage tot 4,00 meter kunnen ophogen zodat er vrachtwagens doorheen kunnen. **Viel af omdat de groenstrook aan de KdJ hoofdgroenstructuur is.**
- Een supermarkt wordt tot wel 9 keer per dag **Supermarkt gaf aan zo'n 4 maal** bevoorraad (bakker, vis, vers, koeling, lang houdbaar, etc) met een 16,5 meter trekker oplegger. Laden en lossen altijd lang duurt (gemiddeld 45 minuten **dat lijkt me lang. Bij de AH in Oog in Al staan ze naar mijn idee de helft van de tijd. Zou ik eens moeten klokken,** en dus tot wel 6 uur per dag). Hierom:
 - Is delen van een laad- en losplaats met andere voertuigen niet wenselijk. De supermarkt heeft altijd een vrije plek nodig. Als er ander voertuig staat, en die kans is aannemelijk, dan moet de vrachtwagen voor de supermarkt een verkeersonveilig alternatief zoeken (bijv. op de rijbaan/busbaan Kardinaal de Jongweg). **Dit is wel een knelpunt, ook als de tijd veel korter is.**
 - Vindt het laden- en lossen bij voorkeur inpandig plaats. Want anders tot 6 uur per dag een vrachtwagen in de openbare ruimte
 - Moet laden- en lossen op zo kort mogelijke afstand, bij voorkeur inpandig, van de supermarkt plaatsvinden. Op die manier is de overlast voor de omgeving minst groot (bijv. rollende containers incl. geluidsoverlast). Maar ook omdat koelproducten niet over te lange afstand vervoerd mogen worden van voedsel- en warenautoriteit (hoe zit dat hier?) **Zie tekeningen, meter of 40-50?**

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



From: "5.1.2E"
Sent: Thu, 13 Jul 2023 09:38:18 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E"
<5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg
Attachments: laden en lossen PLUS vrije busbaan.pdf

Hi 5.1.2E

Momenteel werken we aan de uitwerking van het sloop/nieuwbouw complex (met oa supermarkt, appartementen, winkelstrip), tussen de JvGalenstraat/Kardinaal de Jongweg/Huizingalaan.
Er is door de Raad in mei besloten om deze nieuwe supermarkt via de Kardinaal de Jongweg te bevoorraden, daarmee zal er dus een laad&los locatie komen langs de KdJ. Dit zal dus het no-regret project raken, zoals ik in de schets heb ingetekend.
Kortom, ik ben benieuwd wat de status is en hoe het verdere proces van het no-regret project eruit ziet.

Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E
Verzonden: donderdag 13 juli 2023 10:23
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E
<5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E
<5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E
<5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste 5.1.2E en collega's,

Hierbij stuur ik een update van de schets nav ons overleg van maandag. De Raad heeft in mei besloten voor een model waarbij het laden&lossen van de nieuwe supermarkt (mandjes supermarkt) via de Kardinaal de Jongweg zal worden georganiseerd. Hierbij is de 'mogelijke' nieuwe vrije busbaan alvast ingetekend (project vanuit 'no regret' studie om de OV lijn tussen Station Overvecht-USP te verbeteren).

De komende tijd gaan we bestuderen of de technisch mogelijk is en of er andere varianten mogelijk zijn.

Mbt de winkelstrip zijn we nu aan het verkennen of het laden&lossen via de Huizingalaan (ten zuiden van nieuwbouw complex) of dat de nieuwe vrachtwagen laden&lossen locatie hiervoor kan worden gebruikt. Ik hoor uiteraard graag jullie input.

Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 12 juli 2023 08:24
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E
<5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E
<5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Collega's,

Deze stavaza (ontsluiting winkelstrip voor grote vrachtwagens) kende ik niet. Ik zie er de voordelen van t.a.v. het niet de wijk in hoeven rijden met groot materieel. Daarnaast ook aantal aandachtspunten (chauffeur veilige combi laden lossen op KdJ-weg, kruisen doorfietsroute, combi bushalte-laad en losplaats, afstand tot winkel, ...). Is dit een voldongen feit en wordt hiermee verder gegaan?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
Stadsplateau 1
maandag t/m donderdag

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Van: 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 14:01

Aan: 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

@5.1.2E Lijkt me heel goed.

@5.1.2E is eerder betrokken bij dit project. Nu zijn 5.1.2E (verkeerskundige) en ik het duo vanuit SO. Graag alle onderzoeken en advies vragen graag met hem en ik afstemmen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Stadsbedrijven
Stadsingenieurs
Stadsplateau 1
8e etage west
maandag, dinsdag, woensdag, donderdag (vrijdag vrij)





Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 13:57

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hoi [redacted]

Naar aanleiding van je vraag aan [redacted] stuur ik onderstaand bericht alvast naar je door.
Ik moet hier zelf nog voor het overleg a.s. donderdag nog naar kijken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:53

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hi [redacted]

FYI dat ik volgende week donderdag de uitgangspuntenkaart bespreek over het laden en lossen langs de KdJ. Ook hier loopt jullie doorfietsroute langs. Dus dan kunnen we dat ook gelijk bespreken met [redacted] volgende week maandag.

Groet, [redacted]

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:49

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted]

[redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste [redacted] en [redacted]

Recent heeft de Raad een besluit genomen over de sloop/nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg. Er is gekozen voor een variant waarbij de expeditie van de supermarkt via de Kardinaal de Jongweg wordt gefaciliteerd. Ik heb in de bijlage een uitgangspuntenkaartje opgenomen. Aangezien hier ook de bushalte ligt, de doorfietsroute langs loopt en onderdeel is van de hoofdgroenstructuur is de vraag hoe dit kan worden ingericht.

Graag werk ik met jullie deze kaart uit tot een inrichtingschets. Deze schets zal worden opgenomen in het IPVE.

Ik heb jullie zojuist een agenda verzoek toegestuurd voor volgende week donderdag 13.30-14.30.

Mochten jullie in de tussentijd al vragen en ideeën hebben dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 6 februari 2023 21:06

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Ha [redacted] en [redacted]

Dank voor jullie advies. Onderstaand mijn reactie

Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 6 februari 2023 18:01

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Dag [redacted] en [redacted],

In navolging van ons overleg vanmiddag heb ik input opgehaald bij [redacted] een ervaren kracht in het team Goederenvervoer. Op basis daarvan heb ik onderstaand advies van Team GV opgesteld met daarin enkele kanttekeningen en vragen:

- Allereerst is het goed om te benoemen dat de basis van de weerstand ons inziens vooral NIMBY betreft. Mensen willen nu eenmaal liever in een rustige woonbuurt wonen, zonder al te veel voorzieningen en (vracht)verkeer. Dus de wens om dit soort functies 'weg te duwen' is dat begrijpelijk maar niet altijd realistisch in de dynamiek van de stad. **Mee eens maar de raad gaat er waarschijnlijk wel in mee.**
- Verder is het afdwingen van gebruik kleinere voertuigen niet af te dwingen. Bovendien heb je dan in plaats van 9, tot 18 of zelfs 27 kleinere leveringen. Dus dat verbetert de situatie niet. **Mee eens**
- **Ons uitgangspunt is dat een supermarkt zijn 'eigen' laad- en losplek moet realiseren, liefst inpandig. Zodat de openbare ruimte hier niet mee belast wordt. Dat betekent dus dat de variant met een laad- en losplaats aan de Huizingalaan onze voorkeur heeft boven de variant van een locatie in de openbare ruimte aan de Kardinaal de Jongweg. Zo is het in het huidige plan**
- Achteruit inrijden naar het laad- en losdock via de Huizingalaan is niet ideaal, maar acceptabel. En gemeengoed bij alle nieuwe supermarkt-ontwikkelingen in de stad. Bij Team GV zijn geen voorbeelden bekend van ongevallen met laad- en losverkeer bij dockstations van supermarkten. Supermarkten sturen in veel gevallen medewerkers mee om manoeuvreren te begeleiden, en dat gaat doorgaans prima. **Is geadviseerd.**
- Ideaalbeeld vanuit team GV zou zijn als vrachtverkeer door het gebouw heen kan rijden via een laad- en losstraat tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg. Maar blijkbaar is deze variant niet meer in beeld. Waarom niet? Je zou, net als bijvoorbeeld in Leidsche Rijn, een deel van de parkeergarage tot 4,00 meter kunnen ophogen zodat er vrachtwagens doorheen kunnen. **Viel af omdat de groenstrook aan de KdJ hoofdgroenstructuur is.**
- Een supermarkt wordt tot wel 9 keer per dag **Supermarkt gaf aan zo'n 4 maal** bevoorraad (bakker, vis, vers, koeling, lang houdbaar, etc) met een 16,5 meter trekker oplegger. Laden en lossen altijd lang duurt (gemiddeld 45 minuten **dat lijkt me lang. Bij de AH in Oog in Al staan ze naar mijn idee de helft van de tijd. Zou ik eens moeten klokken,** en dus tot wel 6 uur per dag). Hierom:
 - Is delen van een laad- en losplaats met andere voertuigen niet wenselijk. De supermarkt heeft altijd een vrije plek nodig. Als er ander voertuig staat, en die kans is aannemelijk, dan moet de vrachtwagen voor de supermarkt een verkeersonveilig alternatief zoeken (bijv. op de rijbaan/busbaan Kardinaal de Jongweg). **Dit is wel een knelpunt, ook als de tijd veel korter is.**
 - Vindt het laden- en lossen bij voorkeur inpandig plaats. Want anders tot 6 uur per dag een vrachtwagen in de openbare ruimte
 - Moet laden- en lossen op zo kort mogelijke afstand, bij voorkeur inpandig, van de supermarkt plaatsvinden. Op die manier is de overlast voor de omgeving minst groot (bijv. rollende containers incl. geluidsoverlast). Maar ook omdat koelproducten niet over te lange afstand vervoerd mogen worden van voedsel- en warenautoriteit (hoe zit dat hier?) **Zie tekeningen, meter of 40-50?**

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Ha 5.1,2E

Mvg,
5.1,2E

Hi 5.1,2E

Groet, 5.1,2E

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 13 juli 2023 11:15
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]
 <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]
 <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]
 <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]
 <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste allen,

Ter info bijgesloten de Motie 94 "Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat" welke op 16 mei 2023 is aangenomen. Hierin aangegeven dat de gemeente alles op alles zal zetten op de bomen langs de KdJ weg te behouden en onconventionele maatregelen niet geschuwd mogen worden.

Ha 5.1.2E [REDACTED]

Bijgesloten een foto van de huidige situatie. Zoals ik het begrijp blijft de stoeprand waar hij is en komt de busbaan hier langs te liggen en halteert de bus op de baan zelf. In de groenstrook onder de bomen moet dan een halte komen met verharding en een bushok, een fietsparkeerplek en een paal met een bord. We kunnen mi. de bomen behouden als we deze spullen er omheen zetten en er gaat niet iets mis, behalve dat we 'een unieke halte' maken (onconventioneel maar dat mag/moet dus).

Mvg,

5.1.2E [REDACTED]

Van: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 13 juli 2023 10:23

Aan: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED]

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED]

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED]

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste 5.1.2E [REDACTED] en collega's,

Hierbij stuur ik een update van de schets nav ons overleg van maandag. De Raad heeft in mei besloten voor een model waarbij het laden&lossen van de nieuwe supermarkt (mandjes supermarkt) via de Kardinaal de Jongweg zal worden georganiseerd. Hierbij is de 'mogelijke' nieuwe vrije busbaan alvast ingetekend (project vanuit 'no regret' studie om de OV lijn tussen Station Overvecht-USP te verbeteren).

De komende tijd gaan we bestuderen of de technisch mogelijk is en of er andere varianten mogelijk zijn.

Mbt de winkelstrip zijn we nu aan het verkennen of het laden&lossen via de Huizingalaan (ten zuiden van nieuwbouw complex) of dat de nieuwe vrachtwagen laden&lossen locatie hiervoor kan worden gebruikt. Ik hoor uiteraard graag jullie input.

Groet, 5.1.2E [REDACTED]

Van: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 12 juli 2023 08:24

Aan: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED]

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED]

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Collega's,

Deze stavaza (ontsluiting winkelstrip voor grote vrachtwagens) kende ik niet. Ik zie er de voordelen van t.a.v. het niet de wijk in hoeven rijden met groot materieel. Daarnaast ook aantal aandachtspunten (chauffeur veilige combi laden lossen op KdJ-weg, kruisen doorfietsroute, combi bushalte-laad en losplaats, afstand tot winkel, ...). Is dit een voldongen feit en wordt hiermee verder gegaan?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

Stadsplateau 1

maandag t/m donderdag

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 14:01

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

5.1.2E
@ Lijkt me heel goed.

@ 5.1.2E is eerder betrokken bij dit project. Nu zijn 5.1.2E (verkeerskundige) en ik het duo vanuit SO. Graag alle onderzoeken en advies vragen graag met hem en ik afstemmen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Stadsbedrijven

Stadsingenieurs

Stadsplateau 1

8e etage west

maandag, dinsdag, woensdag, donderdag (vrijdag vrij)



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 13:57

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hoi [redacted]

Naar aanleiding van je vraag aan [redacted] stuur ik onderstaand bericht alvast naar je door.
Ik moet hier zelf nog voor het overleg a.s. donderdag nog naar kijken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:53

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hj 5.1.2E

FYI dat ik volgende week donderdag de uitgangspuntenkaart bespreek over het laden en lossen langs de KdJ. Ook hier loopt jullie doorfietsroute langs. Dus dan kunnen we dat ook gelijk bespreken met 5.1.2E volgende week maandag.

Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E

Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:49

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E

5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E

Recent heeft de Raad een besluit genomen over de sloop/nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg. Er is gekozen voor een variant waarbij de expeditie van de supermarkt via de Kardinaal de Jongweg wordt gefaciliteerd. Ik heb in de bijlage een uitgangspuntenkaartje opgenomen. Aangezien hier ook de bushalte ligt, de doorfietsroute langs loopt en onderdeel is van de hoofdgroenstructuur is de vraag hoe dit kan worden ingericht.

Graag werk ik met jullie deze kaart uit tot een inrichtingschets. Deze schets zal worden opgenomen in het IPVE.

Ik heb jullie zojuist een agenda verzoek toegestuurd voor volgende week donderdag 13.30-14.30.

Mochten jullie in de tussentijd al vragen en ideeën hebben dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

(5.1.2E)

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 6 februari 2023 21:06

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Ha [5.1.2E] en [5.1.2E],

Dank voor jullie advies. Onderstaand mijn reactie

Van: [5.1.2E] <[5.1.2E]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 6 februari 2023 18:01

Aan: [5.1.2E] <[5.1.2E]@utrecht.nl>; [5.1.2E] <[5.1.2E]@utrecht.nl>

CC: [5.1.2E] <[5.1.2E]@utrecht.nl>

Onderwerp: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Dag [5.1.2E] en [5.1.2E],

In navolging van ons overleg vanmiddag heb ik input opgehaald bij [5.1.2E] een ervaren kracht in het team Goederenvervoer. Op basis daarvan heb ik onderstaand advies van Team GV opgesteld met daarin enkele kanttekeningen en vragen:

- Allereerst is het goed om te benoemen dat de basis van de weerstand ons inziens vooral NIMBY betreft. Mensen willen nu eenmaal liever in een rustige woonbuurt wonen, zonder al te veel voorzieningen en (vracht)verkeer. Dus de wens om dit soort functies 'weg te duwen' is dat begrijpelijk maar niet altijd realistisch in de dynamiek van de stad. **Mee eens maar de raad gaat er waarschijnlijk wel in mee.**
- Verder is het afdwingen van gebruik kleinere voertuigen niet af te dwingen. Bovendien heb je dan in plaats van 9, tot 18 of zelfs 27 kleinere leveringen. Dus dat verbetert de situatie niet. **Mee eens**
- **Ons uitgangspunt is dat een supermarkt zijn 'eigen' laad- en losplek moet realiseren, liefst inpandig. Zodat de openbare ruimte hier niet mee belast wordt. Dat betekent dus dat de variant met een laad- en losplaats aan de Huizingalaan onze voorkeur heeft boven de variant van een locatie in de openbare ruimte aan de Kardinaal de Jongweg. Zo is het in het huidige plan**
- Achteruit inrijden naar het laad- en losdock via de Huizingalaan is niet ideaal, maar acceptabel. En gemeengoed bij alle nieuwe supermarkt-ontwikkelingen in de stad. Bij Team GV zijn geen voorbeelden bekend van ongevallen met laad- en losverkeer bij dockstations van supermarkten. Supermarkten sturen in veel gevallen medewerkers mee om manoeuvreren te begeleiden, en dat gaat doorgaans prima. **Is geadviseerd.**
- Ideaalbeeld vanuit team GV zou zijn als vrachtverkeer door het gebouw heen kan rijden via een laad- en losstraat tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg. Maar blijkbaar is deze variant niet meer in beeld. Waarom niet? Je zou, net als bijvoorbeeld in Leidsche Rijn, een deel van de parkeergarage tot 4,00 meter kunnen ophogen zodat er vrachtwagens doorheen kunnen. **Viel af omdat de groenstrook aan de KdJ hoofdgroenstructuur is.**
- Een supermarkt wordt tot wel 9 keer per dag **Supermarkt gaf aan zo'n 4 maal** bevoorraad (bakker, vis, vers, koeling, lang houdbaar, etc) met een 16,5 meter trekker oplegger. Laden en lossen altijd lang duurt (gemiddeld 45 minuten **dat lijkt me lang. Bij de AH in Oog in Al staan ze naar mijn idee de helft van de tijd. Zou ik eens moeten klokken**, en dus tot wel 6 uur per dag). Hierom:
 - Is delen van een laad- en losplaats met andere voertuigen niet wenselijk. De supermarkt heeft altijd een vrije plek nodig. Als er ander voertuig staat, en die kans is aannemelijk, dan moet de vrachtwagen voor de supermarkt een verkeersonveilig alternatief zoeken (bijv. op de rijbaan/busbaan Kardinaal de Jongweg). **Dit is wel een knelpunt, ook als de tijd veel korter is.**
 - Vindt het laden- en lossen bij voorkeur inpandig plaats. Want anders tot 6 uur per dag een vrachtwagen in de openbare ruimte
 - Moet laden- en lossen op zo kort mogelijke afstand, bij voorkeur inpandig, van de supermarkt plaatsvinden. Op die manier is de overlast voor de omgeving minst groot (bijv. rollende containers incl. geluidsoverlast). Maar ook omdat koelproducten niet over te lange afstand vervoerd mogen worden van voedsel- en warenautoriteit (hoe zit dat hier?) **Zie tekeningen, meter of 40-50?**

Met vriendelijke groet,

[5.1.2E]

[5.1.2E]

[5.1.2E]

[5.1.2E]@utrecht.nl

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 19 Jul 2023 09:49:31 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Berekening geluid(overlast) KdJweg thv Jan van Galenstraat en Smijerslaan

Dag 5.1,2E nav onderstaande plan ik graag even kort afstemmingsoverleg in. Half uurtje lijkt me voldoende. Vooral met 5.1,2E zodat hij input krijgt voor ontwerp en update van de kaartjes want het gaat met namen om de woningen rechtsboven.

Tot eind augustus.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
5.1,2E Ruimte
5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 6 juli 2023 12:52

Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E

<5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

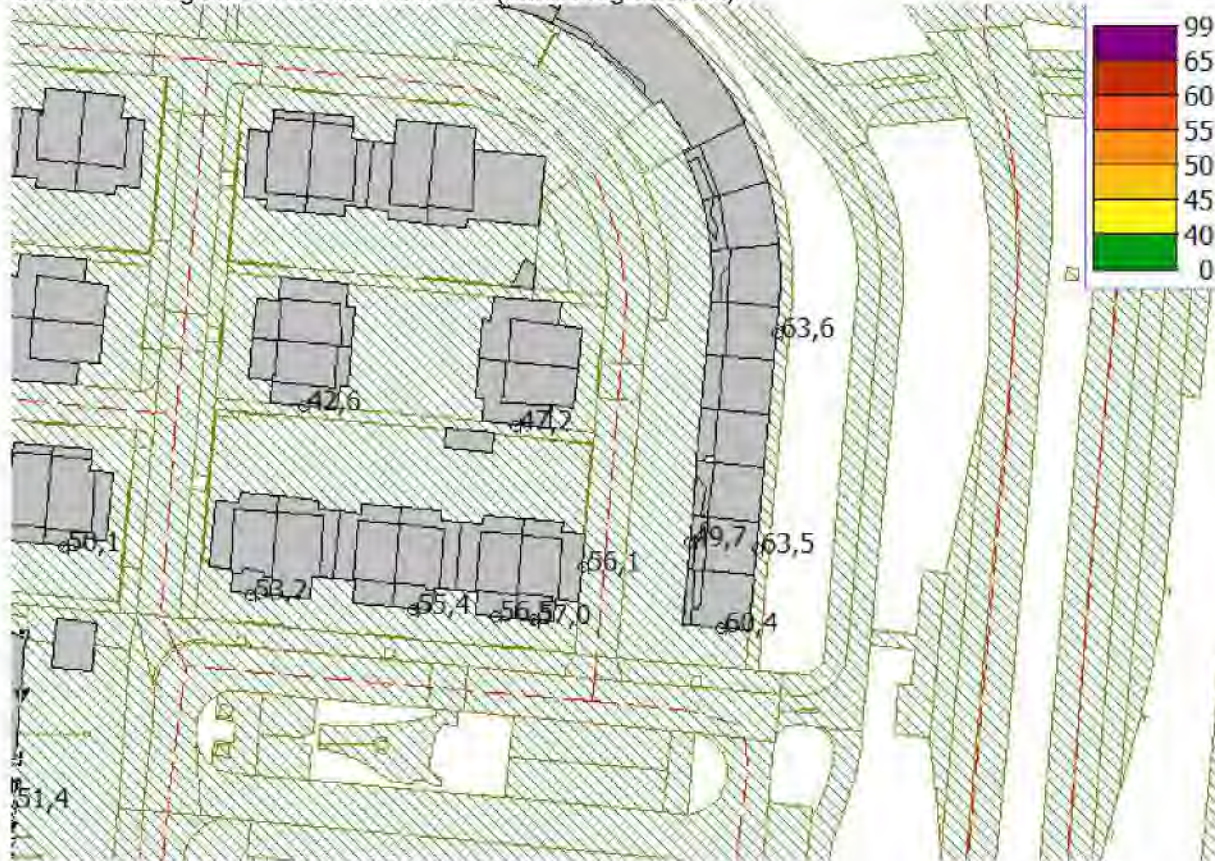
Onderwerp: RE: Berekening geluid(overlast) KdJweg thv Jan van Galenstraat en Smijerslaan

Hoi 5.1,2E

Hierbij een eerste antwoord op je vragen.

Smijerslaan

Geluidbelasting nu zo'n 53 dB tot 57 dB (Sartreweg 70 km/u)



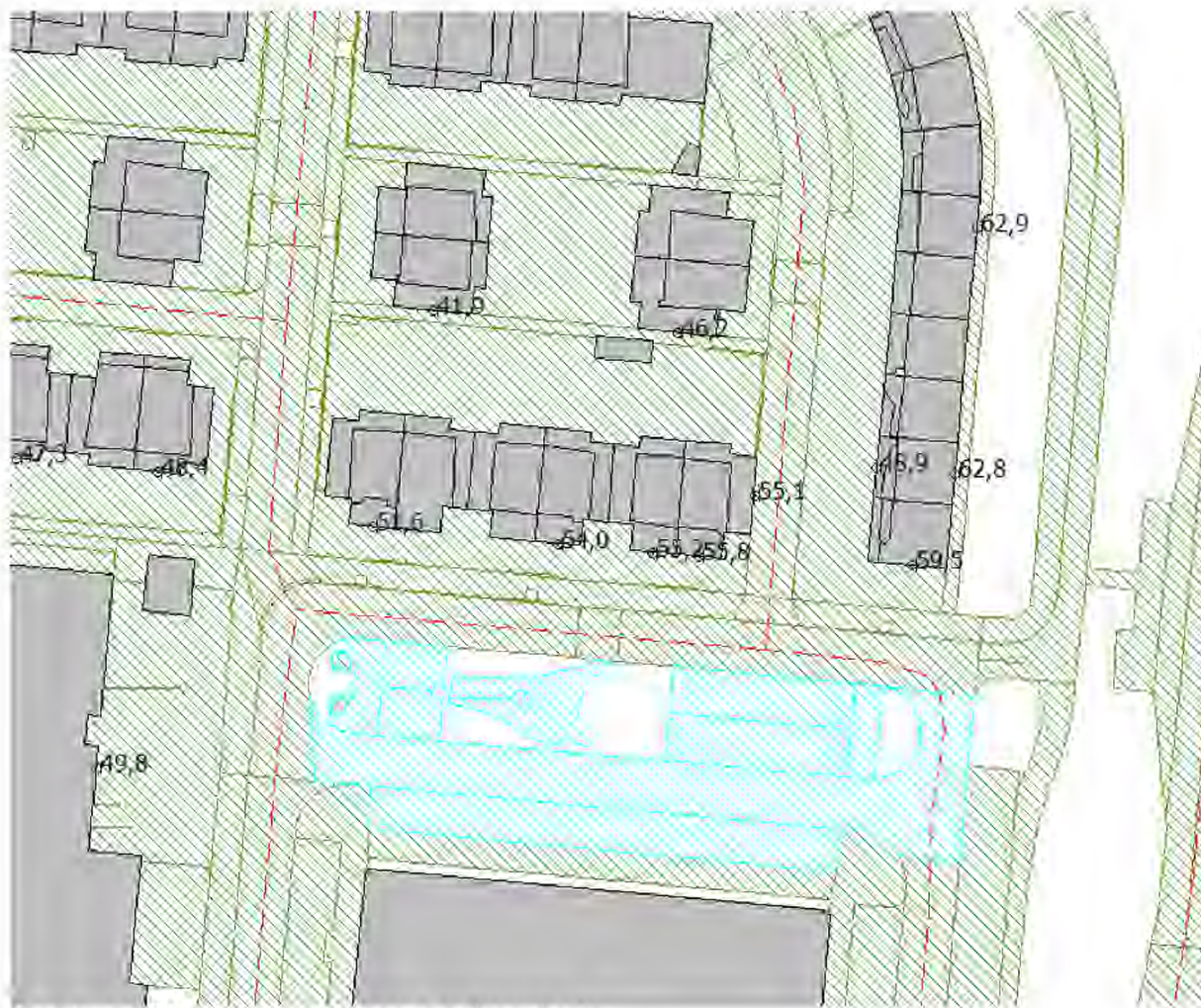
Sartreweg 70 km/u)

Als deze snelheid wordt verlaagd naar 50 km/u daalt de geluidbelasting max zo'n 1 dB. Dit is wat minder dan ik net melden, maar dat komt omdat de overige wegen het effect een beetje dempen.



Sartreweg (50 km/u)

Het vergroenen van de parkeerplaats doet rekenkundig zo'n 0.5 – 0.8 dB



Sartreweg (50 km/u) en vergroenen parkeerplaats

Op de Sartreweg ligt nu DAB. Een stiller wegdektype zou de geluidbelasting ook nog met 1-2 dB kunnen verlagen.

Nieuwbouw wooncomplex Van Ginnekenlaan/Jan van Galenstraat

Even gekeken in logboekje. Er zijn al meerdere adviseurs bij betrokken geweest bij het project en het is dus bekend bij ons. Cauberg Huygen heeft in 2021 een quick-scan geluid gemaakt, waarin de kaders en eisen vanuit de gemeente beschreven worden. Als het plan onder de Omgevingswet gaat vallen zal die wel geüpdatet moeten worden, lijkt me.

Ook het laden en lossen is al onder de aandacht gebracht zie ik aan 5.1.2E Zie onder de mailwisseling tussen 5.1.2E en 5.1.2E

Van: 5.1.2E

Verzonden: donderdag 13 januari 2022 09:24

Aan: 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl

Onderwerp: RE: Bewonersvraag Jan van Galenstraat

Beste 5.1.2E

Als het gaat om een goede ruimtelijke inpassing: een winkel of supermarkt is inpasbaar in de woonomgeving, er hoeven geen afstanden tot woningen te worden aangehouden.

Hoe zit het dan met geluid? Het kan gaan om installaties voor luchtbehandeling, temperatuurbeheersing/koeling e.d. en om laden en lossen. Daarvoor bestaan grenswaarden in het Activiteitenbesluit waar tijdens de exploitatie aan moet worden voldaan. Hier op zal ook, bijvoorbeeld bij meldingen/klachten, door de afdeling VTH op gehandhaafd worden.

Om problemen te voorkomen moeten bij nieuwe plannen wel de juiste keuzes worden gemaakt wat betreft apparatuur-type/locatie/dempers. Maar ook de aanpak van laden en lossen, zeker als de wens bestaat om in de avond of nacht te laten gebeuren (beste is altijd in pandig). Het piekniveau zal bij boven- of nabijgelegen woningen anders al heel gauw te hoog zijn.

Daarom moet daar in het algemeen goed naar worden gekeken, een geluidsonderzoek is dan al snel nodig om te kunnen adviseren.

Als bij de plannen verkeerde keuzes worden gemaakt mbt geluid komen zowel later de burger (overlast en resulterend in een melding/klacht) en de exploitant na handhaving (nav deze melding/klacht) in de problemen. Dan moet er mogelijk achteraf worden aangepast, andere locatie, betere demper etc.... of zorgt voor een (bedrijfs)beperking als het niet mogelijk is. Dit is veel minder efficiënt dan er vooraf goed over nadenken.

Toch nog even concreet naar de 2 vragen gekeken:

1-Onderstaand een vraag van een van de bewoners:

Supermarkten gaan vroeg open en laat dicht, hoe moet ik de geluidsbelasting voorstellen?

2-Hoe gaan we met de geluidsbelasting van supermarkten om (niet alleen bezoekers maar ook bevoorrading)?

1-Geluidbelasting voorstellen, lastige vraag.

Kort gezegd: openingstijden winkel en wanneer laden/lossen kan de discount super het best beantwoorden; buiten laden en lossen maakt doorgaans teveel geluid voor de nachtperiode (die van 23 tot 7.00 uur loopt). Het geluidniveau van laden/lossen en apparatuur moeten aan wettelijke grenswaarden voldoen.

2-We adviseren verstandige oplossingen voor laden en lossen, plaatsing apparatuur, maar toetsen de plannen niet op geluid.

Gr 5.1.2E

Van: 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl

Verzonden: donderdag 13 januari 2022 10:50

Aan: 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl

Onderwerp: RE: Bewonersvraag Jan van Galenstraat

Ha 5.1.2E

Txs!

Heb er onderstaande van gemaakt.

Bij realisatie van een winkel of supermarkt in een woonomgeving hoeven geen afstanden tot woningen te worden aangehouden. Het geluidniveau van laden/lossen en apparatuur zoals installaties voor luchtbehandeling, temperatuurbeheersing/koeling e.d. moeten tijdens de exploitatie aan de wettelijke grenswaarden voldoen die in het Activiteitenbesluit staan aangegeven. [link](#)

Hier kan, bijvoorbeeld bij meldingen/klachten, door de afdeling Vergunningen Toezicht en Handhaving op worden gehandhaafd.

Om problemen tijdens de exploitatie te voorkomen is het laden/lossen in pandig ontworpen. Om de juiste keuzes te maken wat betreft het type, locatie en bijvoorbeeld dempers voor de apparatuur zal geluidsonderzoek worden gedaan.

5.1.2E

Weet jij zo voldoende?

Groet,

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 11:48

Aan: 5.1.2E 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Berekening geluid(overlast) KdJweg thv Jan van Galenstraat en Smijerslaan

Goede controlevragen 😉

Als antwoord op je beiden vragen is: ja

We bellen elkaar, dat maakt altijd een hoop duidelijk.

Van: 5.1.2E 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 11:31

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Berekening geluid(overlast) KdJweg thv Jan van Galenstraat en Smijerslaan

Hoi 5.1.2E

Ik kan je wel inzicht geven in de geluidbelastingen van het wegverkeer. Ik weet alleen niet zeker of ik helemaal begrijp wat je bedoelt.

Gaat om de geluidbelasting op twee locaties? En dan een advies op de gewenste geluidreductie? Ik bel je vanmiddag anders wel even voor een toelichting 😊

Groet,

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 28 juni 2023 21:59

Aan: 5.1.2E 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Berekening geluid(overlast) KdJweg thv Jan van Galenstraat en Smijerslaan

Dag collega's,

Voor 2 projecten zou ik willen weten wat het geluidsniveau is van verkeer omgeving KdJweg (berekening).

- Jan van Galenstraat/Van Ginnikenstraat project. Woningen komen aan de KdJweg zijde. Laden en lossen t.b.v. de supermarkt zal aan die kant opgelost worden thv van de bushalte. Hebben jullie voorbeelden: effect van karretjes en of motorgeluid? Hebben jullie data?
- Voor de Smijerslaan, grenzend aan de KdJweg ervaart met nu last van het verkeersgeluid te hebben. We gaan daar wel vergroenen. Zal dat een reductie opleveren?

Wat adviseren jullie qua geluidsreductie van verkeersgeluid. Wat is nu het DB en kunnen jullie evt een kaartje laten zien of het te hoog is of juist niet?

Ik zie dat 5.1.2E lekker met vakantie is. 5.1.2E kan jij waarmaken?

Stel gerust vragen als het niet duidelijk is.

Bedankt alvast.

5.1.2E
5.1.2E

Noordoost

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



From: "5.1.2E" <5.1.2E@gmail.com>
Sent: Wed, 19 Jul 2023 13:33:59 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@xs4all.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@dietz.nl> <5.1.2E@dietz.nl>
Subject: Re: Afspraak werkgroep nieuw Jan van Galenstraat in augustus

Hallo 5.1.2E

Jullie zijn 14 augustus uitgenodigd op Huizingalaan 91 om 20:00.

Mvg,

5.1.2E

Op di 18 jul. 2023 13:36 schreef 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>:

Hallo 5.1.2E en 5.1.2E

5.1.2E en ik kunnen zowel op maandag 14 als op woensdag 16 augustus om 20.00.

Mvg,

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@xs4all.nl>
Verzonden: vrijdag 14 juli 2023 15:23
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@gmail.com>
Onderwerp: Afspraak werkgroep nieuw Jan van Galenstraat in augustus

Dag 5.1.2E

Bedankt voor het initiatief om ons bij te praten. We stellen het op prijs om als werkgroep samen met jou te overleggen, c.q. door jou over de stand van zaken geïnformeerd te worden. We nemen bijvoorbeeld graag met jou door hoe de in de aangenomen motie genoemde punten meegenomen worden in de voorbereiding van het SPvE. Wij kunnen als werkgroep op maandag 14 of woensdag 16 augustus in de avond (een aantal van ons werkt). Wat ons betreft om 20.00 uur, maar iets vroeger of later kan ook. Jij wordt/ of jullie worden uitgenodigd bij één van onze werkgroepsleden thuis, je hoort nog bij wie precies.

Hoor graag welke van deze datums gaat lukken.

Ik cc  omdat ik zelf de komende tijd op vakantie ben (17-7 t/m 2-8)

Groet,



Verstuurd vanaf mijn iPad

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 24 Jul 2023 10:31:31 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Re: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Collega's,

Goed om de CABU in te lichten. Uiteindelijk wil iedereen dat de oplossing realistisch is en daarmee in de praktijk functioneert. Motie of niet, we hebben de verantwoordelijkheid de juiste dingen te doen.

Ik stel voor naast 5.1.2E indien aan de orde, in ieder geval een verkeerskundige mee te laten gaan naar de CABU.

Gr,

5.1.2E

Verzonden vanaf [Outlook voor Android](#)

From: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Friday, July 21, 2023 1:56:17 PM
To: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Goedemiddag 5.1.2E en andere,

Dank voor de mail.

Mij schoot gisteren nog te binnen dat we dit ook nog moeten voorleggen aan de CABU (commissie advies bevoorradingsaangelegenheden Utrecht).

Zij zijn een commissie die ingesteld zijn door de raad en de raad adviseren over dit soort problematiek. [Huishoudelijk reglement van de Commissie van advies inzake bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)

Normaal gesproken komt de bevoorrading van een supermarkt daar niet in, aangezien we dit zo veel mogelijk in pandig oplossen. Omdat we hier nu van afwijken, moet het voorstel daar wel langs. Zij zullen ons (GU) wijzen op de verschillende dingen om rekening mee te houden.

Zij brengen dan advies uit op ons voorstel en zullen dit advies ook delen met de raad.

@5.1.2E kun jij dit onderwerp voor de volgende CABU vergadering op de agenda zetten. @5.1.2E ben jij degene die de plannen dan kan toelichten? Of is dit iemand anders?

Overigens zie ik dat het een aangenomen motie is (als ik het goed heb). Dan hoeft mijn voorstel nog niet een gepasseerd station te zijn. De betekenis van een motie is dat het college haar best doet om conform de wensen van de raad (de motie) uitvoering daaraan te geven, maar dat als dat niet lukt (of niet de wens is), daar vanaf geweken kan worden of niet uitgevoerd (door het college), ook wel beleidsvrijheid van bestuur.

Maar ik snap ook dat jullie door willen met het proces en dit het ingewikkeld maakt, maar ik wilde dit toch nog even meegeven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

www.utrecht.nl

Ontwikkellostorganisatie Ruimte

Stadsplateau 1

Maandag tot en met donderdag



www.Logistiekplatformutrecht.nl of Word lid - Logistiek Platform Utrecht



Verzonden: maandag 17 juli 2023 10:30

[illegible]

```
<5.1,2E @utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>; 5.1,2E
```

5.1.2E @utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Ha 5.1,2E ha allemaal.

Ik zie je punt en de argumenten snijden hout maar dit station is gepasseerd.

De optie is zeer uitvoering met de buurt, raad, ontwikkelaar en gemeente besproken en afgewezen. Reden: geen vrachtwagens de buurt in en over de hoofdfietsroutes. Bovendien is de draaicirkel op het kruispunt JvG-Huizingalaan te krap voor de oplegger waardoor het FO ontwerp van de fietsroute door de JvG weer anders zou moeten worden.

Wat we (5.1.2E en 5.1.2E) gaan doen is verder uitwerken van bijgesloten schets van 5.1.2E en bekijken hoe we de bomen kunnen behouden, zo goed mogelijk rekening houdend met richtlijnen voor hoe een bushalte er (ook voor minder validen) uit moet zien (puntje van 5.1.2E) en zo goed mogelijk rekening houdend met allerlei andere richtlijnen die er zijn vanuit de gemeente.

De inpassing zal dan niet optimaal in de zin van een 10 zijn maar als het een 7 is en de bomen kunnen blijven staan dan hebben we het prima gedaan.

De inrichtingsschets hoeft nog niet in detail uitgewerkt. De schets is bedoeld voor het SPvE en wordt daar samen met de uitleg dat het er ongeveer zo uit kan/gaat zien in opgenomen. Met besluitvorming op het SPvE, naar verwachting eind dit jaar hebben we dan mandaat van college en raad om het verder uit te werken.

5.1,2E

Van: 5.1,2E

Verzonden: maandag 17 juli 2023 09:47

Aan: 5.1,2E

CC: 5.1,2E

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Goedemorgen allen,

Na ons overleg en na het doornemen van de stukken zou ik toch nog heel graag de variant met door het pand heen rijden als optie opnemen.

Argumenten;

- De 'dure' openbare ruimte wordt niet ingenomen voor laden en lossen, plus kans dat andere voertuigen deze ruimte innemen voor laden en lossen (immers, het is een openbare laad- en losplek.).
- De winkel blijft daarmee qua oppervlakte klein → motie
- Hopelijk hoeft daar geen groen voor weg → motie
- De bushalte verandert weinig aan
- Overlast voor de buurt wordt met inpandig laden en lossen enorm beperkt, plus de supermarkt kan 24/7 laden en lossen. En geen andere maatregelen nodig in de openbare ruimte (zoals geluidswerende matten voor 7 uur of na 19 uur)
- Voldoet aan beleid voor inpandig laden en lossen
- Overlast van in en uitrijden is ook klein, want de vrachtauto rijdt altijd vooruit → bezwaar buurt
- Op onderstaande manier krijg je ook geen onverwachte situaties op KdJw.--> vrachtauto rijdt weg als er geen verkeer is.
-

Ondanks dat dit tegen punt 1 van de motie in gaat, is/blijft in pandig laden en lossen het beste om de impact op de omgeving klein te houden.

Bijv.



Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stadsplateau 1

Maandag tot en met donderdag



www.Logistiekplatformutrecht.nl of Word lid - Logistiek Platform Utrecht



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 13 juli 2023 12:09

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>;
<[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>;
[redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>;
<[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hoi [redacted] allen,

Ik wordt getriggerd door het woord 'uniek'. Het is voor de bushalte natuurlijk wel zaak dat deze toegankelijk wordt ingericht, dat ook mensen die slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten gebruik kunnen maken van de halte. Hier zijn gewoon richtlijnen voor. We investeren nu jaarlijks vanuit OV in het toegankelijk maken van haltes die niet voldoen, waarom aan de voorkant dan al afwijken?

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
maandag, dinsdag, woensdag en donderdag



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 13 juli 2023 11:15
Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>;
<[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>;
<[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>;
[redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>;
<[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste allen,

Ter info bijgesloten de Motie 94 "Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat" welke op 16 mei 2023 is aangenomen. Hierin aangegeven dat de gemeente alles op alles zal zetten op de bomen langs de KdJ weg te behouden en onconventionele maatregelen niet geschuwd mogen worden.

Ha [redacted]

Bijgesloten een foto van de huidige situatie. Zoals ik het begrijp blijft de stoeprand waar hij is en komt de busbaan hier langs te liggen en halteert de bus op de baan zelf. In de groenstrook onder de bomen moet dan een halte komen met verharding en een bushok, een fietsparkeerplek en een paal met een bord. We kunnen mi. de bomen behouden als we deze spullen er omheen zetten en er gaat niet iets mis, behalve dat we 'een unieke halte' maken (onconventioneel maar dat mag/moet dus).

Mvg,

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 13 juli 2023 10:23

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>;

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>;

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste 5.1.2E en collega's,

Hierbij stuur ik een update van de schets nav ons overleg van maandag. De Raad heeft in mei besloten voor een model waarbij het laden&lossen van de nieuwe supermarkt (mandjes supermarkt) via de Kardinaal de Jongweg zal worden georganiseerd. Hierbij is de 'mogelijke' nieuwe vrije busbaan alvast ingetekend (project vanuit 'no regret' studie om de OV lijn tussen Station Overvecht-USP te verbeteren).

De komende tijd gaan we bestuderen of de technisch mogelijk is en of er andere varianten mogelijk zijn.

Mbt de winkelstrip zijn we nu aan het verkennen of het laden&lossen via de Huizingalaan (ten zuiden van nieuwbouw complex) of dat de nieuwe vrachtwagen laden&lossen locatie hiervoor kan worden gebruikt. Ik hoor uiteraard graag jullie input.

Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 12 juli 2023 08:24

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>;

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>;

Onderwerp: RE: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Collega's,

Deze stavaza (ontsluiting winkelstrip voor grote vrachtwagens) kende ik niet. Ik zie er de voordelen van t.a.v. het niet de wijk in hoeven rijden met groot materieel. Daarnaast ook aantal aandachtspunten (chauffeur veilige combi laden lossen op KdJ-weg, kruisen doorfietsroute, combi bushalte-laad en losplaats, afstand tot winkel, ...). Is dit een voldongen feit en wordt hiermee verder gegaan?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

Stadsplateau 1

maandag t/m donderdag

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 14:01

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

@5.1.2E Lijkt me heel goed.

@5.1.2E is eerder betrokken bij dit project. Nu zijn 5.1.2E (verkeerskundige) en ik het duo vanuit SO. Graag alle onderzoeken en advies vragen graag met hem en ik afstemmen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Stadsbedrijven

Stadsingenieurs

Stadsplateau 1

8e etage west

maandag, dinsdag, woensdag, donderdag (vrijdag vrij)





Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 13:57

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hoi [redacted]

Naar aanleiding van je vraag aan [redacted] stuur ik onderstaand bericht alvast naar je door. Ik moet hier zelf nog voor het overleg a.s. donderdag nog naar kijken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:53

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hi [redacted]

FYI dat ik volgende week donderdag de uitgangpuntenkaart bespreek over het laden en lossen langs de KdJ. Ook hier loopt jullie doorfietsroute langs. Dus dan kunnen we dat ook gelijk bespreken met [redacted] volgende week maandag.

Groet, [redacted]

Van: 5.1.2E
Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:49
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E
5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Beste 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E

Recent heeft de Raad een besluit genomen over de sloop/nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg. Er is gekozen voor een variant waarbij de expeditie van de supermarkt via de Kardinaal de Jongweg wordt gefaciliteerd. Ik heb in de bijlage een uitgangspuntenkaartje opgenomen. Aangezien hier ook de bushalte ligt, de doorfietsroute langs loopt en onderdeel is van de hoofdgroenstructuur is de vraag hoe dit kan worden ingericht. Graag werk ik met jullie deze kaart uit tot een inrichtingschets. Deze schets zal worden opgenomen in het IPVE.

Ik heb jullie zojuist een agenda verzoek toegestuurd voor volgende week donderdag 13.30-14.30.

Mochten jullie in de tussentijd al vragen en ideeën hebben dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 6 februari 2023 21:06
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

Dank voor jullie advies. Onderstaand mijn reactie

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 6 februari 2023 18:01
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Dag 5.1.2E en 5.1.2E,

In navolging van ons overleg vanmiddag heb ik input opgehaald bij 5.1.2E een ervaren kracht in het team Goederenvervoer. Op basis daarvan heb ik onderstaand advies van Team GV opgesteld met daarin enkele kanttekeningen en vragen:

- Allereerst is het goed om te benoemen dat de basis van de weerstand ons inziens vooral NIMBY betreft. Mensen willen nu eenmaal liever in een rustige woonbuurt wonen, zonder al te veel voorzieningen en (vracht)verkeer. Dus de wens om dit soort functies 'weg te duwen' is dat begrijpelijk maar niet altijd realistisch in de dynamiek van de stad. **Mee eens maar de raad gaat er waarschijnlijk wel in mee.**
- Verder is het afdwingen van gebruik kleinere voertuigen niet af te dwingen. Bovendien heb je dan in plaats van 9, tot 18 of zelfs 27 kleinere leveringen. Dus dat verbetert de situatie niet. **Mee eens**
- **Ons uitgangspunt is dat een supermarkt zijn 'eigen' laad- en losplek moet realiseren, liefst inpandig. Zodat de openbare ruimte hier niet mee belast wordt. Dat betekent dus dat de variant met een laad- en losplaats aan de Huizingalaan onze voorkeur heeft boven de variant van een locatie in de openbare ruimte aan de Kardinaal de Jongweg. Zo is het in het huidige plan**
- Achteruit inrijden naar het laad- en losdock via de Huizingalaan is niet ideaal, maar acceptabel. En gemeengoed bij alle nieuwe supermarkt-ontwikkelingen in de stad. Bij Team GV zijn geen voorbeelden bekend van ongevallen met laad- en losverkeer bij dockstations van supermarkten. Supermarkten sturen in veel gevallen medewerkers mee om manoeuvreren te begeleiden, en dat gaat doorgaans prima. **Is geadviseerd.**
- Ideaalbeeld vanuit team GV zou zijn als vrachtverkeer door het gebouw heen kan rijden via een laad- en losstraat tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg. Maar blijkbaar is deze variant niet meer in beeld. Waarom niet? Je zou, net als bijvoorbeeld in Leidsche Rijn, een deel van de parkeergarage tot 4,00 meter kunnen ophogen zodat er vrachtwagens doorheen kunnen. **Viel af omdat de groenstrook aan de KdJ hoofdgroenstructuur is.**
- Een supermarkt wordt tot wel 9 keer per dag **Supermarkt gaf aan zo'n 4 maal** bevoorrad (bakker, vis, vers, koeling, lang houdbaar, etc) met een 16,5 meter trekker oplegger. Laden en lossen altijd lang duurt (gemiddeld 45 minuten **dat lijkt me lang. Bij de AH in Oog in Al staan ze naar mijn idee de helft van de tijd. Zou ik eens moeten klokken,** en dus tot wel 6 uur per dag). Hierom:
 - o Is delen van een laad- en losplaats met andere voertuigen niet wenselijk. De supermarkt heeft altijd een vrije plek nodig. Als er ander voertuig staat, en die kans is aannemelijk, dan moet de vrachtwagen voor de supermarkt een verkeersonveilig alternatief zoeken (bijv. op de rijbaan/busbaan Kardinaal de Jongweg). **Dit is wel een knelpunt, ook als de tijd veel korter is.**
 - o Vindt het laden- en lossen bij voorkeur inpandig plaats. Want anders tot 6 uur per dag een vrachtwagen in de openbare ruimte
 - o Moet laden- en lossen op zo kort mogelijke afstand, bij voorkeur inpandig, van de supermarkt plaatsvinden. Op die manier is de overlast voor de omgeving minst groot (bijv. rollende containers incl. geluidsoverlast). Maar ook omdat koelproducten niet over te lange afstand vervoerd mogen worden van voedsel- en warenautoriteit (hoe zit dat hier?) **Zie tokeningen, meter of 40-50?**

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



From: "5.1.2E" <5.1.2E@Utrecht.nl>
Sent: Mon, 31 Jul 2023 13:00:21 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Fietsparkeren mandjessupermarkt

Hoi beide,

Ik ben op het stads kantoor, dus kan wat mij betreft ook fysiek. Zit op 9de

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Projectmanager

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @Utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
ma -di - wo ochtend - do - vrij ochtend

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 31 juli 2023 13:56

Aan: 5.1.2E

Onderwerp: FW: Fietsparkeren mandjessupermarkt

Tijd: maandag 31 juli 2023 14:00-14:45 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie:

Beste 5.1.2E ben jij op het stads kantoor of heb je liever digitaal? Groet, 5.1.2E

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2E

Verzonden: maandag 3 juli 2023 13:37

Aan: 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E

Onderwerp: Fietsparkeren mandjessupermarkt

Tijd: maandag 31 juli 2023 14:00-14:45 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie:

Beste 5.1.2E

Aangezien je snel op vakantie bent zou ik graag even kort kennis maken irt het fietsparkeren voor een mandjes supermarkt aan de Kardinaal de Jongweg/ Jan van Galenstraat.

Als landschapsarchitect ga ik starten met het inrichtingsplan van de buitenruimte rondom dit complex, en ik wil een beetje grip krijgen hoeveel ruimte er moet worden gereserveerd voor fietsparkeren en hoe dit aantrekkelijk in te passen in de beperkte ruimte die er is.

Ik hoor graag of dit moment schikt.

Vriendelijke groet,

5.1.2E



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Effectonderzoek OV- verbinding Overvecht-USP

Eindrapportage

Kenmerk: 014288.20230612.R1.02 'Effectonderzoek Overvecht-USP'
Datum: 12 juni 2023



Leeswijzer

In deze rapportage worden de resultaten besproken van het 'Effectonderzoek OV-verbinding Overvecht-USP'. Eerst wordt er stilgestaan bij de aanleiding van deze studie. Vervolgens worden de onderzoeksvragen en de gekozen aanpak behandeld.

De uitgangspunten en resultaten worden vervolgens per deelonderzoek gepresenteerd. Tot slot wordt de rapportage afgesloten met een overkoepelende conclusie ten aanzien van de onderzoeksvragen.

Aanleiding

Vanuit het Programma U Ned is een pakket 'No Regret maatregelen' benoemd voor OV en fiets. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP), het ontlasten van Utrecht Centraal en/of het mogelijk maken van huidige plannen voor woon- en werklocaties.

Eén van de maatregelen om de bovenstaande doelstellingen te halen is het verbeteren van de openbaar vervoer (OV)-verbinding tussen station Overvecht en USP door de reistijd te verkorten en de betrouwbaarheid te verhogen. Voor deze OV-verbinding is een 'no-regret' maatregelenpakket bestaande uit een vijftal maatregelen vastgesteld. Hierbinnen wordt op een deel van de OV-verbinding extra OV-infrastructuur voorzien en worden regeltechnische maatregelen genomen ten behoeve van een verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer.

Het vastgestelde 'no- regret' maatregelenpakket 'wringt' echter op enkele plekken onder meer met de ruimtelijke inpassing en het bestemmingsplan. Ook dient ten aanzien van grote groepen overstekende voetgangers (veelal scholieren vanuit de bus) voldoende opstelruimte op de middenberm te worden behouden. Daarom is naast dit vastgestelde maatregelenpakket tevens een geoptimaliseerde variant op het maatregelenpakket opgesteld waarmee hierin beter wordt voorzien. In deze studie worden beide ontwerpvarianten met elkaar en met een referentiesituatie vergeleken.

Onderzoeksvragen

In dit onderzoek is gewerkt aan de hand van een tweetal centrale onderzoeksvragen. Deze staan hieronder weergegeven:

1. Wat is het potentieel van reistijd bevorderende maatregelen voor buslijn 30 op het gebruik van buslijn 30 en andere weggebruikers?
2. Wat is het verkeerskundige effect van een tweetal maatregelenpakketten (vastgesteld "no-regret" en geoptimaliseerd) op de reistijd van buslijn 30 en andere weggebruikers?

Tot slot wordt in dit onderzoek antwoord gegeven op de vraag in welke mate waarop de beide maatregelenpakketten het gebruik van buslijn 30 (en alternatieve OV-verbindingen) zal veranderen. Hiervoor worden de antwoorden op beide onderzoeksvragen gecombineerd.

Onderzoeksaanpak

Beide onderzoeksvragen zijn met separate analyses beoordeeld in dit onderzoek.

- Het potentieel van snelheidverhogende maatregelen (*Onderzoeksvraag 1*)
 - Met een VRU-analyse is de gevoeligheid van reistijd- en frequentieveranderingen getoetst op reizigersaantallen in buslijn 30, de Uithoflijn en buslijn 31.
- Het verkeerskundige effect van beide maatregelpakketten (*Onderzoeksvraag 2*)
 - Met behulp van VISSIM-analyses is in detail beoordeeld wat de reistijdeffecten van beide maatregelpakket(ten) zijn voor zowel buslijn 30 als voor het overige verkeer.

In deze rapportage worden de resultaten gepresenteerd van beide deelonderzoeken. Tot slot wordt een uitspraak gedaan over hoe beide deelconclusies ten opzichte van elkaar moeten worden geïnterpreteerd.

VRU-analyse - Uitgangspunten

Met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Utrecht is een analyse uitgevoerd naar het potentieel van snelheidverhogende maatregelen op de reizigersaantallen in lijn 30 en alternatieve OV-verbindingen. Voor deze analyse zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De analyses worden uitgevoerd in het VRU versie 3.4 binnen de Basisprognose 2030.
 - Binnen deze variant zijn ontwikkelingen als de NRU-Noord, Tracébesluit Ring Utrecht en de doorkoppeling van de Uithoflijn-Nieuwegein reeds opgenomen.
- Er zijn een vijftal varianten in de VRU getoetst waarbij is gevarieerd in reistijd en frequentie voor lijn 30. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven. De referentievariant betreft de situatie zonder aanvullende maatregelen. In variant 1 wordt gerekend met een verwachte reistijdwinst van 2 minuten over het traject Van Galenstraat - Berekuil (conform de uitkomsten van eerdere COCON-studie). Overige varianten zijn gekozen ten behoeve van het zo goed mogelijk in beeld krijgen van het potentieel van snelheidverhogende maatregelen.

Variant	Reistijd ² ochtendspits	Reistijd ² avondspits	Reistijd ² restdag	Frequentie ³
referentiesituatie 2030	25,6 min	29,9 min	24,1 min	4 keer per uur
variant 1	23,6 min (-2 min)	27,9 min (-2 min)	22,1 min (-2 min)	4 keer per uur
variant 2	21,6 min (-4 min)	25,9 min (-4 min)	20,1 min (-4 min)	4 keer per uur
variant 3	25,6 min	25,6 min	25,6 min	8 keer per uur
variant 4	21,6 min (-4 min)	25,9 min (-4 min)	20,1 min (-4 min)	8 keer per uur

Opmerkingen

1: In de VRU-varianten is enkel gerekend met een herverdeling van OV-reizigers. Er is geen multimodale run uitgevoerd.

2: Als basis zijn de reeds in het VRU opgenomen reistijden per OS, AS, restdag gehanteerd. Deze zijn op gerealiseerde data gebaseerd.

3: Ten aanzien van frequentie is enkel effect op reistijd meegewogen.

VRU-Analyse - Resultaten

Voor alle onderzochte varianten is met het VRU bepaald wat het effect is van de getoetste snelheidverhogende maatregelen. Op de komende pagina's worden de resultaten hiervan gepresenteerd. Per variant is daarbij voor de meest relevante indicatoren het effect van de betreffende maatregel opgenomen. Deze indicatoren worden hieronder kort toegelicht:

- Gebruik lijn 30: Beoordeeld is hoe hoog het gebruik van lijn 30 op etmaalbasis is. Hiervoor is telkens het gebruik van het drukste trajectdeel (Van Galenstraat-Alfrinkplein) weergegeven. Hierbij is tevens het aandeel van deze reizigers met een relatie tot USP opgenomen. Bij de varianten is bovendien het verschil ten opzichte van de referentie opgenomen.
- Herkomst reizigers: Beoordeeld is waar reizigers in lijn 30 vandaan komen. Hierbij zijn de meest relevante herkomsten weergegeven (De wijk Overvecht en de treinverbindingen vanuit Hilversum en Amersfoort).
- Alternatieve OV-verbindingen: Beoordeeld is wat het effect van de doorgerekende maatregel is op alternatieve OV-verbindingen (De Uithoflijn en lijn 31). Voor deze lijnen is tevens op het drukste trajectdeel beoordeeld.

VRU-Analyse - Referentie 2030

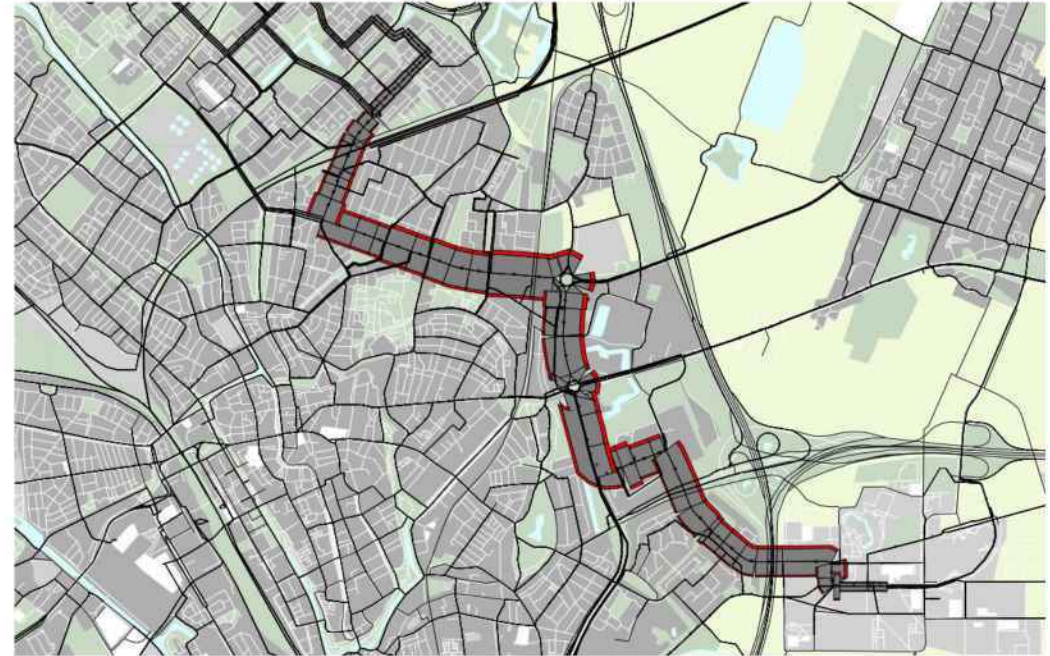
- Gebruik lijn 30:
 - +/- 3.300 reizigers / etmaal
 - Waarvan USP: +/- 2.300
- Herkomst reizigers:
 - +/- 1.750 Overvecht (wijk)
 - +/- 350 treinverbindingen Hilversum/Amersfoort
- Alternatieve OV-verbindingen:
 - Uithoflijn: +/-33.000 (Utrecht CS) – +/-35.800 (USP)
 - Buslijn 31 (Bilthoven): +/- 1.300



Selected Link plot - Referentie-Variant 1

VRU-Analyse - Variant 1 (2 minuten minder reistijd)

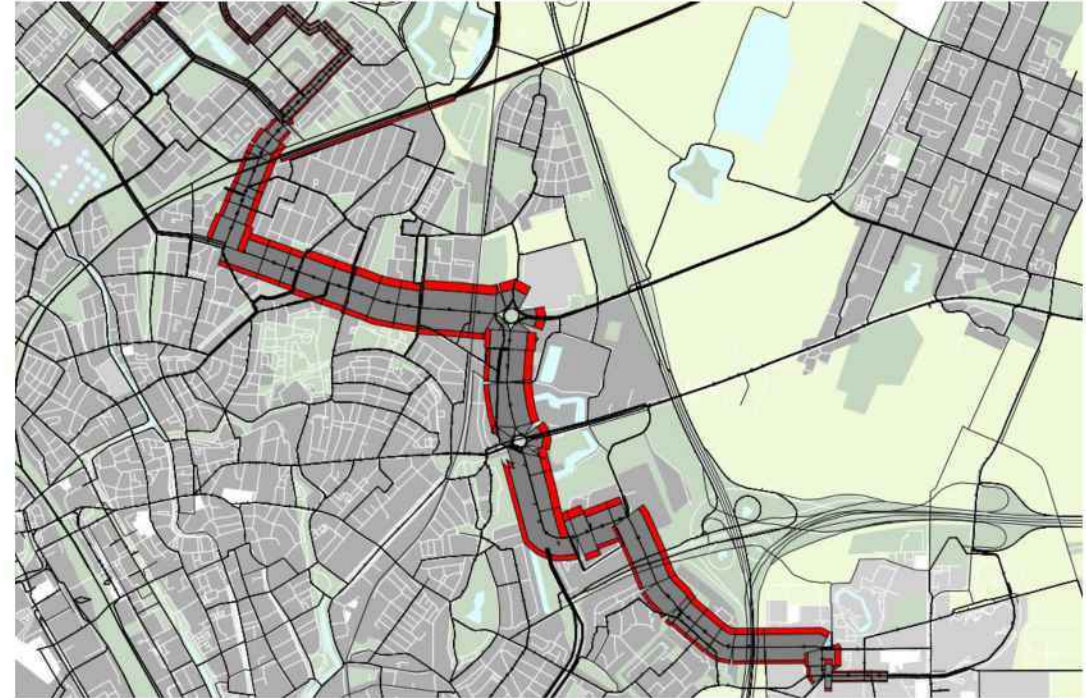
- Gebruik lijn 30:
 - +/- 3.900 (+600, +18%) reizigers / etmaal
 - Waarvan USP: +/- 2.700 (+400, +17%)
- Herkomst reizigers:
 - +/- 2.000 (+250, +14%) Overvecht (wijk)
 - +/- 450 (+100, +28%) (treinverbindingen Hvs/Amf)
- Alternatieve OV-verbindingen:
 - *Uithoflijn:* +/-32.900 (-100, -0,3%) (Utrecht CS) – +/-35.600 (-200, -0,6%) (USP)
 - *Buslijn 31 (Bilthoven):* +/- 1.300 (geen effect)



Verschilplot Selected Link - Referentie-Variant 1

VRU-Analyse - Variant 2 (4 minuten minder reistijd)

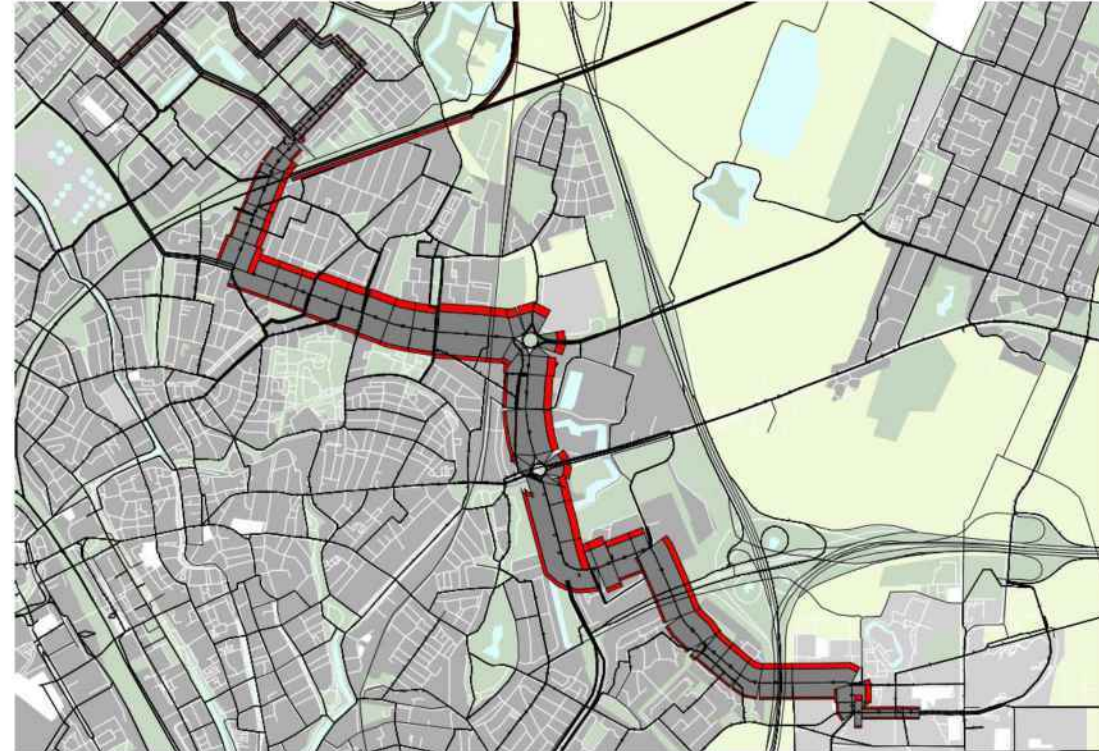
- Gebruik lijn 30:
 - +/- 4.500 (+1.200, +36%) reizigers / etmaal
 - Waarvan USP: +/- 3.070 (+770, +33%)
- Herkomst reizigers:
 - +/- 2.250 (+500, +29%) Overvecht (wijk)
 - +/- 620 (+270, +77%) (treinverbindingen Hvs/Amf)
- Alternatieve OV-verbindingen:
 - *Uithoflijn:* +/-32.600 (-400, -1,2%) (Utrecht CS) – +/-35.300 (-500, -1,4%) (USP)
 - *Buslijn 31 (Bilthoven):* +/- 1.300 (geen effect)



Verschilplot Selected Link - Referentie-Variant 2

VRU-Analyse - Variant 3 (frequentie naar 8x per uur)

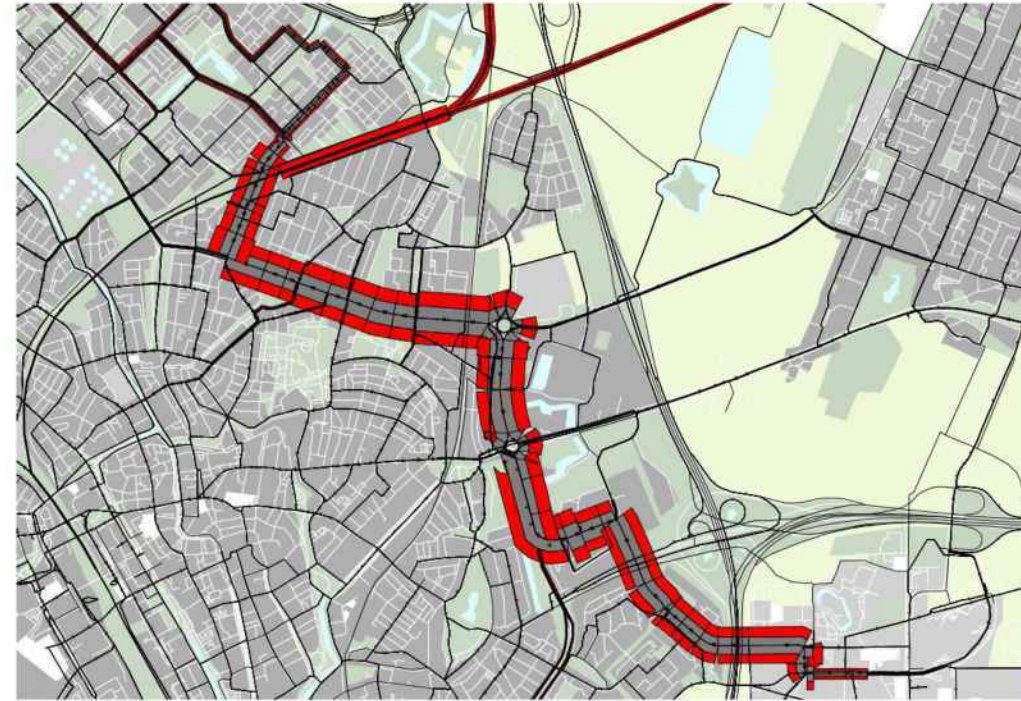
- Gebruik lijn 30:
 - +/- 4.250 (+950, +29%) reizigers / etmaal
 - Waarvan USP: +/- 2.900 (+600, +26%)
- Herkomst reizigers:
 - +/- 2.050 (+300, +17%) Overvecht (wijk)
 - +/- 640 (+290, +83%) (treinverbindingen Hvs/Amf)
- Alternatieve OV-verbindingen:
 - *Uithoflijn:* +/-32.700 (-300, -0,9%) (Utrecht CS) – +/-35.500 (-300, -0,8%) (USP)
 - *Buslijn 31 (Bilthoven):* +/- 1.300 (geen effect)



Verschilplot Selected Link - Referentie-Variant 3

VRU-Analyse - Variant 4 (-4 min reistijd, frequentie naar 8x)

- Gebruik lijn 30:
 - +/- 6.800 (+3.500, +107%) reizigers / etmaal
 - Waarvan USP: +/- 4.830 (+2.530, +110%)
- Herkomst reizigers:
 - +/- 2.650 (+900, +52%) Overvecht (wijk)
 - +/- 2.030 (+1.680, +480%) (treinverbindingen Hvs/Amf)
- Alternatieve OV-verbindingen:
 - *Uithoflijn:* +/-31.300 (-1.700, -5,2%) (Utrecht CS) – +/-34.200 (-1.600, -4,5%) (USP)
 - *Buslijn 31 (Bilthoven):* +/- 1.100 (-200, -15%)



Verschilplot Selected Link - Referentie-Variant 1

VRU-Analyse - Resultaten

Effect verdeling naar dagdeel

Op voorgaande pagina's is het effect van snelheidverhogende maatregelen op etmaalbasis gepresenteerd. Hierbij is over het gehele etmaal een gelijke reistijdwinst en/of frequentieverhoging verondersteld. In de praktijk is het waarschijnlijker dat de reistijdwinst op drukke periodes (spitsen) hoger uitvalt dan in dalperiodes. Daarom is in onderstaand overzicht inzichtelijk gemaakt, hoe de reizigerseffecten zich tot deze verschillende periodes verhouden. Geconcludeerd kan worden dat zo'n 20-30% van het reizigerseffect wordt behaald in de drukke spitsen.

Variant	Totaaleffect	Aandeel OS	Aandeel AS	Aandeel restdag
referentiesituatie 2030	3.300	535 (16%)	425 (13%)	2.340 (71%)
variant 1 (-2 min)	+600	+75 (13%)	+85 (14%)	+440 (73%)
variant 2 (-4 min)	+1.200	+160 (13%)	+180 (15%)	+860 (72%)
variant 3 (freq 8x)	+950	+110 (12%)	+135 (14%)	+705 (74%)
variant 4 (-4 min, freq 8x)	+3.500	+340 (9%)	+425 (12%)	+2.735 (79%)

VRU-Analyse - Conclusies

Op basis van de uitgevoerde VRU-analyse kunnen de volgende conclusies worden getrokken over lijn 30:

- Huidig gebruik (referentie):
 - Lijn 30 trekt op het drukste trajectdeel zo'n 3.300 reizigers/etmaal. Zo'n 2.300 reizigers hiervan hebben een relatie tot USP.
 - De herkomst van de reizigers in lijn 30 is hoofdzakelijk de wijk Overvecht (>50%). Slechts een beperkt deel (+/- 10%) maakt de overstap vanuit de treinen vanuit Amersfoort en Hilversum.
- Effect busversnellende maatregelen:
 - Snelheidsverhogende maatregelen kunnen significante impact hebben op het gebruik van Lijn 30 en alternatieve OV-verbindingen.
 - Voor significante impact op de Uithoflijn is een forse kwaliteitsverbetering op lijn 30 noodzakelijk (zowel reistijdverlaging -4 min als frequentieverhoging). Niet enkel in de spitsen, maar ook daar buiten.
 - 'Nieuwe' reizigers in lijn 30 als gevolg van reistijdverlaging zijn in toenemende mate reizigers die de overstap vanuit de trein maken.

Variant	Reizigers Lijn 30 (reizigers/etmaal)	Reizigers Uithoflijn (reizigers/etmaal)	Reizigers Lijn 31 (reizigers/etmaal)	Aandeel reizigers uit trein Hvs/Amf
referentiesituatie 2030	3.300	33.000	1.300	+/- 10%
variant 1 (-2 min)	+600 (+18%)	-100 (-0,3%)	-	12%
variant 2 (-4 min)	+1.200 (+36%)	-400 (-1,2%)	-	14%
variant 3 (freq 8x)	+950 (+29%)	-300 (-0,9%)	-	15%
variant 4 (-4 min, freq 8x)	+3.500 (+107%)	-1.700 (-5,2%)	-200 (-15%)	30%

VISSIM-analyse - Uitgangspunten

Met behulp van VISSIM is een deel van het traject van buslijn 30 gesimuleerd. Deze simulatie is uitgevoerd voor een drietal varianten:

- Referentievariant (huidige situatie)
- Vastgesteld 'no-regret' pakket
- Geoptimaliseerd pakket

In de hiernaast afgebeelde netwerkweergave is getoond welk deeltraject van de buslijn in de simulaties is opgenomen.



VISSIM-analyse - Uitgangspunten

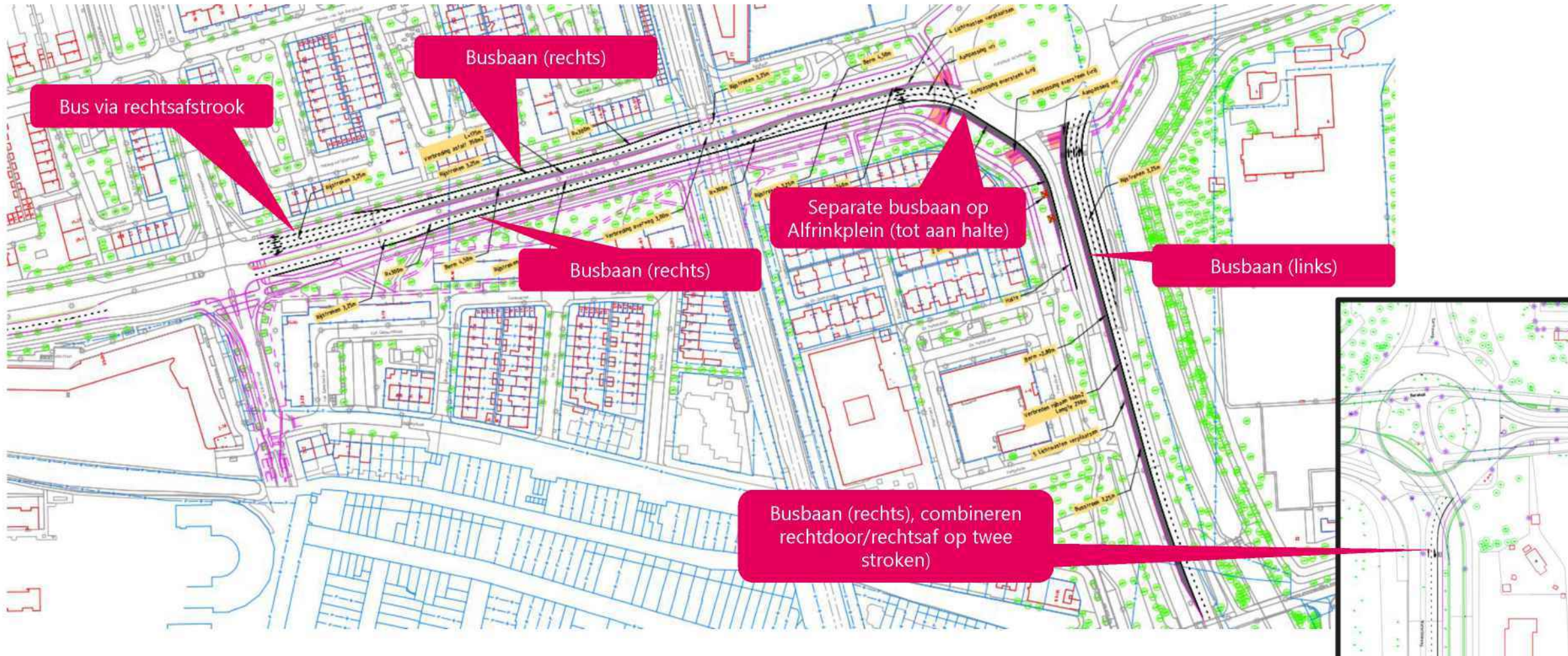
Binnen de simulatieomgeving zijn daarnaast de volgende uitgangspunten gehanteerd voor de simulaties:

- Verkeersintensiteiten: Conform verkeerstellingen 2023
- Frequentie OV: Conform huidige situatie (2023)
- Langzaam verkeer: Op basis van geleverde data gemeente
- Verkeersregelingen:
 - Huidige situatie (inclusief voorgenomen wijziging kruispunt Alfrinkplein (SG43)).
 - De varianten 'vastgesteld' en 'geoptimaliseerde' regelingen inclusief infra-aanpassingen conform overzicht volgende pagina's.
 - *Ten behoeve van het in balans brengen van de afwikkeling op het Alfrinkplein zijn op dit kruispunt voor beide maatregelpakketten aanpassingen gedaan aan de maximum groentijden ten opzichte van de referentiesituatie.*



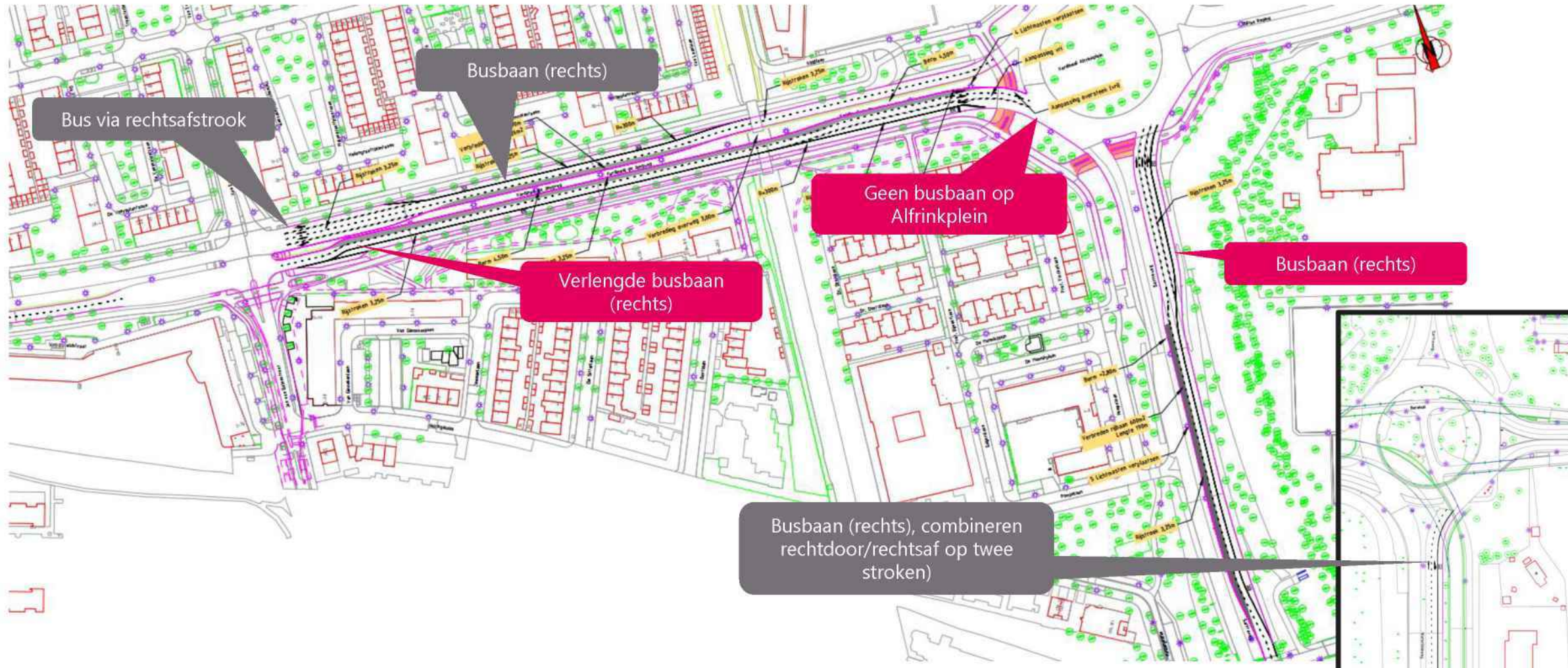
VISSIM-analyse - Uitgangspunten

Netwerkaanpassingen Vastgesteld 'No-regret' pakket ten opzichte van huidige situatie.



VISSIM-analyse - Uitgangspunten

Netwerkaanpassingen Geoptimaliseerd pakket ten opzichte van huidige situatie (grijs gelijk aan vastgesteld pakket).



VISSIM-analyse - Resultaten

Met behulp van simulaties in VISSIM is beoordeeld wat de verkeerskundige effecten zijn van zowel het vastgestelde 'no-regret' pakket als het geoptimaliseerde maatregelenpakket. Deze effecten zijn afgezet tegenover de referentiesituatie, maar ook ten opzichte van elkaar.

Hierbij wordt allereerst op hoofdlijnen de verkeerskundige prestatie van de drie gesimuleerde varianten besproken. Hierin worden specifieke kenmerken ten aanzien van de verkeersafwikkeling voor elk van de drie varianten benoemd.

Aansluitend wordt ingezoomd op het effect voor buslijn 30. Inzichtelijk is gemaakt hoe de reistijd van lijn 30 in beide maatregelpakketten wijzigt ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat ook de betrouwbaarheid van lijn 30 in de huidige situatie een belangrijke factor speelt wordt ook hier op ingegaan in de beoordeling.

Naast het effect op lijn 30, is ook het effect voor overige weggebruikers beoordeeld. De resultaten hiervan worden in beginsel per modaliteit besproken. Indien zich op specifieke richtingen afwijkingen ten opzichte van het gemiddelde voordoen, worden deze apart uitgelicht.

VISSIM-analyse - Resultaten

Verkeersafwikkeling referentiesituatie

Op hoofdlijnen kan worden gesteld dat binnen het simulatienetwerk het Alfrinkplein in de referentiesituatie al aan de grenzen van haar capaciteit zit. Dit betekent dat in de huidige situatie op piekmomenten al forse wachtrijvorming op dit kruispunt wordt geconstateerd. Dit gaat gepaard met hoge verliestijden voor auto- en busverkeer. Dit komt op hoofdlijnen overeen met de huidige situatie op straat.

Op de kruispunten Van Galenstraat en Berekuil wordt in de huidige situatie geen continue oververzadiging geconstateerd. Wel wordt in de simulaties waargenomen dat op deze kruispunten regelmatig sprake is van hinder als gevolg van de overbelasting van het Alfrinkplein.

In de weergave hiernaast is het referentiebeeld voor de verkeersafwikkeling voor het gemotoriseerde verkeer weergegeven. De oververzadiging van het Alfrinkplein is hierin goed zichtbaar.



VISSIM-analyse - Resultaten

Verkeersafwikkeling vastgesteld 'No-regret' pakket

Het algehele verkeersbeeld voor het vastgestelde maatregelpakket is uiteindelijk vergelijkbaar met de huidige situatie. Vanuit het zuiden is het Alferinkplein minder zwaar belast. De bus ondervindt als gevolg van de voorgenomen maatregelen een reistijdwinst op het gehele deeltraject.

Aandachtspunt verbetering buskwaliteit

Bij het simuleren van deze variant is naar voren gekomen dat het erg lastig is om de 'hinder' van de overbelasting op het Alfrinkplein zo goed mogelijk over alle takken te verdelen. Als gevolg van aanvullende busmaatregelen krijgt autoverkeer vanuit het zuiden in de regel wat minder groen. Dit resulteert in de basis in een toename van de wachtrijvorming aldaar waar ook de bus (ondanks de extra aanwezigheid van busbanen) forse hinder van kan ondervinden. Door in de simulaties de groentijden voor alle takken van het kruispunt opnieuw met elkaar in balans te brengen is dit negatieve effect wel 'uit te middelen'.



VISSIM-analyse - Resultaten

Verkeersafwikkeling geoptimaliseerd pakket

Het algehele verkeersbeeld voor het geoptimaliseerde maatregelpakket is uiteindelijk vergelijkbaar met de no-regret variant. De bus ondervindt als gevolg van de voorgenomen maatregelen een reistijdwinst op het gehele deeltraject.

Aandachtspunt verbetering buskwaliteit

Bij het simuleren van deze variant is naar voren gekomen dat het erg lastig is om de 'hinder' van de overbelasting op het Alfrinkplein zo goed mogelijk over alle takken te verdelen. Als gevolg van de busbaan op de westtak van het Alfrinkplein krijgt autoverkeer vanaf het kruispunt Van Galenstraat in de regel wat minder groen. Dit resulteert in de basis in een toename van de wachtrijvorming aldaar waar ook de bus forse hinder van kan ondervinden. Door in de simulaties de groentijden voor alle takken van het kruispunt opnieuw met elkaar in balans te brengen is dit negatieve effect wel 'uit te middelen'. Vergelijkbare effecten zijn ook op de zuidtak van het Alfrinkplein waargenomen. Wanneer hier teveel 'groentijd' voor het autoverkeer wordt ingeleverd, resulteert dit in een dermate verslechterde afwikkeling dat de bus juist extra vertraging oploopt.



VISSIM-analyse - Resultaten

Verkeersafwikkeling buslijn 30 (richting USP → Overvecht)

Voor lijn 30 is in de richting USP → Overvecht beoordeeld hoe de verliestijd wijzigt als gevolg van de voorgenomen maatregelen. Hierbij is de route opgedeeld in drie deeltrajecten om het effect per kruispunt in beeld te krijgen. De resultaten zijn in onderstaande tabel weergegeven.

- In de ochtendspits resulteren beide varianten in een reistijdwinst van 2,5 tot 3 minuten. Deze winst wordt voornamelijk behaald ter hoogte van het Alfrinkplein. De bus kan hier de wachtrij namelijk voorbij rijden. De maatregelen ter hoogte van de Van Galenstraat hebben weliswaar een positief effect, maar vallen in absolute zin lager uit als gevolg van het feit dat zich hier in de referentie minder 'problemen' voordoen.
- In de avondspits resulteert de vastgestelde variant in 90 seconden reistijd winst, terwijl de geoptimaliseerde variant tot ongeveer 60 seconden winst leidt. Dit komt voornamelijk doordat de verkeersafwikkeling op de zuidtak van het Alfrinkplein in de geoptimaliseerde variant wat meer onder druk komt te staan waardoor zowel ter hoogte van het Alfrinkplein als van de Berekuil de bus wat meer hinder van het autoverkeer ondervindt dan in het vastgestelde pakket.

Verliestijdverschil (s)	Ochtendspits			Avondspits		
Ri. USP->Overvecht	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd
Berekuil	24	+5	-6	31	-10	+7
Kar. Alferinkplein	207	-145	-155	119	-62	-45
Jan van Galenstraat	52	-10	-11	64	-18	-20
Totaal	283	-149	-171	214	-91	-58

VISSIM-analyse - Resultaten

Verkeersafwikkeling buslijn 30 (richting Overvecht → USP)

Voor lijn 30 is in de richting Overvecht → USP beoordeeld hoe de verliestijd wijzigt als gevolg van de voorgenomen maatregelen. Hierbij is de route opgedeeld in drie deeltrajecten om het effect per kruispunt in beeld te krijgen. De resultaten zijn in onderstaande tabel weergegeven.

- In de rijrichting USP loopt de rijtijdwinst van de bus in beide spitsen op tot ongeveer 1-1,5 minuut ter hoogte van het Alfrinkplein. Het vastgestelde pakket presteert in beide spitsen net iets beter dan het geoptimaliseerde pakket. Op de overige kruispunten worden met uitzondering van de ochtendspits bij de Van Galenstraat nauwelijks rijtijdeffekten waargenomen (hier zijn ook geen maatregelen voorgenomen). De rijtijdverslechtering ter hoogte van de Van Galenstraat in de ochtendspits is het gevolg van verslechterde afwikkeling voor het autoverkeer bij het Alfrinkplein. Hierdoor staat de bus hier langer in de wachtrij tussen overig verkeer. Dit effect is in de geoptimaliseerde variant groter dan in de vastgestelde variant. De parallelle busbaan loopt hier namelijk door tot aan de bushalte.

Verliestijdverschil (s)	Ochtendspits			Avondspits		
Ri Overvecht->USP	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd
Jan van Galenstraat	34	+2	+23	22	-2	0
Kar. Alferinkplein	132	-95	-89	79	-49	-45
Berekuil	43	-1	+2	44	-1	+5
Totaal	209	-94	-64	146	-52	-40

VISSIM-analyse - Resultaten

Verkeersafwikkeling buslijn 30 (betrouwbaarheid)

Naast het verschil in reistijd is ook het effect op de betrouwbaarheid van lijn 30 relevant. Daarom is ook beoordeeld in welke mate de maatregelpakketten het 95-percentiel van de reistijd van de bus beïnvloeden. Het 95-percentiel betreft de reistijd die slechts door 5% van de bussen wordt overschreden. Indien de 95-percentiel reistijd harder afneemt dan de gemiddelde reistijd, is er ook sprake van een verbetering van de reistijdbetrouwbaarheid.

- De afname van de 95-percentiel verliestijd is in beide spitsen (en in beide varianten) aanzienlijk. Met name in de richting Overvecht neemt de 95-percentiel verliestijd met 2-3 minuten (avondspits) tot 6 minuten af. In de richting USP zijn afnames terug te zien van 1-2,5 minuut. Over het algemeen neemt de 95-percentiel verliestijd (en daarmee de betrouwbaarheid) in het vastgestelde pakket net iets sterker af dan in het geoptimaliseerde pakket.

95-percentiel verliestijd (s)	Ochtendspits			Avondspits		
	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd
Ri. Overvecht	555	-362	-382	410	-210	-137
Ri. USP	376	-158	-59	228	-85	-62

VISSIM-analyse - Resultaten

Verkeersafwikkeling buslijn 30 - Conclusies

In onderstaand overzicht zijn de gemiddelde en 95-percentiel reistijdwinst voor beide maatregelpakketten samengevat. Op basis hiervan kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Beide maatregelpakketten leiden tot een (sterk) verbeterde doorstroming van de bus. Zowel gemiddeld als qua betrouwbaarheid.
- De maatregelpakketten behalen het meeste effect in de ochtendspits. Dit sluit aan bij het feit dat in de referentie de ochtendspits het zwaarst belast is.
- In de meeste gevallen (muv ochtendspits richting USP) resulteert het vastgestelde pakket in wat sterker verbeterde doorstroming (+/- 30 seconden extra) dan het geoptimaliseerde pakket. Daar staat tegenover dat het geoptimaliseerde pakket aanzienlijk beter ruimtelijk inpasbaar is.
- Het netwerk is niet toekomstvast. Een lichte toename van verkeer kan ervoor zorgen dat de positieve resultaten voor de reistijd van de bus teniet kunnen worden gedaan.

Reistijdeffecten (s)	Ochtendspits		Avondspits	
	Vastgesteld	Geoptimaliseerd	Vastgesteld	Geoptimaliseerd
Ri. Overvecht->USP				
Reistijdwinst	-149	-171	-91	-58
Reistijdwinst 95-perc	-362	-382	-210	-137
Ri USP->Overvecht				
Reistijdwinst	-94	-64	-52	-40
Reistijdwinst 95-perc	-158	-59	-85	-62

VISSIM-analyse - Resultaten

Overige modaliteiten

Naast de bus is ook de afwikkeling van andere modaliteiten bij de verschillende kruispunten beoordeeld. Op de komende pagina's wordt hier per kruispunt stil gestaan.

De bevindingen hierbij worden gepresenteerd per modaliteit. In de toelichting wordt stil gestaan bij eventuele bijzonderheden op richtingniveau.

VISSIM-analyse - Resultaten

Overige modaliteiten – Jan van Galenstraat

Op dit kruispunt is in de referentie geen sprake van afwikkelingsproblemen. Er is in beide maatregelpakketten sprake van een minimale toename van de verliestijd van enkele seconden.

Opvallende 'uitschieter' hierbij is de auto in de geoptimaliseerde variant. Hier is een lichte toename waarneembaar als gevolg van een verslechterde afwikkeling bij het Alfrinkplein die leidt tot versterkte terugslag op het kruispunt Jan van Galenstraat. Dit heeft te maken met de langere wachtrij rondom het Alferinkplein.



Gewogen gem. Verliestijd (s)	Ochtendspits			Avondspits		
	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd
Auto	35	+1	+9	31	-2	-2
Fiets	19	0	0	20	+2	+3
Voetganger	26	+1	+1	28	+3	+3

VISSIM-analyse - Resultaten

Overige modaliteiten – Alfrinkplein

Op dit kruispunt is in de referentie sprake van een overbelaste situatie. Voor het langzaamverkeer resulteren beide maatregelpakketten in enkele seconden extra verliestijd. Dit lijkt het gevolg van een iets verhoogde cyclustijd als gevolg van OV-prioriteit.

Opvallend voor dit kruispunt is de afname in verliestijd voor het autoverkeer in (met name) de ochtendspits. Deze wordt veroorzaakt door een optimalisatie in de maximum groentijden binnen de regeling voor beide maatregelpakketten. Zonder deze optimalisatie was sprake van een dermate verslechtering van de verkeersafwikkeling dat de reistijdwinst voor de bus niet afdoende kon worden bepaald.



Gewogen gem. Verliestijd (s)	Ochtendspits			Avondspits		
	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd
Auto	224	-58	-59	146	-6	-3
Fiets	49	+2	+3	53	+2	+2
Voetganger	73	+3	+5	74	+2	+4

VISSIM-analyse - Resultaten

Overige modaliteiten – Berekuil

Op dit kruispunt is in de referentie geen sprake van afwikkelingsproblemen. Er is in beide maatregelpakketten sprake van een beperkte toename van de verliestijd van een enkele secondes. In de avondspits pakt de vermindering van de doorstroming iets zwaarder uit als gevolg van de hogere belasting van de zuidtak van het kruispunt. Op de zuidtak is binnen beide maatregelenpakketten immers minder opstelruimte beschikbaar voor autoverkeer als gevolg van de inpassing van de busbaan.



Gewogen gem. Verliestijd (s)	Ochtendspits			Avondspits		
	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd	Referentie	Vastgesteld	Geoptimaliseerd
Auto	33	+2	+2	40	+4	+10

VISSIM-analyse - Resultaten

Overige modaliteiten - Conclusies

Geconcludeerd mag worden dat de beide maatregelpakketten niet resulteren tot grote verslechtingen bij andere modaliteiten. Gemiddeld gezien neemt de afwikkeling voor langzaam verkeer met enkele seconden toe als gevolg van iets hogere cyclustijden als gevolg van busprioriteit. Ook voor het autoverkeer leiden beide maatregelpakketten niet tot nieuwe afwikkelingsproblemen.

Noemenswaardig is bovendien dat de 'balans' op het Alfrinkplein erg fragiel is. Een 1-op-1 implementatie van de busmaatregelen op dit kruispunt kan al snel resulteren in een verslechterde verkeersafwikkeling voor de auto, waar ook de bus nadrukkelijk hinder van ondervindt. Na optimalisatie van de groentijden is desalniettemin een verbeterde verkeersafwikkeling voor de bus mogelijk bevonden, mits deze rijdt op de huidige frequentie. Een frequentieverhoging van de bus kan betekenen dat de algehele verkeersafwikkeling verslechtert.

VISSIM-analyse vs. VRU-analyse

Binnen de VRU-analyse is beoordeeld wat het effect op de aantrekkende werking van lijn 30 is wanneer snelheidverhogende maatregelen worden doorgevoerd. Hierbij is een viertal scenario's getoetst waarbij gevarieerd is met reistijdwinst en frequentieverhogingen. In de VISSIM-analyse is vervolgens bepaald welke reistijdwinsten realistisch zijn om te verwachten op het traject van buslijn 30. Hierbij zijn frequentieverhogingen buiten beschouwing gelaten.

De bevindingen voor de varianten in de VRU-analyse waarin is gevarieerd met reistijd zijn hieronder nogmaals weergegeven. De in het model opgenomen reistijdwinst is daarbij de som van reistijdwinst en betrouwbaarheidswinst. Uit de VRU-analyse is tevens naar voren gekomen dat de onderstaand gepresenteerde reizigerseffecten voor 25-30% worden behaald in de spitsen en voor 70-75% daarbuiten. Buiten de spits hebben de maatregelen te weinig effect om een reistijdwinst te kunnen behalen.

Variant	Totaaleffect	Aandeel OS	Aandeel AS	Aandeel restdag
referentiesituatie 2030	3.300	535 (16%)	425 (13%)	2.340 (71%)
variant 1 (-2 min)	+600	+75 (13%)	+85 (14%)	+440 (73%)
variant 2 (-4 min)	+1.200	+160 (13%)	+180 (15%)	+860 (72%)

VISSIM-analyse vs. VRU-analyse

In de VISSIM-analyse is geconcludeerd dat afhankelijk van de rijrichting en spitsperiode de gemiddelde reistijdwinst van de bus tussen de 40 seconden en 3 minuten bedraagt. Bovendien is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid sterk toeneemt. De afname van de 95-percentiel reistijd komt uit tussen de 1 en 6 minuten.

Hierbij is het belangrijk om op te merken dat deze reistijdwinst voornamelijk behaald wordt doordat de bus versneld langs het sterk vertraagde Alfrinkplein kan passeren. Aangezien hier buiten de spitsen geen sprake is van overbelasting, zal de reistijd- en betrouwbaarheidswinst buiten de spitsen aanzienlijk lager uitpakken. Deze is niet binnen VISSIM getoetst maar het is op gronde van gedane bevindingen niet waarschijnlijk dat de gemiddelde reistijdwinst buiten de spits uitkomt op meer dan 30-60 seconden.

Wanneer voor de spitsen uit wordt gegaan van een gunstig scenario (-4 min winst+betrouwbaarheidswinst) en voor de periode daarbuiten wordt uitgegaan van een reistijdwinst (+betrouwbaarheidswinst) van zo'n 1 minuut, dan is het de verwachting dat het reizigerseffect op etmaalbasis ongeveer zal uitkomen op zo'n 500-600 reizigers (+/- 15%)

Conclusies

Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat beide onderzochte maatregelpakketten bijdragen aan een sterk verbeterde doorstroming en betrouwbaarheid van buslijn 30 in beide richtingen. Zowel de gemiddelde reistijd als de betrouwbaarheid tonen aanzienlijke verbetering, zonder dat dit ten koste gaat van andere vervoerswijzen. Hierbij resulteert het vastgestelde pakket gemiddeld gezien in iets hogere reistijdbaten dan het geoptimaliseerde pakket. Het verschil tussen beide pakketten is gemiddeld gezien zo'n 30 seconden (op een totale reistijdwinst van ongeveer 1-3 minuut). Hier staat tegenover dat de inpasbaarheid van het geoptimaliseerde pakket aanzienlijk beter scoort. Voor andere modaliteiten scoren beide pakketten zeer vergelijkbaar.

Hoewel met beide onderzochte maatregelpakketten niet de gewenste 4 minuten reistijdwinst gehaald kan worden, kan dit in combinatie met aanvullende maatregelen elders op het traject mogelijk wel gehaald worden.

Ten aanzien van het verwachte effect op de aantrekkende werking op reizigers, ligt het niet in de lijn der verwachting dat de verschillen tussen beide pakketten zullen resulteren in grote verschillen.

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 31 Jul 2023 14:38:54 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: eindrapportage Goudappel Utrecht Overvecht - USP
Attachments: Eindrapportage 'Effectonderzoek OV-verbinding Overvecht-USP'.pdf

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Beleidsadviseur mobiliteit



5.1.2E
5.1.2E | 5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
maandag, dinsdag, woensdag en donderdag



From: "5.1,2E | BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
Sent: Tue, 1 Aug 2023 13:13:53 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E | Kerckebosch Groep" <5.1,2E@kerckeboschgroep.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@5.1,2E>; "5.1,2E | BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>; "5.1,2E | BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
Subject: nieuwbouw Jan van Galenstraat: VO boek

Dag 5.1,2E en 5.1,2E

Hierbij nog de link met het VO boek, zoals wij eerder ook al met 5.1,2E hebben doorgenomen bij ons op kantoor:
<https://we.tl/t-Vc5dWsasFL>

In dit VO boek zit een paragraaf m.b.t. het onderzoek naar toepassen van CLT. In de opzet van het VO is er van uitgegaan dat de woonlagen in CLT zouden worden uitgevoerd. Er is helaas gebleken, dat dit niet financieel haalbaar is (zoals eerder ook al besproken). Het was echter wel een uitgangspunt van het VO, en het geeft ook blijk van de ambitie van Kerckebosch. Daarom hebben wij deze paragraaf in het VO boek gelaten.

Wij zullen het ontwerp (DO) vanwege de financiële haalbaarheid verder uitwerken op basis van een traditioneel bouwsysteem.

Mochten jullie naar aanleiding van het VO boek nog vragen hebben, dan kunnen jullie mij hier deze week nog over bellen / mailen. Daarna ben ik 3 weken met vakantie. Voor afstemming m.b.t. de inrichting van de openbare ruimte kunnen jullie het beste overleggen met 5.1,2E; zij is weer terug van vakantie vanaf 15 augustus.

Hartelijke groet,

5.1,2E

BLAUW

5.1,2E 5.1,2E architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1,2E

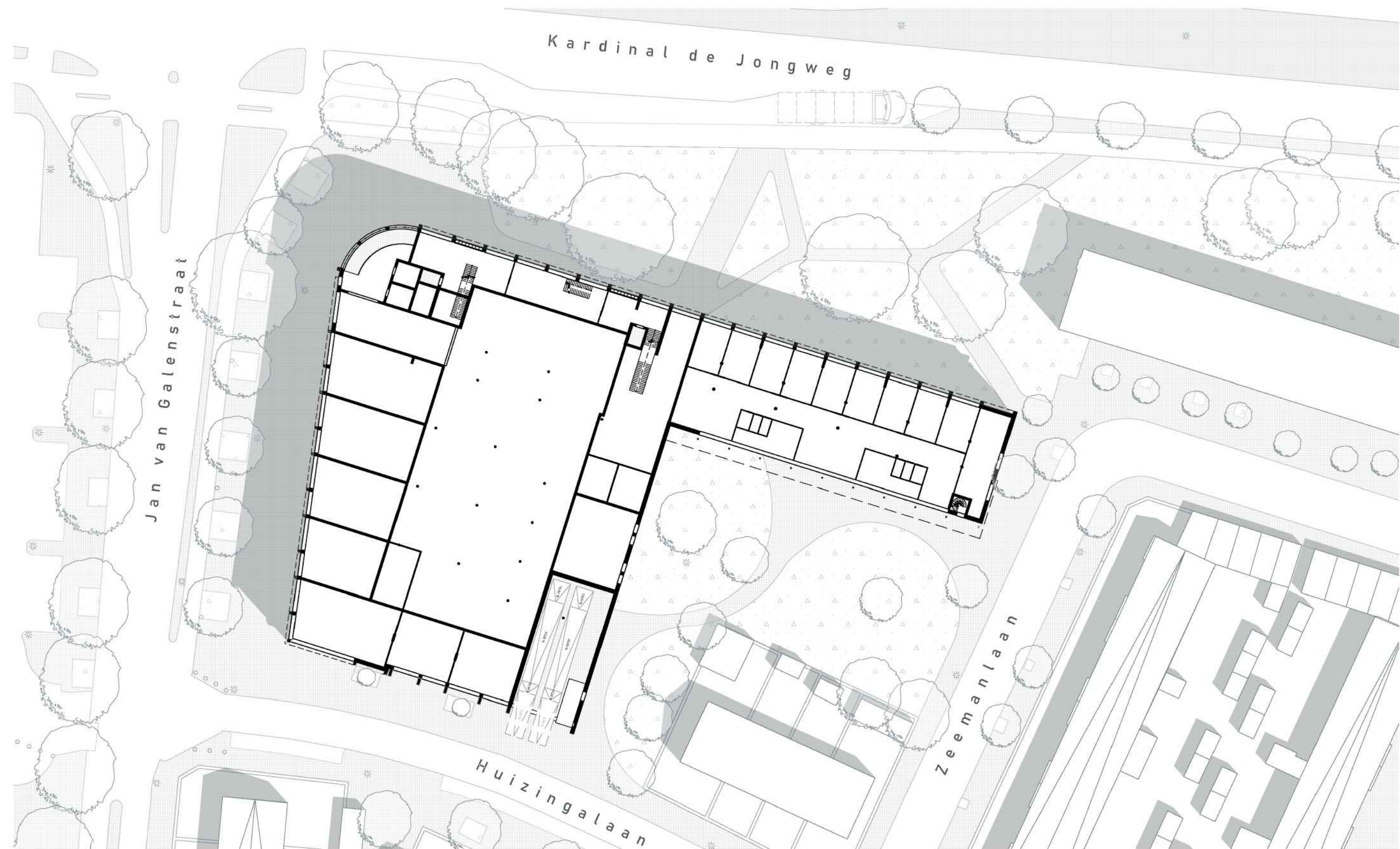
www.blauw-architecten.nl

5.1,2E @blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

BLAUW Architecten BV verklaart dat zorg is besteed aan het voorkomen van computervirussen. Direct na ontvangst van de informatie zal ontvanger de informatie controleren op bestandsgegevens en virussen. BLAUW Architecten BV draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade, in welke vorm dan ook, veroorzaakt door onjuistheden of defecten. De ontvanger mag de informatie uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor deze ter beschikking is gesteld. Auteursrecht berust bij BLAUW Architecten BV.

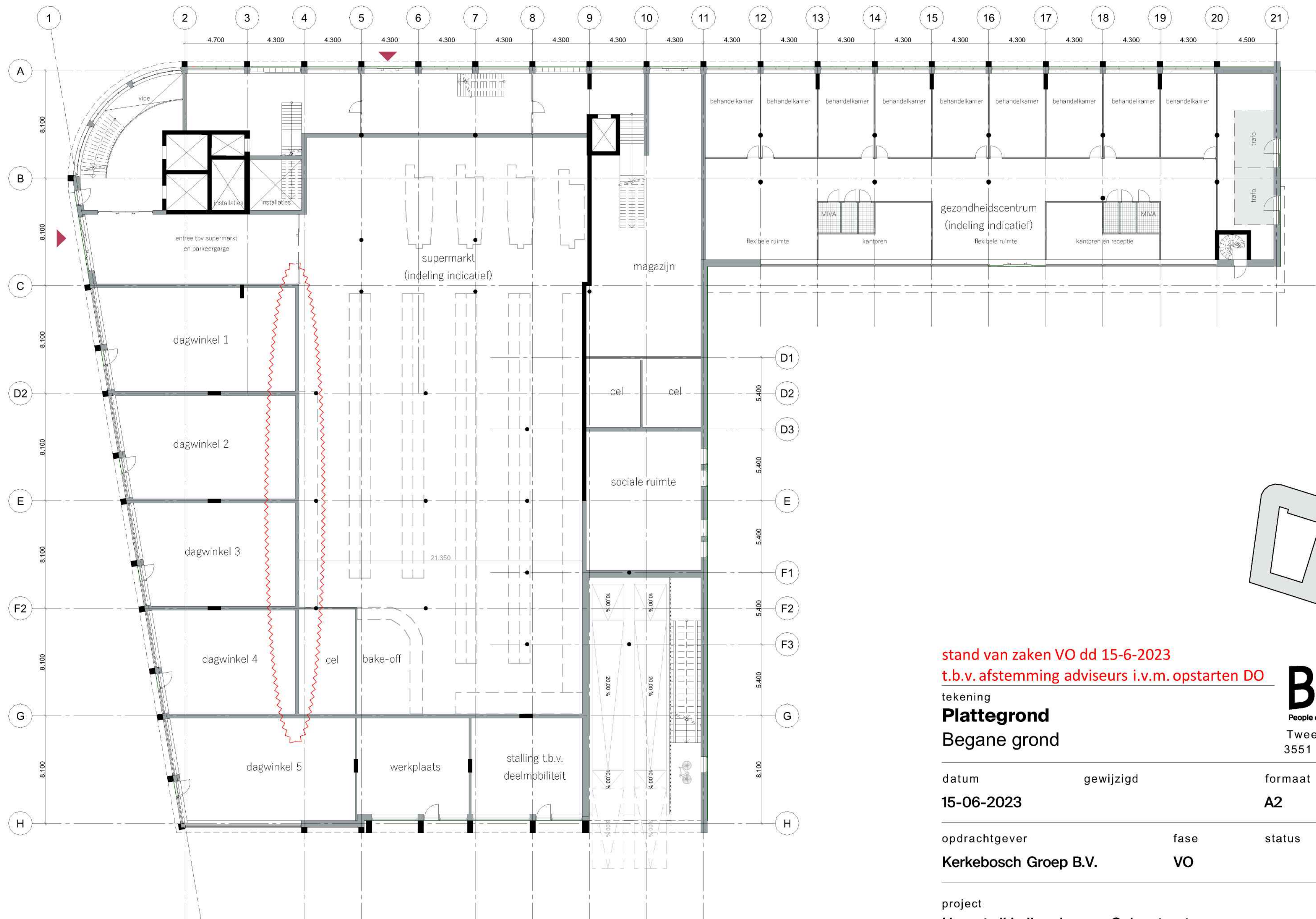


stand van zaken VO dd 15-6-2023
t.b.v. afstemming adviseurs i.v.m. opstarten DO

tekening
Situatie constructeur
Maaiveld - nieuwe situatie

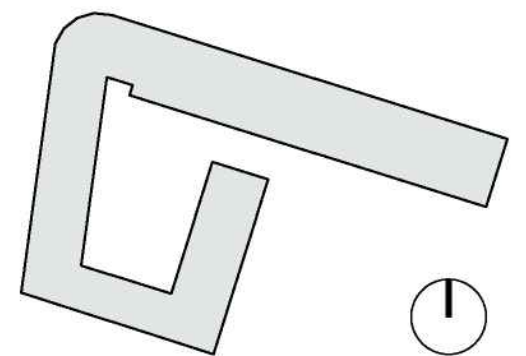
BLAUW
People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:500
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		000
project Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht			projectnr 006GIN



stand van zaken VO dd 15-6-2023
t.b.v. afstemming adviseurs i.v.m. opstarten DO

tekening
Plattegrond
Begane grond



BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		100

project
Herontwikkeling Jan van Galenstraat
Utrecht

projectnr
006GIN

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 2 Aug 2023 10:36:05 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren
Attachments: WB_VO_SFR-Utrecht-Amersfoort Versie 20230802.dgn

Beste 5.1.2E

De dgn met daarin de nieuwbouw en de snelfietsroute.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Stadsbedrijven
Stadsingenieurs



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 1 augustus 2023 16:22

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hi 5.1.2E ik stuur je hierbij alvast de dwg van het complex. Tot morgen! Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

Verzonden: dinsdag 1 augustus 2023 14:51

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

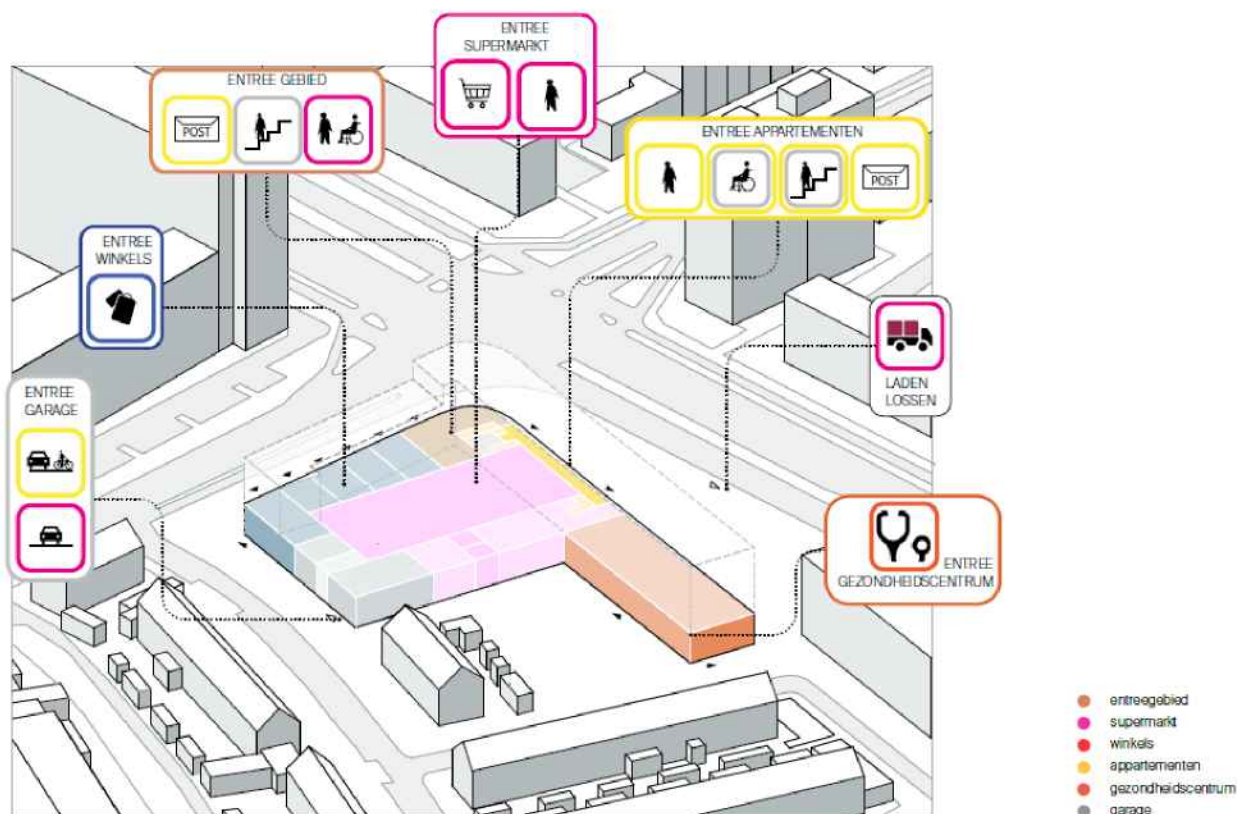
Hoi 5.1.2E

PA

Ik zie dat jij nog met een oude opzet werkt, en dat geeft verwarring m.b.t. de positie van de entrees. Zie ook het VO boek in mijn eerdere email voor de laatste stand van zaken.

De entrees van de supermarkt, dagwinkels en voetgangers toegang tot de parkeergarage zitten langs de JvG straat; de entrees van de woningen langs de KdJ weg, met ernaast de expeditie van de supermarkt. De entree(s) van het gezondheidscentrum

zit(ten) aan het “pocket park” en/of de Zeemanlaan. De in- en uitrit van de parkeergarage en toegang voor fietsparkeren van de bewoners is vanaf de Huizingalaan. Zie printscreen (dit plaatje staat ook in het VO boek).



Bijgaand ook de pdf en dwg's van deze stand van zaken (VO). Op dit moment zijn wij bezig met het verder uitwerken van het plan, tot een DO. Hiervan kan ik je nog geen tussenstand geven. In het DO model gaan wij ook de snelfietsroute projecteren. Mocht dat niet lukken met de eerder door jou doorgestuurde DWG, dan laten wij dat weten.

Kun je zo verder? Vanaf dinsdag 15 augustus is 5.1.2E weer terug PA Het zou goed zijn als jullie dan de inrichting van de openbare ruimte verder met elkaar kunnen afstemmen.

Als je nog vragen hebt, dan hoor ik het graag! Ik ben vandaag, morgen en vrijdag nog bereikbaar, en daarna 3 weken PA

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: +31 (0) 30 7854029

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E @blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

BLAUW Architecten BV verklaart dat zorg is besteed aan het voorkomen van computervirussen. Direct na ontvangst van de informatie zal ontvanger de informatie controleren op bestandsgegevens en virussen. BLAUW Architecten BV draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade, in welke vorm dan ook, veroorzaakt door onjuistheden of defecten. De ontvanger mag de informatie uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor deze ter beschikking is gesteld. Auteursrecht berust bij BLAUW Architecten BV.

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 31 juli 2023 16:49

Aan: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

CC: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hoi 5.1.2E en 5.1.2E

PA Hebben jullie inmiddels het juiste DGN bestand ontvangen van 5.1.2E? Zo ja, zou ik dan jullie totaal bestand retour mogen ontvangen?

Graag kom ik nog terug op de herinrichting van de Kardinaal de Jongweg mbt de vrije busbaan. Ik heb ea in een grove schets opgenomen, zie bijlage. Het idee is om de vrij liggende busbaan in 2025 uit te voeren. Alvast rekening houdend met de vrije busbaan zal de huidige bushalte getransformeerd worden naar laden&lossen voor de vrachtauto en de nieuwe bushalte op het begin van de busbaan worden ingericht. Dit is het meest waarschijnlijke model maar er wordt ook nog onderzocht of de bushalte kan worden gecombineerd met de bushalte aan de andere zijde vd JvGalenstraat. Een en ander wordt momenteel verder technisch verkend.

Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

Verzonden: donderdag 6 juli 2023 12:28

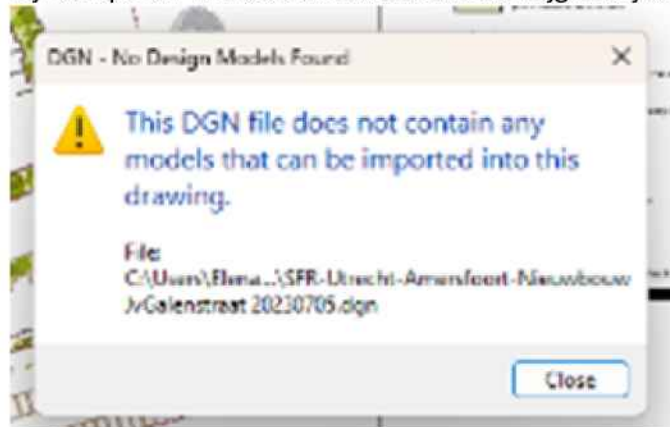
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hoi 5.1.2E

Bij het openen van de DGN file in Autocad krijgen wij de volgende melding:



Of het wel lukt om de file te importeren in Archicad hebben wij nog niet getest. Maar ik twijfel dus of deze file bruikbaar / leesbaar is voor ons.

Is het mogelijk om een geolocated DWG file van de SFR te krijgen? Dan weten wij ook zeker dat wij het nieuwe profiel op de goede positie importeren.

Alvast bedankt!

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: +31 (0) 30 7854029

www.blauw-architecten.nl

5.1,2E @blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

BLAUW Architecten BV verklaart dat zorg is besteed aan het voorkomen van computervirussen. Direct na ontvangst van de informatie zal ontvanger de informatie controleren op bestandsgegevens en virussen. BLAUW Architecten BV draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade, in welke vorm dan ook, veroorzaakt door onjuistheden of defecten. De ontvanger mag de informatie uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor deze ter beschikking is gesteld. Auteursrecht berust bij BLAUW Architecten BV.

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 6 juli 2023 09:29

Aan: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-architecten.nl>

Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hoi 5.1,2E hierbij de dwg vd fietsstraat. Ik heb m zelf nog niet bekeken maar ga daar volgende week mee ad slag. Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 5 juli 2023 17:43

Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hi 5.1,2E en 5.1,2E

Bijgevoegd de laatste stand van zaken in DWG van het ontwerp snelfietsroute rond de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat.

Als er vragen zijn, laat het mij weten.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E @utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Stadsbedrijven

Stadsingenieurs



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 27 juni 2023 13:53

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hi 5.1.2E yes ga ik doen!

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 27 juni 2023 09:43

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hoi 5.1.2E

5.1.2E heeft de tekening opgevraagd bij 5.1.2E in CC.

We hebben al eerder samengezeten en het over de raakvlakken met de inrichting van de Jan van Galenstraat gehad. Ik denk dat het goed is dit binnenkort ook kort te doen met 5.1.2E zodat de uitwerkingen ook gedurende het proces op elkaar aan blijven sluiten. Wil je hiervoor een afspraak inplannen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 26 juni 2023 12:51

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hoi 5.1.2E en 5.1.2E

Kunnen jullie de laatste dwg versie van de doorfietsroute langs de Jan van Galenstraat met Blauw delen? We gaan nu starten met de inrichting van de buitenruimte rondom het sloop/nieuwbouw complex aan de J.v.Galenstraat/Kardinaal de Jongweg.

Alvast dank.

Groet, 5.1,2E 5.1,2E

Van: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E @blauw-architecten.nl>

Verzonden: maandag 26 juni 2023 11:06

Aan: 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>; Info@yellowconcrete.nl

CC: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E @blauw-architecten.nl>; 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E @blauw-architecten.nl>; 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E @kerckeboschgroep.nl>

Onderwerp: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Beste allen,

Afgelopen donderdag hebben wij een overleg bij Blauw op kantoor gehad m.b.t. de uitgangspunten voor het parkeren en de inrichting van de openbare ruimte.

Zie hieronder de samenvatting. Graag jullie aandacht voor de actiepunten, en ook voor punt 6c dat ik n.a.v. het bijpraten van 5.1.2E heb toegevoegd.

OVERLEG PARKEREN EN INRICHTING OPENBARE RUIMTE

d.d. 22-6-2023

aanwezig namens de gemeente: 5.1.2E (projectmanager), 5.1.2E (verkeer), 5.1.2E (landschap) en 5.1.2E (stedenbouw)

aanwezig namens Blauw: 5.1,2E en 5.1,2E

niet aanwezig, maar naderhand bijgepraat door 5.1,2E en 5.1,2E 5.1,2E gedelegeerd opdrachtgever

STEDENBOUW / SPvE

Voorafgaand aan de start van het overleg hebben 5.1.2E en Blauw kort gesproken over het plan i.r.t. de uitwerking van het SPvE.

1. Procedure mbt welstand:

In deze fase is het voor de architect niet mogelijk om rechtstreeks (voor)overleg met welstand te hebben (in tegenstelling tot wat 5.1.2E eerder te horen kreeg, bij navraag bij welstand zelf). Het contact met welstand over het plan vindt in deze fase alleen intern binnen de gemeente plaats, tussen de stedenbouwkundige en welstand. Het plan kan pas bij welstand worden ingebracht en toegelicht maximaal 6 maanden voorafgaand aan de indiening aanvraag omgevingsvergunning; er zijn dan ook leges verschuldigd.

2. Aandachtspunten zijn wat betreft 5.1,2E

a. Hiërarchie van bouwvolumes op hoger schaalniveau, ook i.r.t. de “ronde hoek”; dit moet helder worden toegelicht. Blauw heeft hiervan schema’s laten zien, en die vond 5.1.2E verhelderend.

b. Consequenties van het door de raad gekozen scenario voor de opzet van het plan:

- Invulling van de ronde hoek op bg i.r.t. supermarkt als mandjeswinkel: welke functie komt hier en hoe kan een blijvend hoogwaardige uitstraling van deze markante plek worden gewaarborgd? Doordat de supermarkt gaat functioneren als mandjeswinkel ligt het voor de hand om de ontsluiting voor voetgangers van de parkeergarage d.m.v. lift en trap compacter op te lossen. Ook heeft deze ontsluiting minder samenhang (nodig) met de winkelfuncties.
- Inrichting openbare ruimte, o.a. laden & lossen KdJ: dit wordt door 5.1.2E toegelicht aan welstand en omschreven in SPvE

c. Materialisering en kleurenpalet i.r.t. verschillende rood en roodbruin tinten van omringende gebouwen: dit zal Blauw inventariseren en inzichtelijk maken.

PARKEREN / VERKEER:

3. Eerste ruwe data van parkeerdrukmeting zijn bekend. In het weekend van 24 en 25 juni wordt de laatste meting gedaan. Daarna wordt de rapportage afgerond door de externe partij. De eerste indruk is dat het druk is in het (gemeten) gebied.

In de omgeving zijn een aantal plannen in ontwikkeling die door de gemeente integraal en in samenhang met elkaar moeten worden beoordeeld.

4. Zoeken naar mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen in de omgeving:

Toevoegen van langsparkeren in het aangrenzende deel van de JvG straat onwenselijk vanwege toekomstig profiel JvG en voorsorteren t.b.v. kruispunt.

Actie 5.1.2E DWG sturen van nieuw profiel JvG aan Blauw.

5. Uitgangspunten aangenomen motie / door raad gekozen scenario kloppen niet met parkeerbeleid een oorspronkelijke uitgangspunten van het plan. De raad wil dat de parkeergarage alleen voor gebruik door bewoners en bezoekers van bewoners wordt. Maar dubbelgebruik is nodig om te voldoen aan het parkeerbeleid.

- a. Hoe ermee omgaan dat dit uitgangspunt van de motie niet verenigbaar is met het parkeerbeleid (= juridisch kader?)?

Actie 5.1.2E terugkoppeling hierover geven.

- b. Hoe omgaan met financiële haalbaarheid parkeergarage?

Bij aanvang van de planontwikkeling is de functie supermarkt juist toegevoegd, om enerzijds de levensvatbaarheid van de dagwinkels te vergroten, en anderszijds om de gebouwde parkeervoorziening financieel haalbaar te maken. Door de supermarkt als mandjeswinkel aan te merken vervalt de supermarkt als financiële drager van de gebouwde parkeervoorziening. Dit vormt een probleem voor de financiële haalbaarheid van de gebouwde parkeervoorziening en daardoor voor het plan.

5.1.2E heeft hierover ook telefonisch contact gehad met 5.1.2E

Er is een vervolgstap nodig om dit inzichtelijk te krijgen en te bepalen hoe verder, zie ook punt 6c hieronder.

6. Stappen t.a.v. parkeren:

- a. Afronden rapportage parkeerdrukmeting
b. Bijwerken parkeerberekening en advies door gemeente a.d.h.v. rapportage

Actie 5.1.2E alvast concept conclusie doorsturen naar Blauw en opdrachtgever (5.1.2E; Info@yellowconcrete.nl)

- c. Exploitatie en financiële haalbaarheid parkeergarage:

Welke scenario's zijn mogelijk om de gebouwde parkeervoorziening (weer) financieel haalbaar te maken?

Een mogelijk scenario zou zijn om de parkeergarage alleen toegankelijk te maken voor bewoners, bezoekers van bewoners en het personeel van de supermarkt, dagwinkels en het gezondheidscentrum. Dan kan waarschijnlijk een deel van de parkeerplaatsen worden toegewezen en verhuurd. Dit komt ook overeen met het uitgangspunt van de motie. Echter, vanuit het parkeerbeleid moet ook de parkeervraag van de bezoekers van de overige functies worden opgelost; dit moet dan in de openbare ruimte gebeuren. Wij zijn nog in afwachting van de rapportage van de parkeerdrukmeting en de conclusie van de gemeente hierover, maar de eerste indruk is dat er geen sprake is van een "overschot" aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om de parkeervraag van de bezoekers van de overige functies op te lossen moeten er dan waarschijnlijk extra (= nieuwe) parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen. Vraag is of hiervoor ruimte is en/of gemaakt kan worden. Wij (Blauw) hebben vanuit de opdrachtgever (5.1.2E) de vraag gekregen om te onderzoeken of dit scenario mogelijk zou zijn, door bijvoorbeeld ook in een ruimere straal van het gebouw te kijken naar zoeklocaties voor extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Omdat ons plan gelegen is in een gebied waar meerdere planontwikkelingen lopen, die qua parkeren integraal moeten worden beoordeeld (gaf 5.1.2E aan), willen wij dit graag met de gemeente oppakken. Wij hopen dat wij hier op korte termijn met elkaar stappen in kunnen maken.

- d. Door initiatiefnemer moet een mobiliteitsplan worden opgesteld, waarin o.a. wordt vastgelegd hoe het deelgebruik in de toekomst wordt gefaciliteerd.

Actie 5.1.2E stuurt voorbeeld document / concept mobiliteitsplan naar Blauw en opdrachtgever (5.1.2E; Info@yellowconcrete.nl)

VERKEER EN INRICHTING OPENBARE RUIMTE:

7. Hiërarchie van gebruikers: 1. Voetgangers, 2. Fiets, 2. Auto.
8. Ruimtebeslag fietsparkeren t.b.v. bezoekers vraagt waarschijnlijk veel ruimte op stoep JvG straat. Denk ook aan extra fietsparkeerbehoefte vanuit type supermarkt mandjeswinkel.
Bij positioneren van fietsparkeren ook rekening houden met gedrag van mensen. Misschien langs KdJ weg juist minder of geen fietsparkeren en meer groen, om (ongewenst) plaatsen van fietsen in o.r. door bewoners, waarvoor een inpandige fietsenstalling is voorzien, wordt ontmoedigd?

Actie 5.1.2E dit inventariseren en ruimtebeslag en mogelijk posities bepalen i.o.m. verkeer en architect.

9. Suggestie 5.1.2E Laden & lossen plek langs KdJ weg niet alleen gebruiken voor bevoorrading supermarkt, maar ook voor laden & lossen overige functies en pakketten / bestellingen voor bewoners.

Wat moeten afmetingen worden van deze gecombineerde bushalte / laden & lossen plek? NB: huidige bushalte is vermoedelijk overgedimensioneerd, omdat KdJ voorheen een 70km/u straat was.

Actie 5.1.2E collega goederenvervoer (5.1.2E) laten meekijken

10. Onderbrengen van pick-up point in gebouw?

Actie 5.1,2E **contact met collega goederenvervoer**

11. Afval: hoeveel (en welke) ondergrondse containers zijn nodig en waar? Positie ook in overleg met inzameling.
12. *Bereikbaarheid hulpdiensten: is opstelplaats nodig? (Niet besproken, maar stond nog op mijn lijstje; ook i.v.m. gewijzigde bereikbaarheid van de nieuwbouw door vervallen van Van Ginnekenlaan).*
13. **Actie** 5.1,2E **compleet maken PvE openbare ruimte + eerste opzet inrichting openbare ruimte.**

Graag willen wij binnenkort weer een overleg inplannen, om ervoor te zorgen dat wij met name het onderwerp parkeren helemaal duidelijk hebben.

Hartelijke groet,

5.1,2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: +31 (0) 30 7854029

www.blauw-architecten.nl

5.1,2E

[@blauw-architecten.nl](mailto:5.1,2E@blauw-architecten.nl)

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

BLAUW Architecten BV verklaart dat zorg is besteed aan het voorkomen van computervirussen. Direct na ontvangst van de informatie zal ontvanger de informatie controleren op bestandsgegevens en virussen. BLAUW Architecten BV draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade, in welke vorm dan ook, veroorzaakt door onjuistheden of defecten. De ontvanger mag de informatie uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor deze ter beschikking is gesteld. Auteursrecht berust bij BLAUW Architecten BV.

Woongebouwen Huizingabuurt

Van Ginnekenlaan, Utrecht



BLAUW

people driven architecture



BLAUW is een samenwerking van twee ervaren architecten: 5.1.2E en 5.1.2E 5.1.2E Plezier in het werk en een goed gevoel voor realisme brengt ons samen. Ons bureau richt zich op verschillende 'soorten' opdrachten, van klein tot groot. De grootste uitdaging van de architectuur is het bouwen. Wij proberen te bewijzen dat een sterk ontworpen concept hand in hand gaat met de realisatie en het gebruik van het ontworpen gebouw.

Door de jaren heen hebben we gewerkt aan projecten op ingewikkelde locaties, met complexe programma's, strakke planning, die binnen gestelde budgetten gerealiseerd moesten worden. Met deze ervaring werkt BLAUW people driven architecture vanuit een monumentale treinloods in Utrecht met een vast team van zes personen. Daarnaast werken we samen met een aantal vaste adviseurs en freelancers.

5.1.2E

"Als architect ben ik nieuwsgierig naar het gebouw zelf, hoe je het ziet, hoe je het ervaart, hoe je het maakt. Mijn ontwerpen hebben een modern karakter. In elke opgave zoek ik naar een passende oplossing voor de plek, de opdrachtgever en voor mijzelf. Creëren van kwaliteit en identiteit"

5.1.2E

"Het proces pragmatisch benaderen; op zoek naar de maakbaarheid van ontwerpen. Een goede en duurzame oplossing ontstaat vanuit een helder concept en de juiste uitwerking van het detail. Met gevoel voor detail en materiaal wordt het proces afgewikkeld tot het juiste resultaat is bereikt"

BLAUW people driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

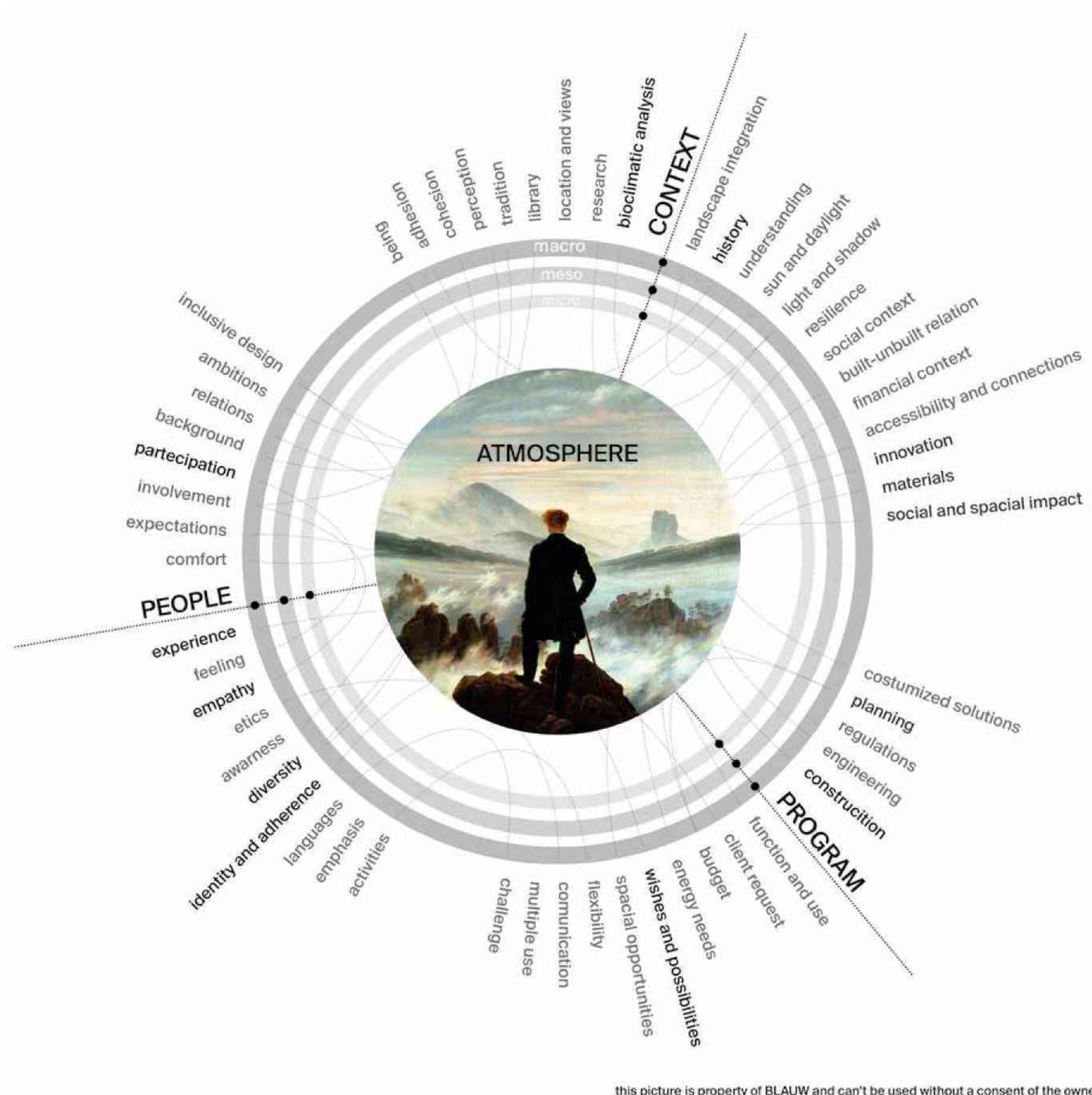
www.blauw-architecten.nl

Inhoudopsgave

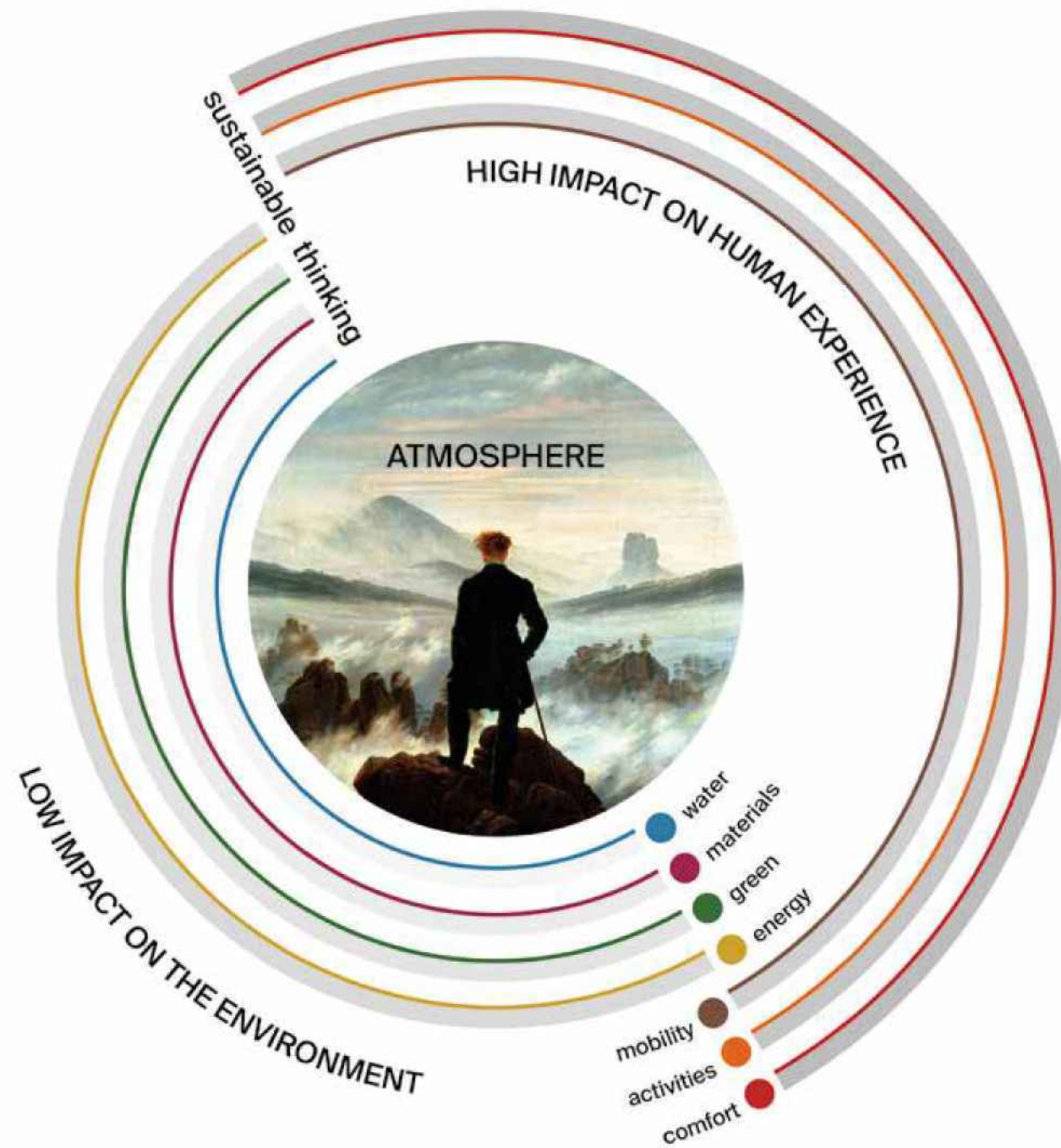
Aanpak BLAUW	4
Analyse	7
Concept	32
Rekenmodel	51
Massa / impressie	57
Onderzoeksvariant	62

BLAUW

Ontwerpaanpak

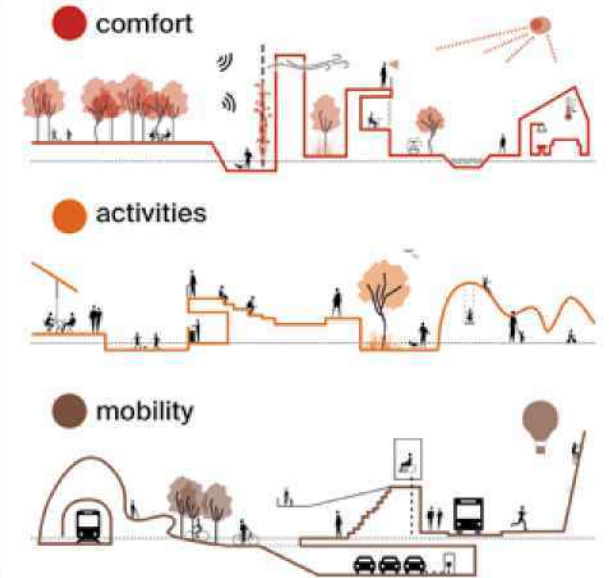


Visie op duurzaamheid



this picture is property of BLAUW and can't be used without a consent of the owner

high
impact on
human
experience



DESIGN GOALS

low impact
on the
environment



ENERGY TOOL KIT

Analyse

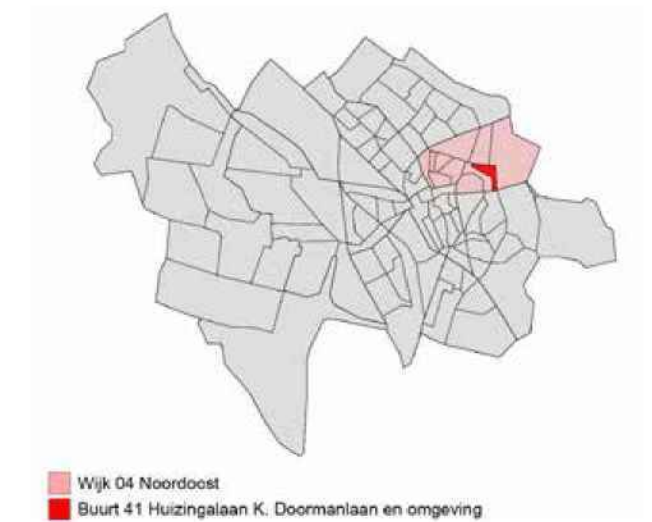
De Huizingabuurt

Het projectgebied ligt in de wijk 04 Noordoost. Het betreft een relatief nieuw gebied in Utrecht, gedefinieerd door verschillende ontwikkelingen en typologieën.

De Huizingabuurt wordt begrensd door de Kardinaal de Jongweg, de Oosterspoorbaan, een waterloop en de Jan van Galenstraat. Het is een echte woonbuurt die dateert van de jaren '70 van de twintigste eeuw en heeft een veel opener opzet dan de Zeeheldenbuurt en Wittevrouwen.

In de Huizingabuurt bevindt zich een buurtwinkelstrip. Langs de Kardinaal de Jongweg bevinden zich gestapelde woningen, de rest van de woningen in de buurt zijn grondgebonden. Vanwege de diepe voortuinen en de brede trottoirs hebben de straten in deze buurt een breed profiel.

De groene en open opzet van de buurt is het belangrijkste sterke punt van de buurt. De buurt kent een aantal zwakke punten. Het water is niet zichtbaar en niet bereikbaar. Het (openbaar) groen in deze buurt bevindt zich met name aan de buitenrand en is voor de buurt van weinig betekenis. Tot slot is de uitstraling van de garages en de achterkanten van de winkels niet optimaal. De garages geven een rommelig aanblik en zorgen voor 'dode' plinten op straat.



Geschiedenis

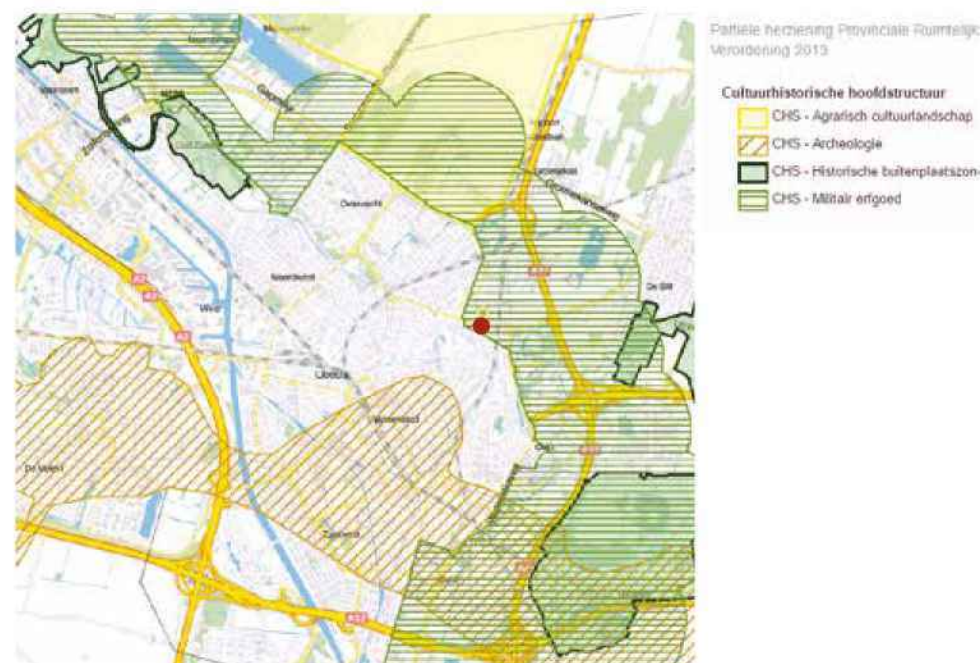
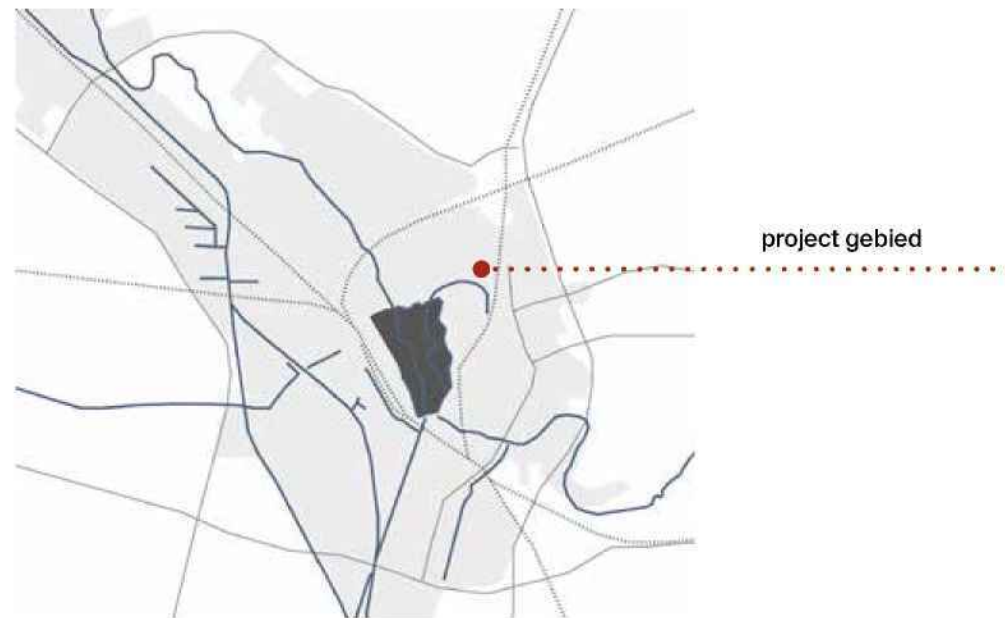
Het projectgebied is onderdeel van de Cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS) gedefinieerd door de Provincie.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een belangrijke verdedigingslinie uit de Nederlandse geschiedenis. De grote historische waarde leidde tot aanmelding voor de Werelderfgoedlijst (1995) en de lijst van Rijksmonumenten alsmede tot de status van Nationaal Landschap (2005).

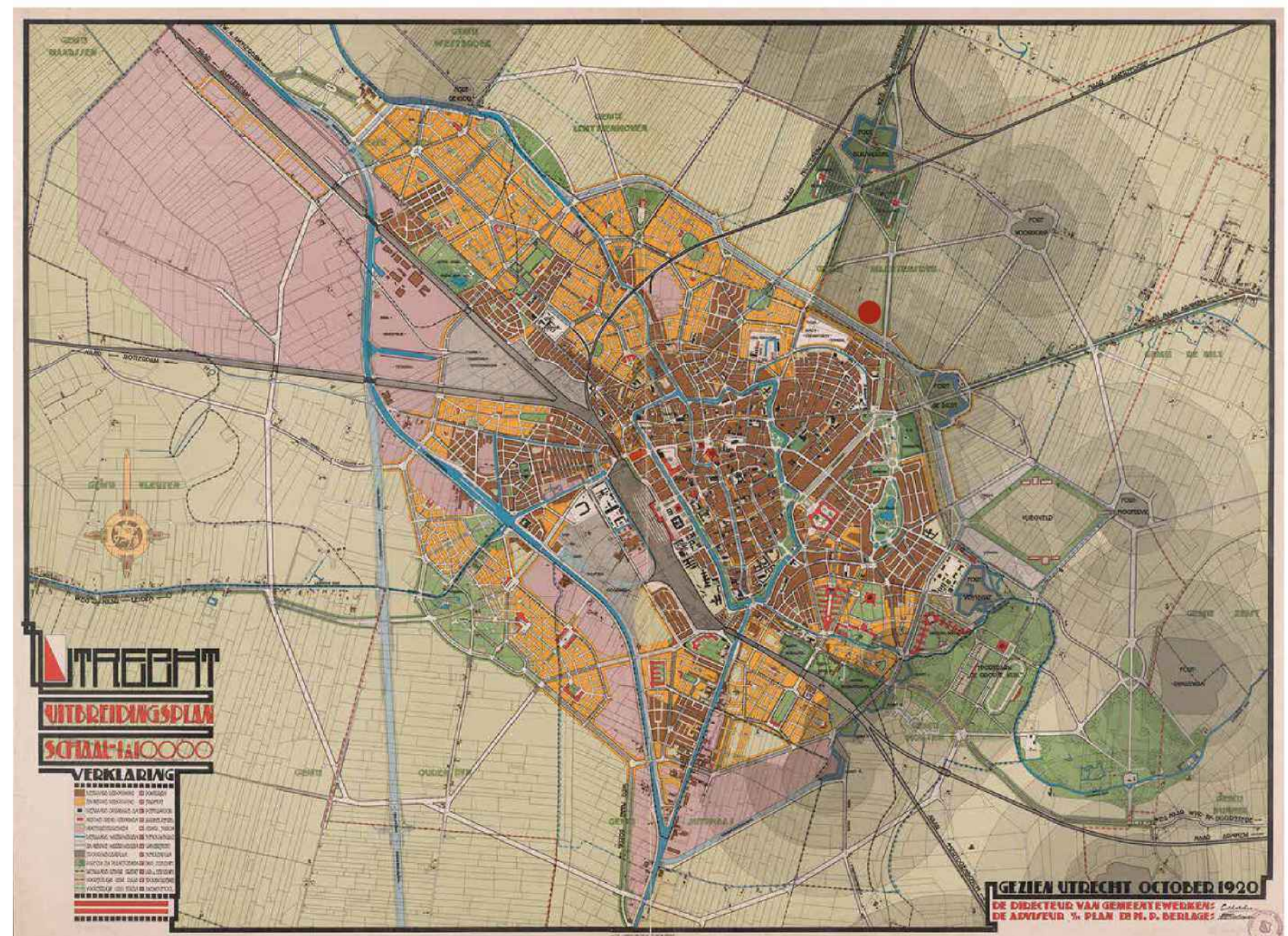
De Nieuwe Hollandse Waterlinie diende ter vervanging van de uit eind 17e eeuw daterende Hollandse Waterlinie en draagt vanaf 1871 deze nieuwe naam. Een belangrijk verschil tussen de oude en de nieuwe linie is dat de stad Utrecht nu binnen de linie viel.

Beleid

Voor het militair erfgoed van de voormalige waterlinies ligt de opgave vooral op het via gebiedsontwikkelingen versterken en beleefbaar maken van de linies in het landschap.



Woongebouwen Huizingabuurt



Van Ginnekenlaan - Utrecht

Geschiedenis

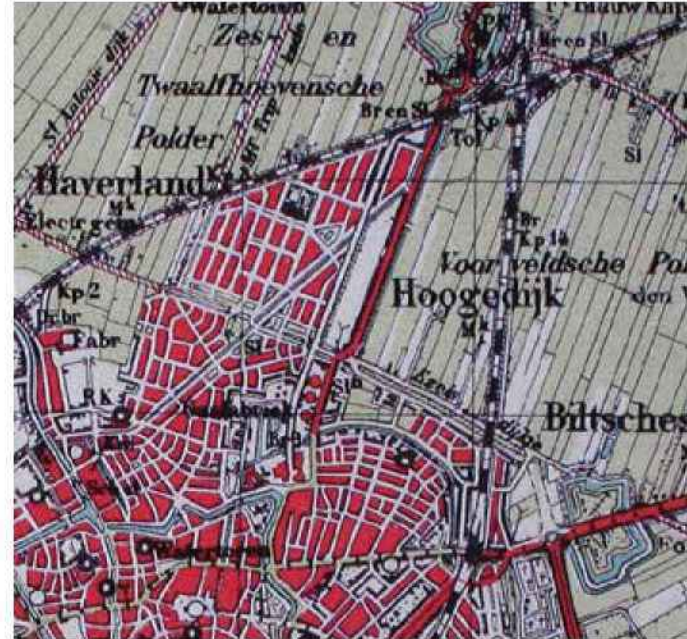
1900



Het plangebied bevindt zich in de eerste schil rondom de binnenstad en wordt met name gestructureerd door het aanwezige water en infrastructuur.

Het agrarische gebied lag lang buiten de stad. De spoorlijn, gebouwd in 1860 is herkenbaar en ligt er vandaag de dag nog altijd. Hetzelfde geldt voor het Griftpark.

1940



Het gebied tussen Wittevrouwen en het water is ontwikkeld in het begin van de 20e eeuw. Bijna alle woningen zijn nog altijd te herkennen en definieert de groei van de stad.

Tuindorp is gebouwd tussen 1930 en 1937 op wat toen nog het grondgebied was van de voormalige gemeente Maartensdijk. Tuindorp behoort sinds 31 december 1953 tot de gemeente Utrecht. Het is een buurt naar het Engelse tuindorp-model, met veel ruimte voor groen, maar toch een compacte opzet.

1960



Tuindorp-Oost werd bedacht in de jaren 50'. De buurt/subwijk ligt, ten oosten van de jaren 30-buurt Tuindorp. Tuindorp Oost grenst in het zuiden aan Wittevrouwen en in het oosten aan de buurt Voordorp.

Tuindorp-Oost wordt gekenmerkt door veelal midden- en hoogbouwflats en overige prefab-woningen. De buurt verschilt dan ook architectonisch, demografisch en qua karakter erg van Tuindorp. Tuindorp Oost is een relatief rustige en veilige buurt, gebouwd tussen 1959 en 1970 in de voormalige Voorveldsche Polder aan de noordoost kant van Utrecht en is ontworpen door de stadsarchitect 5.1.25.1.2E

1990



Gedurende de laatste jaren van de vorige eeuw is het hele gebied ontwikkeld zoals we het nu kennen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is nauwelijks meer te herkennen wat erg jammer is.

De Kardinaal de Jongweg is aangelegd tussen de jaren '60 en '70. Ons projectgebied betreft een driehoekig gebied gedefinieerd door deze weg, de waterlinie en de spoorweg aan de rechterzijde. De woningen zijn gebouwd in dezelfde periode als de aanleg van de weg.

Analyse | groen

Visie Stedelijke Groenstructuur Utrecht 2030

Meer wandel- en fietspaden zorgen voor snelle en rustige verbindingen naar de parken en naar de buitengebieden. De elementen van het stedelijk groen zijn dan met groene verbindingen met elkaar verbonden. De groene ruimtes langs de rivieren zijn bij uitstek goede routes naar buiten.

Het stedelijke groen strekt zich als een netwerk uit over het gehele grondgebied en verbindt Utrecht ook met haar omringende landschappen. Alle wijken in Utrecht bezitten in 2030 één of meerdere grote, groene stadsparken.

De belangrijkste waarde van het groenstructuurplan is dat het de “groene” ruimte voor de toekomst vastlegt op de plaatsen waar het de stad en haar bewoners helpt leefbaar en bijzonder te zijn.

project gebied

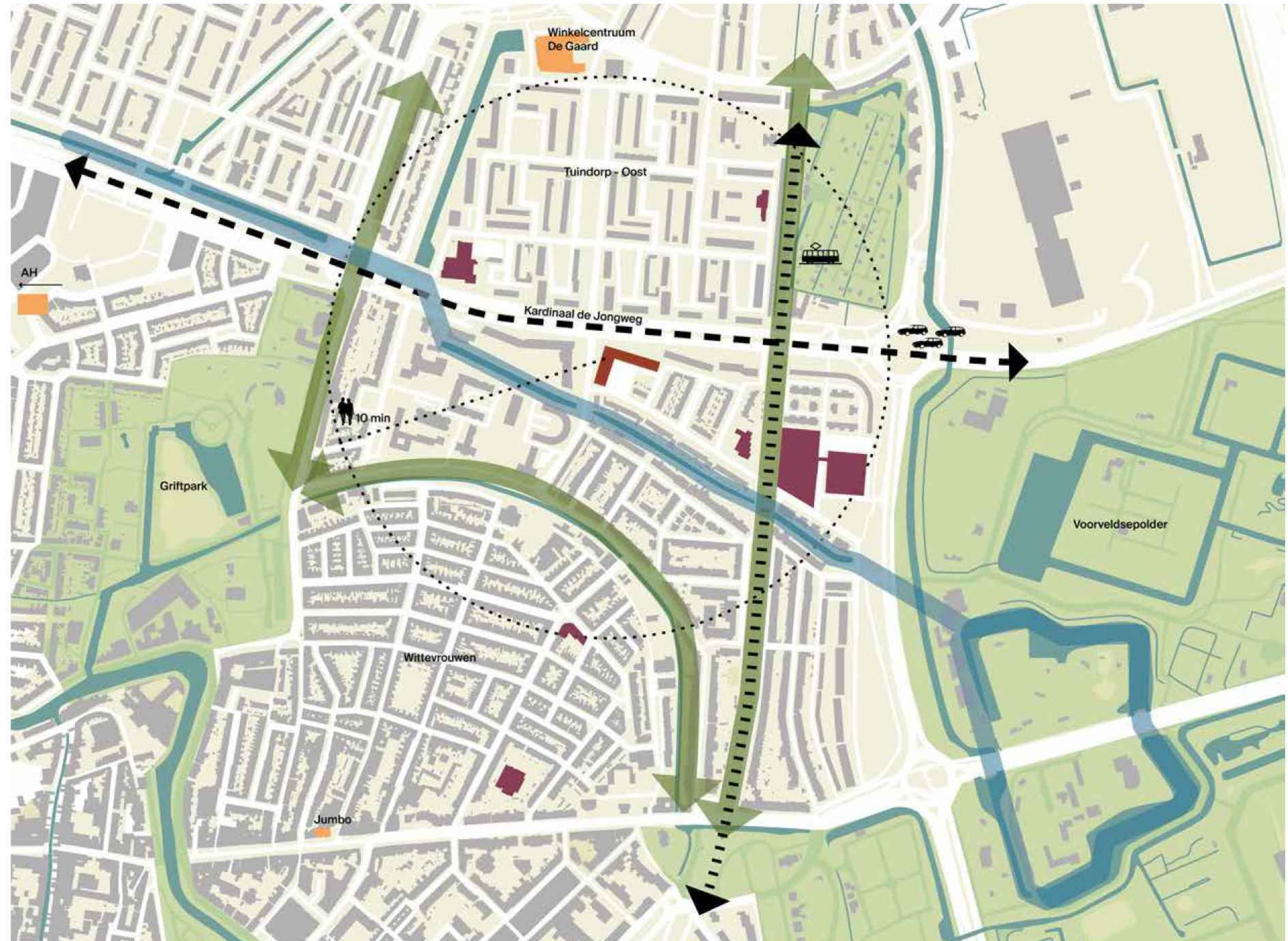
Visie Stedelijke Groenstructuur Utrecht 2030

vlakken stedelijk groen
(wenselijke) verbindingen

historische waterlijn

supermarkten

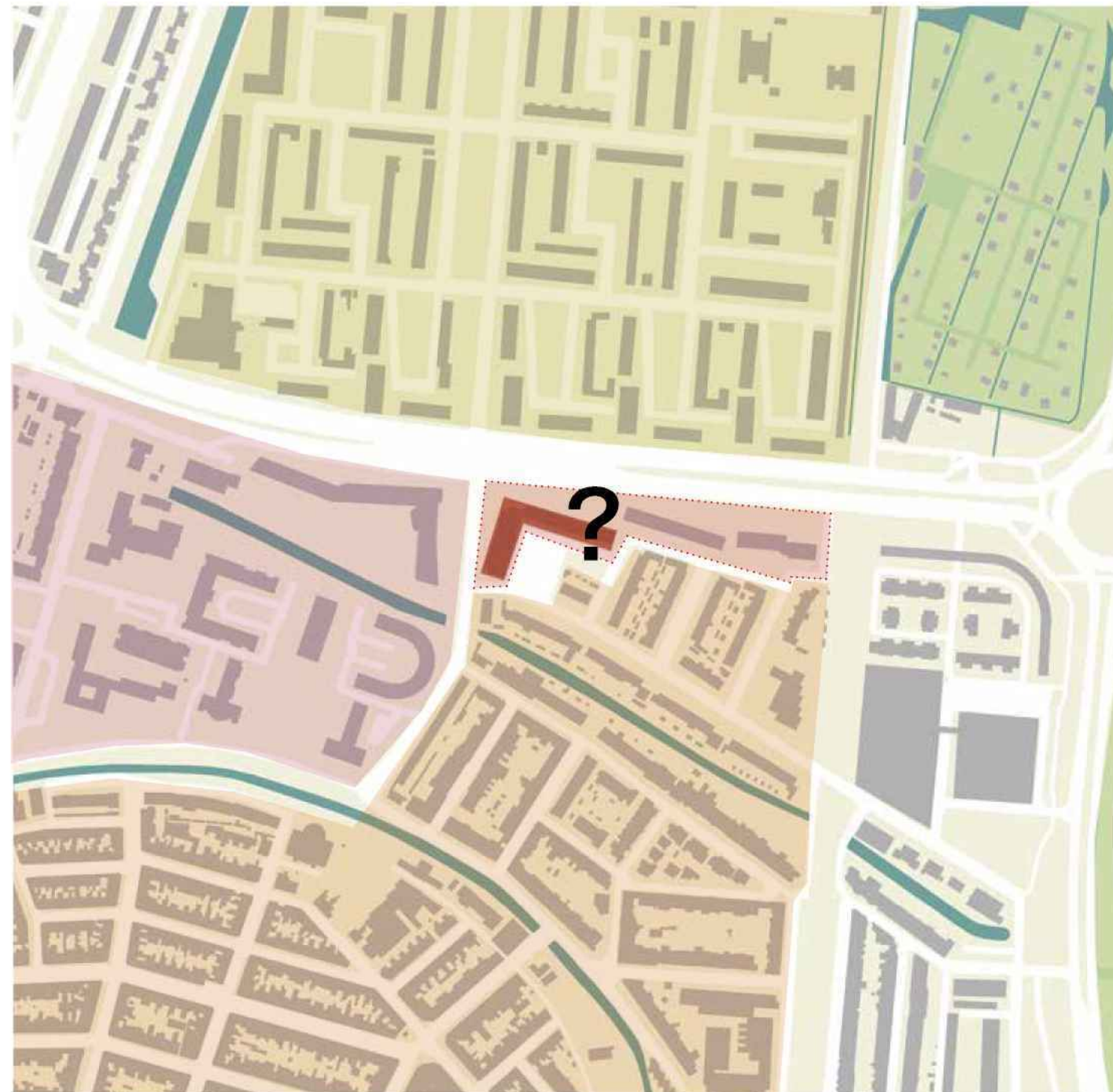
scholen



Analyse | typologieën

De Huizingabuurt is tot stand gekomen na de grenswijziging van 1954 en tegelijkertijd gebouwd met Tuindorp-Oost aan de overzijde van de Kardinaal de Jongweg. De gemeentegrens die tot 1954 de scheiding vormde is sindsdien alleen herkenbaar in het water en in het tijdsverschil tussen de bebouwing aan weerszijden.

Het gebied wordt nu gedefinieerd door verschillende woning typologieën en verschillende relaties tussen de bebouwing en open ruimte.



(gesloten) stedelijke woningblokken



vrije verkaveling en vrije situering



midden- en hoogbouwflats



Analyse | typologieën



Analyse | plangebied



Analyse | zwakte punten



ongebruikt openbaar groen / afgekeerd van de woningen



historische waterlinie, onbereikbaar en onzichtbaar



garages / onaantrekkelijke uitstraling



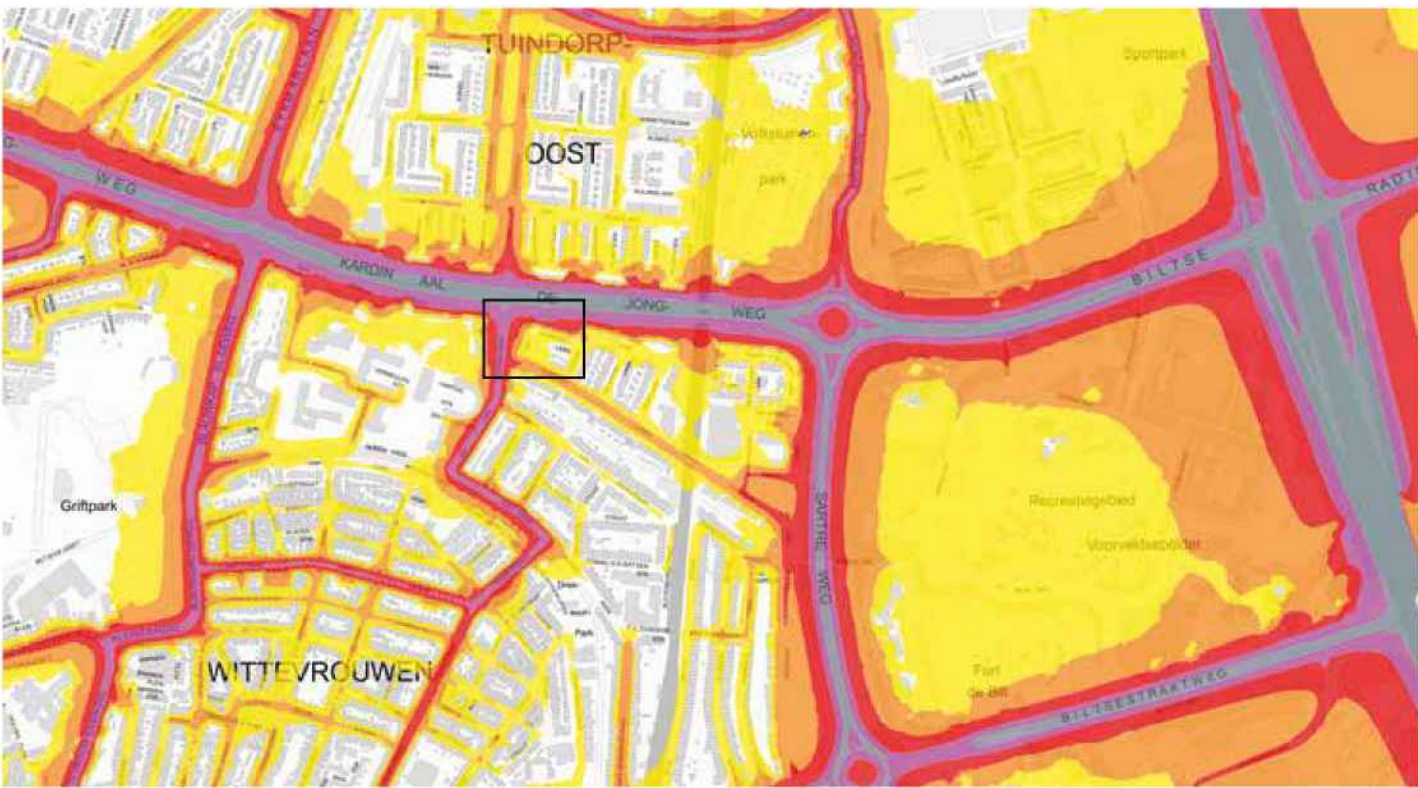
historische waterlinie, onbereikbaar en onzichtbaar, slechts garagedeuren

Analyse | Geluid

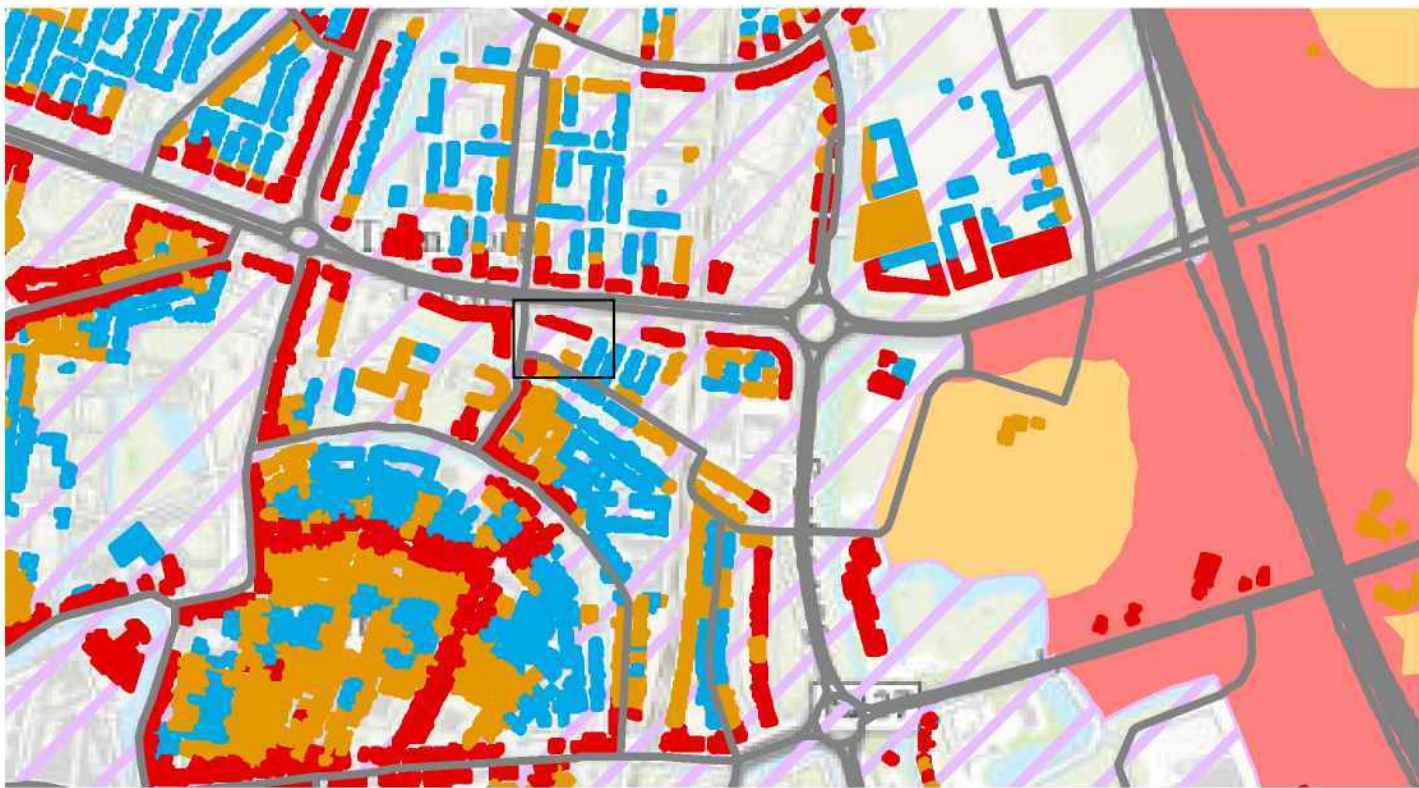
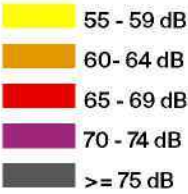
De geluidsbelasting op de noordgevels van het plangebied is fors, we dienen rekening te houden met maatregelen voor een dove gevel.

Figuur 1. Grenswaarden voor geluid op de gevel bij nieuwbouw

Geluid van	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Binnenstedelijk wegverkeer	48dB	63dB
Buitenstedelijk wegverkeer	48dB	53dB
Railverkeer	55dB	68dB
Industrielawaai	50dB	55dB



Geluidsbelastingkaarten gemeente Utrecht 2011



Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht



Foto's



Woongebouwen Huizingabuurt

Van Ginnekenlaan - Utrecht

Kardinaal de Jongweg



Jan van Galenstraat



Van Ginnekenlaan



Woongebouwen Huizingabuurt

Van Ginnekenlaan - Utrecht

Zeemanlaan



PVE / uitgangspunten nieuwe situatie, versus bestaande situatie

BESTAANDE SITUATIE

Gebouw A: 9 ruime woningen, 8 winkels

Gebouw B: 31 woningen

Parkeerterrein inclusief het langsparkeren volledig t.b.v. woningen
gebouw A en B en winkels

NIEUWE SITUATIE

CONCEPT

104 woningen

1 supermarket 1810m2

2 of 3 dagwinkels 390m2

parkeergarage 95 of 120 parkeerplaatsen

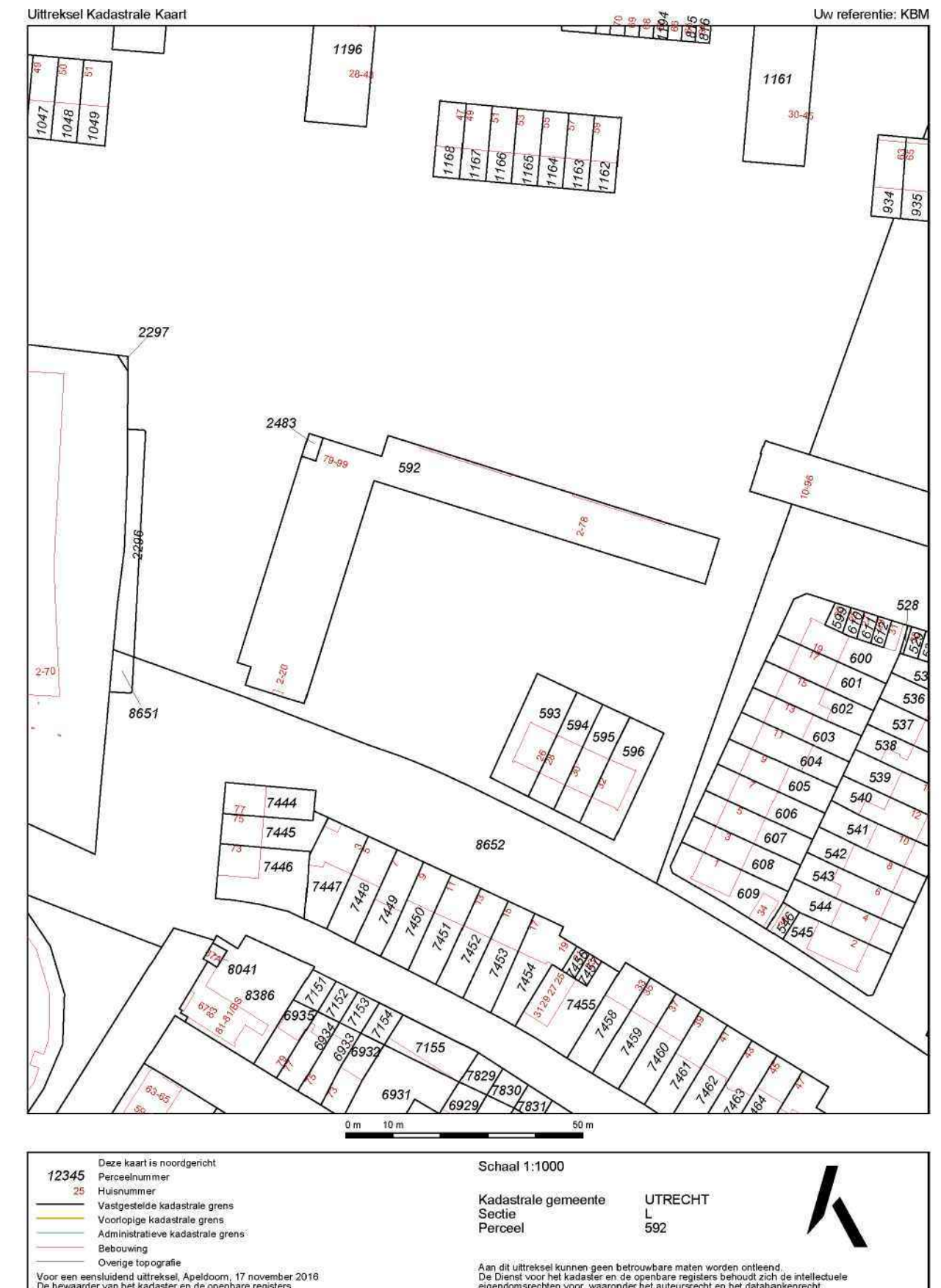
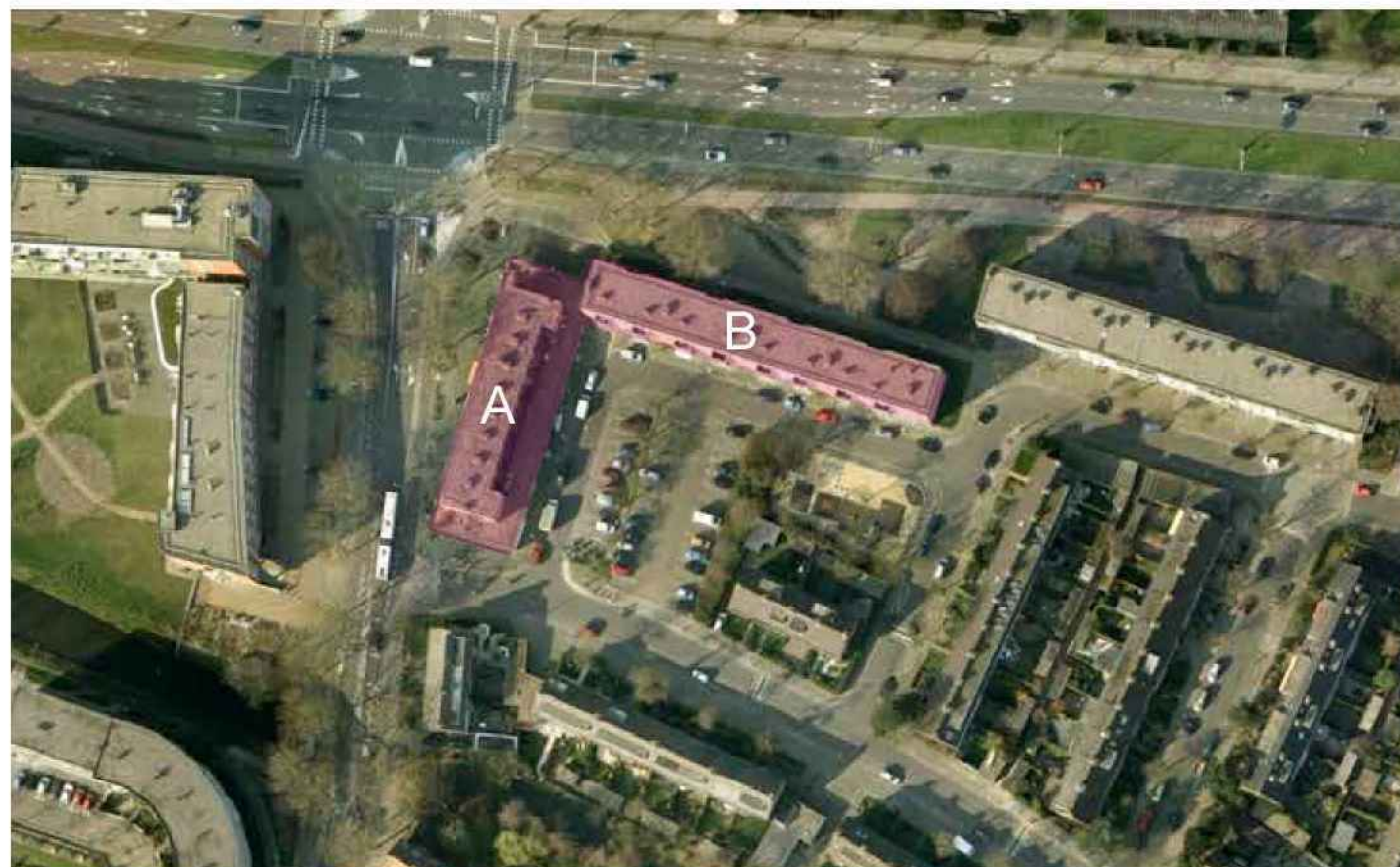
ONDERZOEKSVARIANT

104 woningen

1 supermarkt 1810m2

2 of 3 dagwinkels 680m2

parkeergarage 110 of 135 parkeerplaatsen

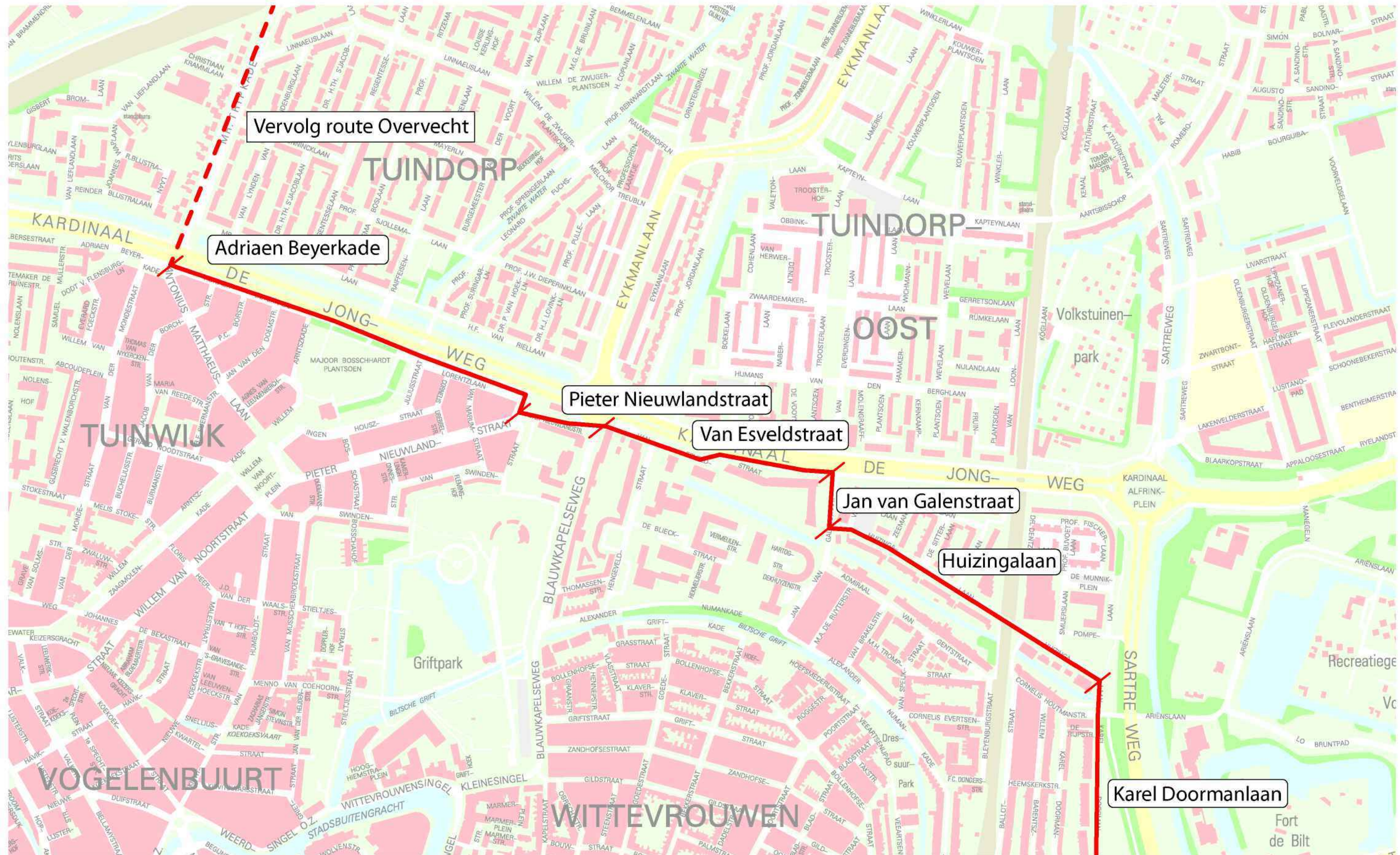


Bestemmingsplan

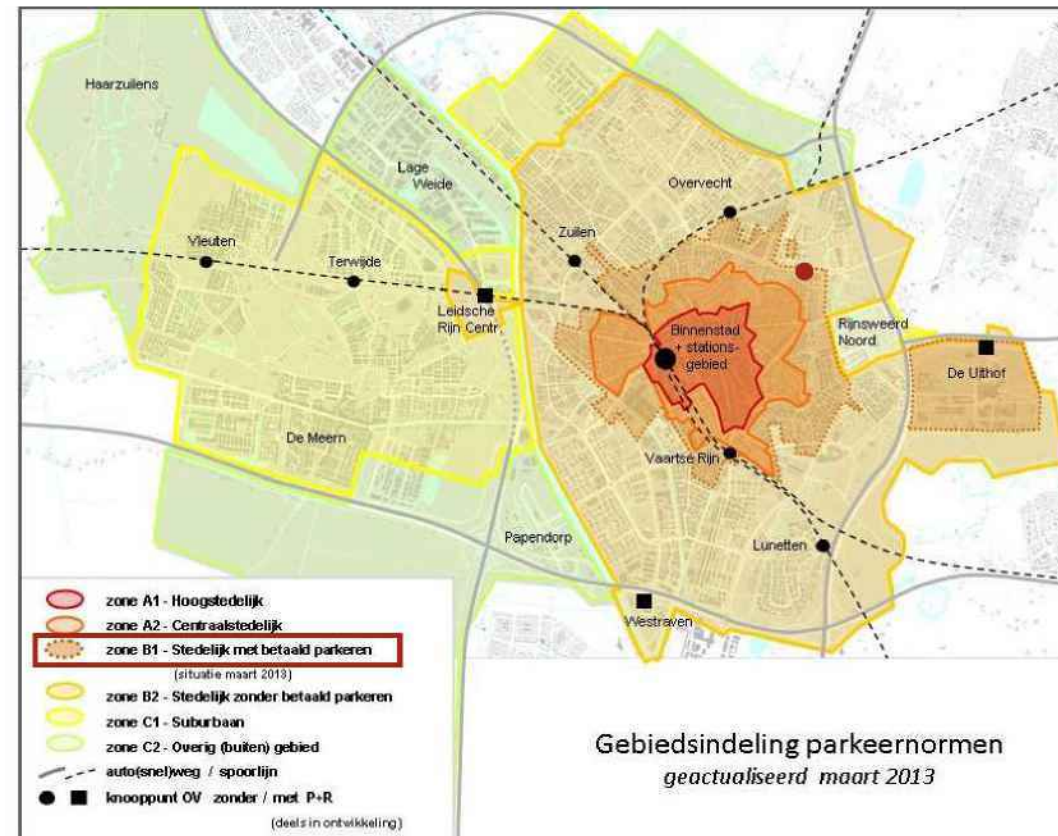
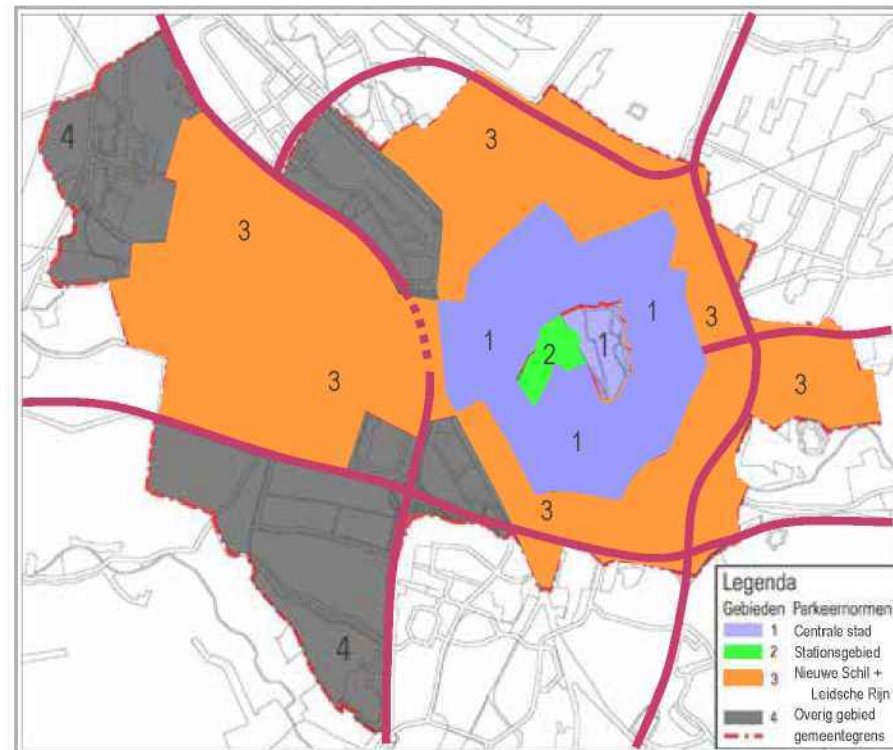


W	woondoeleinden	Wz zorg
		Gd1a afhaalzaak
		Gd1d detailhandel
		Gd1h horeca
		Gd1-w wonen niet toegestaan
GD1	gemengde doeleinden 1	
GD2	gemengde doeleinden 2	Gd2h horeca
GD3	gemengde doeleinden 3	
KW	kantoren en wonen	
M	maatschappelijke doeleinden	Mn nutsvoorzieningen
		Mi installaties
D	detailhandel	
H	horeca	
HO	hotel	
B	bedrijfsdoeleinden	
K	kantoordeeleinden	
A	autoboxen / bergingen	
V	verkeersdoeleinden	
VV	verkeer- en verblijfsdoeleinden	
VR	verkeersdoeleinden, railverkeer	
G	groenvoorzieningen	
Ev	groenvoorzieningen, ecologische verbingszone	
WA	water	Wab woonboten

Fietsroute Overvecht - Utrecht Science Park



Parkeernorm

Figuur 4.1: Gebiedsindeling parkeernormen 2012³ (boven) en 2008 (onder)

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012

	functie	norm- grondslag	parkeernorm inclusief bezoekers										aandeel bezoek	
			A1 en A2		B1		B2		C1		C2			
			min	max	min	max	min	max	min	max	min	max		
wonen	woning boven 130 m² bvo	woning	0,98	1,50	1,11	1,50	1,30	1,50	1,50	1,75	1,70	2,00	0,3	1)
	woning 80 tot 130 m² bvo	woning	0,90	1,40	1,02	1,40	1,20	1,40	1,35	1,60	1,60	1,80	0,3	1)
	woning 55 tot 80 m² bvo	woning	0,83	1,20	0,94	1,20	1,10	1,20	1,20	1,40	1,30	1,50	0,25	1)
	woning tot 55 m² bvo	woning	0,38	0,80	0,43	0,80	0,50	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,2	1)
	geormerkte serviceflat/aanleunwoning	woning	0,15	0,60	0,17	0,60	0,20	0,60	0,20	0,60	0,80	1,30	0,2	2)
	geormerkte studentenhuurwoningen tot 45 m² bvo	woning	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,2	2) 3)
werken	kantoor	100 m² bvo	0,40	1,0	0,50	1,10	0,60	1,30	0,80	1,40	0,90	1,90	5%	4)
	bedrijfsverzamelgebouw/atelier	100 m² bvo	0,40	1,0	0,50	1,10	0,60	1,30	0,80	1,40	1,10	1,90	20%	4)
	arbeidsintensieve bezoekersextensieve bedrijven (industrie/laboratorium/werkplaats)	100 m² bvo	0,53	1,20	0,60	1,20	0,70	1,20	1,20	1,70	1,60	2,10	5%	
	arbeidsextensieve bezoekersextensieve bedrijven (loods/opslag/transportbedrijf)	100 m² bvo	0,15	0,3	0,17	0,3	0,2	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	5%	
winkel	detailhandel	100 m² bvo	2,03	3,70	2,30	3,70	2,70	3,70	2,90	4,90	3,60	5,60	90%	
	supermarkt	100 m² bvo	1,20	3,80	1,36	3,80	1,60	3,80	2,20	4,90	2,90	6,20	95%	
	commerciële dienstverlening	100 m² bvo	0,68	1,40	0,77	1,40	0,90	1,40	1,10	1,60	1,40	1,90	20%	
	grootschalige detailhandel	100 m² bvo	4,35	7,80	4,93	7,80	5,80	7,80	6,60	8,60	7,30	9,30	90%	
vrije tijd	bouwmarkt/tuincentrum/ winkelboulevard/meubelboulevard	100 m² bvo	0,60	2,60	0,68	2,60	0,80	2,60	1,20	3,00	1,70	3,40	90%	
	café/bar /cafetaria	100 m² bvo	3,00	6,00	3,40	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	5,00	7,00	90%	
	discotheek	100 m² bvo	1,20	5,60	1,36	5,60	1,60	5,60	2,20	9,20	8,70	12,70	99%	
	restaurant	100 m² bvo	6,00	10,00	6,80	10,00	8,00	10,00	8,00	10,00	12,00	14,00	80%	
	museum	100 m² bvo	0,23	0,50	0,26	0,50	0,30	0,50	0,50	0,70	0,90	1,00	95%	
	bibliotheek	100 m² bvo	0,08	0,50	0,09	0,50	0,10	0,50	0,40	0,70	0,60	1,00	95%	
	bioscoop/theater/schouwburg	100 m² bvo	0,75	8,20	0,85	8,20	1,00	8,20	3,00	8,70	5,00	10,40	95%	
	sporthal (binnen)	100 m² bvo	0,90	1,70	1,02	1,70	1,20	1,70	1,80	2,30	2,40	2,90	95%	5)
	sportveld (buiten)	ha. netto terrein	9,75	27,00	11,05	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	95%	
	dansstudio/sportschool/fitness	100 m² bvo	0,45	1,80	0,51	1,80	0,60	1,80	2,10	3,90	3,20	5,30	90%	
	evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m² bvo	2,25	4,00	2,55	4,00	3,00	4,00	4,00	6,00	5,00	7,00	99%	
	cultureel centrum/wijkgebouw	100 m² bvo	0,75	3,00	0,85	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	60%	
zorg	ziekenhuis	100 m² bvo	0,83	1,30	0,94	1,30	1,10	1,30	1,20	1,40	1,40	1,60	30%	6)
	verpleeg-/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,38	0,70	0,43	0,70	0,50	0,70	0,50	0,70	0,50	0,70	60%	
	arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	behandel- kamer	0,53	1,90	0,60	1,90	0,70	1,90	0,90	2,20	1,10	2,60	55%	
	zpotheek	100 m² bvo	1,35	2,30	1,53	2,30	1,80	2,30	2,30	2,80	2,70	3,20	45%	
onderwijs	ROC	100 leerlingen	2,10	4,80	2,38	4,80	2,80	4,80	3,30	5,30	3,70	5,70	10%	
	hogeschool	100 leerlingen	4,13	9,50	4,68	9,50	5,50	9,50	6,10	10,10	6,60	10,60	75%	
	universiteit	100 leerlingen	6,45	12,60	7,31	12,60	8,60	12,60	10,20	14,20	11,30	15,30	50%	
	voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	100 leerlingen	1,50	4,00	1,70	4,00	2,00	4,00	2,60	4,60	2,90	4,90	10%	
	basisonderwijs	leslokaal	0,38	1,00	0,43	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0%	7)
	crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	100 m² bvo	0,53	0,90	0,60	0,90	0,70	0,90	0,90	1,10	1,00	1,20	0%	
overig	hotel	10 kamers	0,83	3,70	0,94	3,70	1,10	3,70	1,90	5,40	3,60	7,30	75%	8)
	religiegebouw	gebedsplaats	0,08	0,20	0,09	0,20	0,10	0,20	0,10	0,20	0,10	0,20	100%	

Parkeernorm

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW.⁶ Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in tabel 5.1 vermeld staan.⁷

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
sociaal-culturele voorzieningen ⁸	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
sociaal-medisch: arts/ maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
bibliotheek ⁸	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
museum ⁸	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
restaurant ⁸	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
café ⁸	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
bioscoop, theater, podium, enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%

Tabel 5.1: Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik autoparkeerplaatsen

Startdocument 9 juli 2018 Van Galenstraat/Huizingalaan

Deel A: gegevens

1. Omschrijving van het initiatief:

Het initiatief betreft de herontwikkeling (sloop/nieuwbouw) van twee woongebouwen met een voorzieningenplint aan de van Galenstraat ten behoeve van het realiseren van circa 85 (huur) appartementen, een supermarkt in de plint met bijbehorende parkeervoorzieningen en de inrichting van nieuwe openbare ruimte. De eigenaar/beheerder is Kerckebosch Beleggingsmaatschappij B.V. /De Elf Provinciën.

In de huidige gebouwen zitten in totaal 40 huurwoningen. Er zijn 9 woningen aan de Huizingalaan, variërend van 66 m² tot 81 m² bvo, en 31 woningen aan de Van Ginnekenlaan, variërend van 40 m² tot 75 m² bvo. **Huren zijn voornamelijk sociale huur.** Aan de Jan van Galenstraat zijn 8 winkels, met in totaal 820 m² winkeloppervlak. Hieronder bevindt zich een even zo grote kelderruimte die verhuurd wordt als voornamelijk opslagruimte.

2. Aanleiding:

De panden gebouwd in 1964 zijn verouderd en toe aan vervanging. Er zal op korte termijn onderhoud verricht moeten worden aan de kozijnen, balkonvloeren, daken en schoorstenen, afvoerleidingen en de centrale verwarming. Naar aanleiding van deze investeringsbeslissing zijn twee scenario's bekeken; een grondige renovatie en sloop-/nieuwbouw. Aangezien een renovatieplan een te grote investering vergt en niet rendabel is gebleken, is er gekozen voor sloop nieuwbouw.

3. Gegevens van het plangebied:

Het plangebied is gelegen in de Huizingabuurt in de wijk Noordoost. In het plangebied liggen twee gebouwen. Het eerste gebouw (verdeeld over 3 bouwlagen) heeft op de begane grond 8 winkels (Jan van Galenstraat 79 t/m 99), met aan de achterzijde een aantal nevenadressen (Van Ginnekenlaan 2 t/m 16). Aan de zijkant van dit gebouw zit aan de Huizingalaan de opgang naar 9 bovenwoningen (Huizingalaan 2-18) en een bedrijfsunit (Huizingalaan 20). Het andere gebouw bestaat uit 31 woningen, verdeeld over vier bouwlagen (Van Ginnekenlaan 18 t/m 78). De openbare ruimte tussen deze twee gebouwen wordt ook meegenomen in de planontwikkeling. Deze is op dit moment ingericht als parkeerplaats met groen en een omheinde speeltuin.



Plangebied



Wit = particulier eigendom

Geel = eigendom gemeente Utrecht

Blauw = uitgegeven in zelfbeheer

UTT00L592 en UTT00L2483: Kerckebosch Beleggingsmaatschappij B.V. (De Elf Provinciën)

UTT00L2484: gemeente Utrecht (openbare ruimte)

Startdocument 9 juli 2018



Studiegebied

Het studiegebied is ruimer dan het plangebied. Hierdoor kan onderzocht worden hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de toekomstige fietsroute aan de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan. Ook kan worden onderzocht of de locatie Nieuw Bleijenburg ruimtelijk en functioneel beter kan aansluiten op deze locatie.

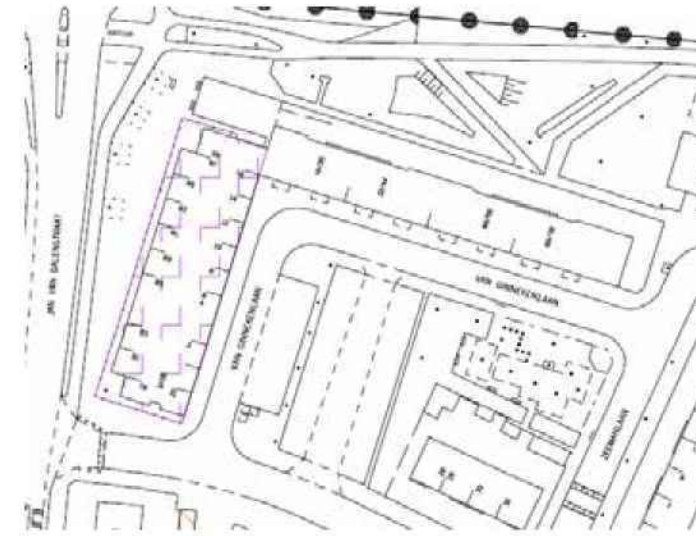
4. Geldende planologisch-juridische regeling:

Ter plaatse van de herontwikkeling is de beheersverordening 'De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen' van toepassing. Deze beheersverordening regelt dat de bestaande gebouwen (en overige bouwwerken) gebruikt mogen worden overeenkomstig het bestaande gebruik. Daarbij geldt dat de bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen en op dezelfde locatie.

In aanvulling op het vastleggen van de bestaande situatie regelt de beheersverordening ter plaatse van de bebouwing die georiënteerd is op de Jan van Galenstraat (besluitsubvak R) dat het is toegestaan om tevens de volgende functies uit te oefenen:

- Detailhandel;
- Dienstverlening;
- Nutsvoorzieningen;
- Uitsluitend op de verdieping(en) wonen;
- En uitsluitend op de begane grond detailhandelondersteunende voorzieningen in categorie C en D van de bij de beheersverordening behorende Lijst van Horeca-activiteiten.

Er is een nieuw bestemmingsplan nodig om de herontwikkeling van de locatie mogelijk te maken, omdat de positie en de afmetingen van de gebouwen wijzigen. Ook zijn er wijzigingen in de openbare ruimte.



Uitsnede beheersverordening 'De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen'

Deel B: inhoud

5. Resultaat van de quickscan:

Stedenbouw

De ontwikkelaar heeft een planstudie gedaan waarin twee modellen zijn verkend. Het eerste model is gebaseerd op de huidige situatie. Dit gaat uit van een haakvormig gebouw variërend van 4 tot 7 lagen met een footprint die vergelijkbaar is met de huidige situatie. Het tweede model gaat uit van 3 losse gebouwen met een hoogte variërend van 3 tot 7 lagen.

Het laden en lossen, de entrees van de woningen en de entree van de supermarkt wordt in beide modellen naar de binnenzijde verplaatst. Hiermee wordt de levendigheid en dynamiek die zich nu bevindt bij de entree van de wijk (Jan van Galenstraat) de buurt in getrokken. Deze drukte (verkeer, laden en lossen) kan overlast opleveren voor de omwonenden. Ook het situeren van de entrees van de woningen en de supermarkt aan de 'binnenzijde' zorgt ervoor dat er geen levendigheid is bij de entree van de wijk, waar dit juist gewenst is. Beide modellen sluiten nog niet helemaal aan op ruimtelijke structuur van het gebied en de maat en schaal van de bebouwing in de omgeving. Ook mist de bebouwing op verschillende plekken nog een goede alzijdige oriëntatie.

Beide modellen voldoen (nog) niet aan de stedenbouwkundig gewenste inpassing. De initiatiefnemer is echter bereid om samen met de gemeente en in een participatief traject met de buurt te onderzoeken op welke wijze een passende ontwikkeling te realiseren is, rekening houdend met de uitgangspunten en onderzoeksvragen van de gemeente.

Stedenbouwkundige uitgangspunten voor het vervolg zijn onder andere:

- Gebouwen met een alzijdige uitstraling en levendige plinten
- Meer kwaliteit (o.a. ruimte voor groen en verblijf) in het binnenterrein
- Passen in de ruimtelijke structuur van het gebied en aansluiten op de maat en schaal van de bebouwing in de omgeving.
- Hoogwaardige parkeeroplossing
- Rekening houden met effecten voor omwonenden (o.a. zicht, bezonning, privacy)
- Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en vergroenen van het gebied
- Zoveel mogelijk bomen behouden

Startdocument 9 juli 2018

- Behoud van ontmoetingsfunctie voor de buurt
- Versterken van het bestaande woon- en leefklimaat
- Behoud en versterken van van de (kleinschalige) buurtvoorzieningen

Milieu

Geluid

Utrecht heeft de ambitie een goed en gezond woon- en leefklimaat te realiseren (Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei)

Een goed akoestisch woon- en leefklimaat wordt vooral bereikt door een voldoende laag geluidsniveau buiten. Uit onderzoeken is gebleken dat de ervaren geluidshinder (en daarmee gezondheid) meer samenhangt met het geluidsniveau buiten voor de gevel dan in de woning. Dit moet dan ook een belangrijk aandachtspunt vormen bij de herontwikkeling van de Van Galenstraat/Huizingalaan. Om de gemiddelde geluidshinder in de stad terug te dringen moet ook worden ingezet op meer ambitie bij nieuwe situaties.

Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit worden plannen getoetst aan de Wet milieubeheer. Het voorgenomen plan is toegestaan indien er geen sprake is van overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden. Het ijkpunt betreft de Kardinaal De Jongweg. De monitor luchtkwaliteit kan hiervoor worden gebruikt. Nader onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit is nodig.

Bodemkwaliteit

Er dient bodemonderzoek plaats te vinden na sloop van de bestaande bebouwing.

Duurzaamheid en energie

Utrecht wil een duurzame stad zijn. Duurzame ontwikkeling betekent dat de keuzes die nu gemaakt worden, ervoor zorgen dat Utrecht ook in de toekomst aantrekkelijk is voor haar bewoners en bedrijven. Utrecht wil in 2030 klimaatneutraal zijn. Nieuwe woningen dienen dan ook met een epc 0 te worden gerealiseerd. Vanaf 2020 moeten alle nieuwe gebouwen voldoen aan de BENG-eisen. Dit is rijksbeleid. BENG staat voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen. De vertaling van deze verplichting naar de Utrechtse duurzaamheidsambities betekent :

Utrecht	BENG1	BENG2	BENG3
Richtlijnen	Finale energie (energie behoefte)	Primair fossiel (energie gebruik)	Percentage duurzaam opgewekt:
Woningbouw	25 kWh/m² per jaar per jaar thermisch	0 kWh/m² per jaar	Minimaal 50%

Waarbij de nadruk ligt op de BENG 2 eis, de ontwikkelaar kan dan zelf de meest kostenefficiënte methode vinden om tot een energiezuinig gebouw te komen (BENG 2 eis). Ook ontwikkelaars van particuliere woningen dienen een bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen. De overall duurzaamheidsprestatie zal worden uitgedrukt in een GPR-score waarvan de ambitie op 8 wordt gesteld. De afspraken, vastgelegd in de ontwikkelovereenkomst, met de initiatiefnemer moeten in ieder geval leiden tot energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten.

Energie

Utrecht streeft naar klimaatneutraal in 2030. Aardgas is een fossiele brandstof die niet past binnen Utrechtse CO₂-neutrale ambitie. Het doel is Utrechtsgasvrij in 2050. Daarom wordt gevraagd te ontwerpen zonder aansluiting op fossiel gas.

Circulair bouwen

De gemeente wil de circulaire economie daadwerkelijk implementeren: Utrecht Cirkelstad. Zij streeft daarvoor naar minimalisering van de milieubelasting door grondstoffen en materiaalgebruik. Zoals uit het coalitieakkoord blijkt verwacht zij van bouwende partijen in Utrecht dat die in dat streven bijdragen.

Convenant 'Beton in een circulaire economie' 16 januari 2017*

De gemeente heeft op uitnodiging van bedrijven in de Betonketen het convenant Beton ondertekend. Dat behelst het anders produceren en vaker hergebruiken, zodat de CO₂-uitstoot ervan vermindert. Daarover maken de gemeente, aannemers, slopers en betonproducenten uit de regio Utrecht samen afspraken. Bij sloopp projecten moet het materiaal beter worden gescheiden, waardoor het hergebruikt kan worden. "Het vrijkomende beton uit stoepen, wegen en gebouwen willen we hergebruiken in nieuw beton. Zo besparen we op cement en op de winning van zand en grind en dat vermindert de CO₂-uitstoot. De doelstelling is een CO₂-reductie te bereiken van 30% in 2020."

Materialen

Duurzaam hout gebruik, hetgeen FSC of in ieder geval PEFC Int. betekent (zie de goedgekeurde certificaten van TPAC). Het vermijden van uitlogende verontreinigende bouwmaterialen, in de praktijk het vermijden van koper, zink en lood dat in contact met regenwater uitspoelt naar bodem en richting riolering afgevoerd wordt.

Groen/ flora en fauna

Bij herontwikkelings- en sloopp projecten moet onderzocht worden of de woon en verblijf en rustplaatsen van beschermde diersoorten wordt bedreigd.

Bedrijven en milieuzonering

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van een combinatie van wonen en diverse functies in de plint waaronder een supermarkt. De effecten van deze functies (zoals laden en lossen, voorzieningen ten behoeven van de bedrijfsvoering als het komen en gaan van het bezoekend publiek) moeten worden onderzocht op de kwaliteit van het woon- en leefklimaat.

Verkeer en parkeren

Het plangebied ligt op basis van de Nota Stallen en Parkeren in gebied B1. In dit gebied geldt betaald parkeren. Het plan moet voldoen aan de auto- en fietsparkeernormen voor dit gebied zoals deze staan vermeld in de Nota parkeernormen Fiets en Auto. Voor een goed woon- en leefmilieu is het wenselijk dat in de nieuwe situatie een hoogwaardige parkeeroplossing wordt geboden teneinde het verblijfsklimaat te verbeteren.

Als door de nieuwbouw en gewenste herinrichting openbare betaalde parkeerplaatsen moeten worden opgeheven, dan moeten deze fysiek en financieel worden gecompenseerd. Vanwege de vergroening van het terrein kan de 2%-regeling worden ingezet, hetgeen betekent dat 2% van het aantal op te heffen parkeerplaatsen zonder compensatie mogen worden opgeheven. Het compensatiebedrag voor gebied B1 bedraagt in 2018 €4.620,00 per parkeerplaats

Wonen

In het huidige appartementencomplex zijn er 40 huurappartementen van tussen de 40 en 81 m² bvo. Het betreft voornamelijk sociale huur. De ontwikkelaar wil in de nieuwbouw circa 85 appartementen realiseren. Gestreefd wordt om ca. 40% van het nieuwbouwprogramma in de sociale huur te realiseren en minimaal 25% in de middenhuur. Deze verdeling sluit aan bij de ambitie uit het coalitieakkoord

Startdocument 9 juli 2018

"Utrecht Ruimte voor iedereen" en zorgt gelet op de huidige verdeling over koop, particuliere huur en sociale huur in dit deel van de wijk voor een betere woningdifferentiatie.

	% Koop	% Particuliere huur	% Sociale huur
Buurt Huizingalaan	45,2	32,2	22,7
Zeeheldenbuurt/Wittevrouwen	64,9	16	19,1
Noordoost	58,8	15,3	26,4

Bron: WistData

Middenhuur

Bij de realisatie en exploitatie van de middenhuurwoningen moet rekening gehouden worden met het actieplan middenhuur Utrecht, vastgesteld 7 december 2017.

Levensloopbestendig

Alle woningen moeten levensloopbestendig zijn, dat wil zeggen (zowel in- als extern) geschikt voor bewoning in alle leeftijdsfasen, dus ook voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Voor levensloopgeschikte woningen gelden de volgende eisen bovenop het Bouwbesluit:

- een badkamer met een minimale afmeting van 1050 mm draaicirkel, dit betekent:
 - 3 m² (= lengte x breedte) voor badkamer zonder toilet en wasmachine;
 - 3,5 m² met toilet;
 - 5 m² met wasmachine;
 - 5,5 m² met toilet en wasmachine.
- een slaapkamer: minimaal 12 m² en 2900 mm breed;
- strook voor aanrecht van 1050 mm;
- elektrisch te openen toegangsdeuren

Economische Zaken

De Jan van Galenstraat is een kleinschalige voorzieningenstrip met een buurtfunctie (buurtsteunpunt). De winkelfunctie is hier nagenoeg verdwenen. Van de 9 units zijn er nog 4 winkels die een totaal oppervlakte hebben van slechts 315 m² winkelvloeroppervlak (wvo). De andere 5 units zijn horeca of dienstverlening. Er was hier een kleinschalige supermarkt gevestigd van ca. 250 m² wvo, maar deze is gesloten. Door de toegenomen mobiliteit en veranderende consumenteneisen voor het doen van de dagelijkse boodschappen (compleet, voldoende keus, efficiënt) zijn winkels en de bijbehorende benodigde verzorgingsgebieden groter geworden.

Planologisch geldt hier een beheerverordening die specifiek voor de Jan van Galenstraat de volgende bestemming toestaat:

- Detailhandel;
- Dienstverlening;
- Nutsvoorzieningen;
- Uitsluitend op de verdieping(en) wonen;
- En uitsluitend op de begane grond detailhandelondersteunende voorzieningen in categorie C en D van de bij de beheersverordening behorende Lijst van Horeca-activiteiten.

Het plan van de initiatiefnemer gaat uit van woningen en voorzieningen.

Een supermarkt van 1.000 m² aan de Kardinaal de Jongweg wordt concreet genoemd. Ten opzichte van de huidige feitelijke situatie betekent dit een schaalvergroting van het winkelaanbod. Vanuit de gemeente wordt gepleit voor behoud en versterken van kleinschalige voorzieningen met een functie voor de directe omgeving. De behoefte, haalbaarheid en (wenselijke) omvang van een supermarkt (specifiek kleinschalige nieuwe supermarktconcepten) zal daarom nader onderzocht moeten worden,

waarbij rekening gehouden wordt met de ruimtelijke randvoorwaarden en de effecten op de omliggende winkelgebieden (de Gaard en de Biltstraat).

Omdat het van oudsher een voorzieningenstrip met een buurtfunctie is, behoren horeca D en C tot de mogelijkheden. Ook kan gedacht worden aan andere vormen van publieke dienstverlening.

Verder is het belangrijk dat de winkels die nu aan de Jan van Galenstraat zitten, de mogelijkheid krijgen terug te komen.

Gezondheid

Gezonde verstedelijking is één van de speerpunten van de gemeente Utrecht. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de bescherming en bevordering van de gezondheid van bewoners en het creëren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat een belangrijke rol spelen.

Gezondheidsbescherming

Bij gezondheidsbescherming gaat het vooral om geluidsniveau, luchtkwaliteit en straling. De Kardinaal de Jongweg is een drukke weg met meer dan 10.000 mvt/etmaal. Omdat Volksgezondheid de afstand tot de weg als toetsingscriterium hanteert om kwetsbare groepen te beschermen tegen gezondheidsbedreigingen, wordt geadviseerd om in het blok dat het dichtsbij de Kardinaal de Jongweg is gepland geen woningen voor gezinnen met kinderen, ouderen en chronisch zieken te realiseren.

Gezondheidsbevordering

Een gezonde leefomgeving nodigt uit tot bewegen en sporten. Onderzoek of het mogelijk is om vanuit de woongebouwen aan te sluiten op belangrijke voet- en fietsroutes door de stad. Zorg bij het ontwerp van de woongebouwen dat het gebruik van trappen (i.p.v. lift) gestimuleerd wordt. Leg ook geen directe liften vanuit de ondergrondse parkeergarage naar de woningen aan. Ontwerp de openbare ruimte zodanig dat dit beweging van de bewoners stimuleert. Onderzoek of het mogelijk is om een systeem van autodelen aan de toekomstige bewoners aan te bieden. Dit impliceert dat steeds een bewuste keuze wordt gemaakt: vervoer per fiets, of per OV, of per fiets/voet; dit resulteert in meer beweging. Zorg voor goede fietsvoorzieningen, dit maakt dat de fiets de gemakkelijke keuze wordt (de fietsenbergingen op de begane grond is met weinig/geen tussendeuren).

Aantrekkelijk woon- en leefklimaat

Zorg dat er bij het ontwerp van de overgang van de openbare ruimte naar de woongebouwen een verbreed ingerichte stoep komt waar bewoners hun burens kunnen ontmoeten. Ontwerp 'leuke' plekken gericht op diversiteit, veel verschillende functies. Maak waar mogelijk gebruik van groene daken en groene gevels. Zorg ervoor dat ontmoeting tussen de bewoners gestimuleerd wordt door het creëren van gezamenlijke dakterrassen en ontmoetingsruimten.

Resultaat quickscan:

Wij onderschrijven de wens van de eigenaar om de bestaande gebouwen te vernieuwen c.q. te vervangen. Wij zien mogelijkheden om samen met de eigenaar/ontwikkelaar in een participatief traject met de buurt de mogelijkheden verder te onderzoeken om te komen tot randvoorwaarden voor de herontwikkeling van deze locatie. Hiervoor gelden de hiervoor genoemde uitgangspunten en zullen in de volgende fase onderstaande onderzoeksvragen uitgewerkt moeten worden.

6. Formulering van de onderzoeksvragen:

- Hoe kan de bebouwing ertoe bijdragen dat er aan de zijde van de Jan van Galenstraat een representatieve wijkentree wordt gemaakt?
- Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de bebouwing een alzijdig karakter of oriëntatie krijgt (met name de plint)?

Startdocument 9 juli 2018

- Het is belangrijk dat de publieke- en ontmoetingsfuncties behouden of versterkt worden: welke functies in de plint hebben een maatschappelijke meerwaarde en kunnen de publieke- en ontmoetingsfunctie van het gebied versterken?
- Hoe kan deze locatie een invulling krijgen die qua maat en schaal aansluit op de omgeving, past in de ruimtelijke structuur?
- Hoe verhoudt de ontwikkeling zich tot de toekomstige fietsroute aan de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan?
- Hoe kunnen deze ontwikkellocatie en de locatie Nieuw Bleijenburg ruimtelijk en functioneel beter op elkaar aansluiten?
- Hoe kan de kwaliteit en de bruikbaarheid van het openbaar gebied aan zowel de zuidzijde als de noordzijde van de bebouwing worden versterkt en hoe kan dit gebied groener worden?
- Op welke wijze kan een hoogwaardige parkeeroplossing bijdragen aan een versterking van het woon- en leefklimaat?
- Hoe wordt rekening gehouden met de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai van de kardinaal de Jongweg?
- (Kwalitatief) luchtkwaliteitsonderzoek
- Quickscan flora en fauna en eventueel nader onderzoek (voorafgaand aan de sloop van het gebouw: de natuurkalender is daarin leidend)
- Bodemonderzoek (na sloop van de gebouwen)
- Een uitgewerkt energieconcept
- Het voorgelegde plan dient een bijdrage te leveren aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. De ontwikkelaar wordt gevraagd dit in beeld te brengen (denk aan BENG, GPR, hergebruik sloopmateriaal, circulair bouwen, klimaatadaptatie, beoogde warmtelevering)
- Hoe kan een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd door een combinatie van functies (industrielawaai)
- Op welke wijze kan de ontwikkeling bijdragen aan de gezonde verstedelijking?
- Welke mogelijkheden zijn er voor het behoud en eventueel verplanten van bestaande bomen?

Deel C: proces

7. Rol gemeente:

De gemeente heeft in dit project een kaderstellende rol. Het initiatief om samen met de gemeente en belanghebbenden tot een uitgewerkt plan te komen, ligt bij de initiatiefnemer.

De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte die wordt meegenomen in de planontwikkeling.

8. UPP proces:

Als type planproces wordt 'UPP 1' voorgesteld. Vanwege de aanpassingen in de openbare ruimte past het planproces voor 'complexe omvangrijke (gebieds)ontwikkelingen' bij dit initiatief. Er zal eerst een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) ten behoeve van de nieuwbouw en een Integraal Programma van Eisen voor de openbare ruimte (IPvE) worden opgesteld dat als ruimtelijk en functioneel kader dient voor de volgende planfasen (bestemmingsplan en omgevingsvergunning). Het SPvE en IPvE zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

9. Participatieaanpak:

Participatie is een belangrijk onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingstrajecten in Utrecht.

Met het oog op de nieuwbouw wordt voor het project geadviseerd te participeren op niveau 2 en 3 (raadplegen en adviseren). De verantwoordelijkheid hiervoor wordt bij de initiatiefnemer neergelegd. Bewoners en andere belanghebbenden mogen meedenken en ideeën aandragen om te komen tot de randvoorwaarden voor de realisatie van het bouwplan. De gemeente heeft bij de invulling van het participatietraject een adviserende rol.

In de bestemmingsplanprocedure zit ook een wettelijke inspraakfase.

10. Uitvoeringsbesluiten:

Het initiatief past niet binnen het bestemmingsplan. Om dit initiatief mogelijk te maken zal er een nieuw projectbestemmingsplan moeten worden opgesteld.

11. Globale Planning:

2^e/3^e kwartaal 2018 startdocument vastgesteld

2^e helft 2019 SPvE vastgesteld

2^e helft 2020 Bestemmingsplan

13. Financiën - Plankosten:

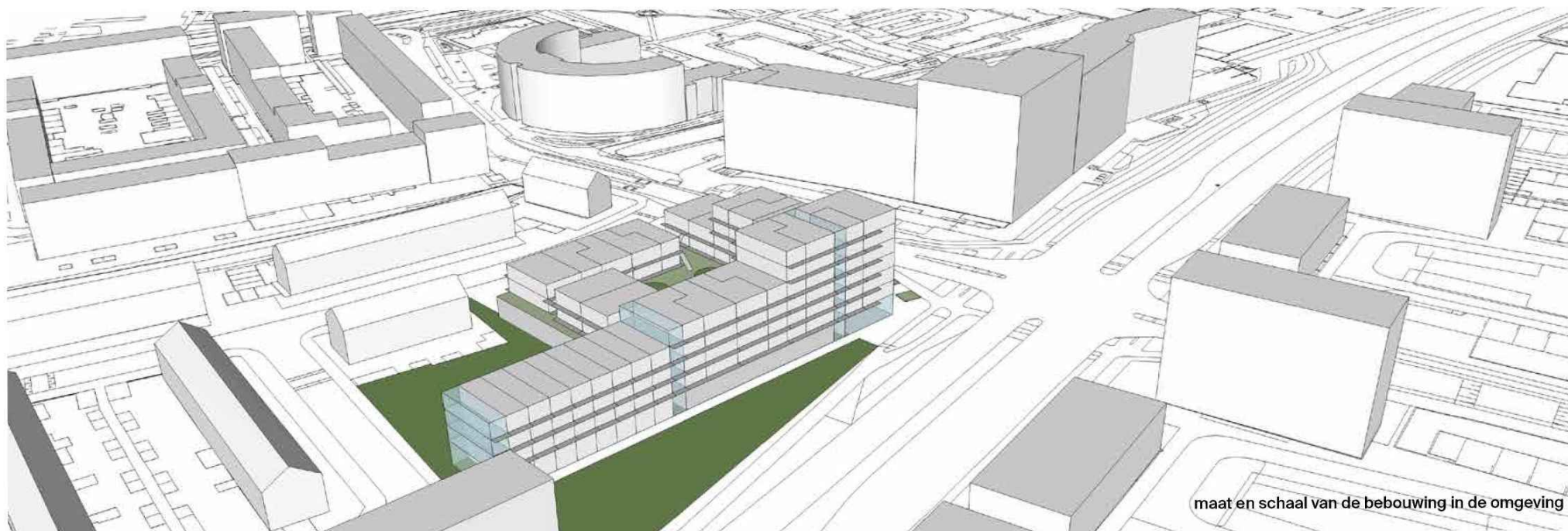
Met de initiatiefnemer zal worden afgesproken dat alle gemeentelijke plankosten worden verhaald op de initiatiefnemer. Dit kostenverhaal evenals afspraken over het planproces worden in eerste instantie in een intentieovereenkomst vastgelegd. Voordat het startdocument aan het college van B&W ter besluitvorming wordt aangeboden, dient de initiatiefnemer de intentieovereenkomst te hebben vastgesteld.

Nadat het SPvE is uitgewerkt en de precieze kaders bekend zijn, zal met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst worden afgesloten, waarin nadere afspraken (planinhoudelijk als wel financieel) worden uitgewerkt.

De kosten die zijn gemoeid met het maken van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning vormen geen onderdeel van deze afspraken. Deze kosten worden op de reguliere wijze middels leges verrekend.

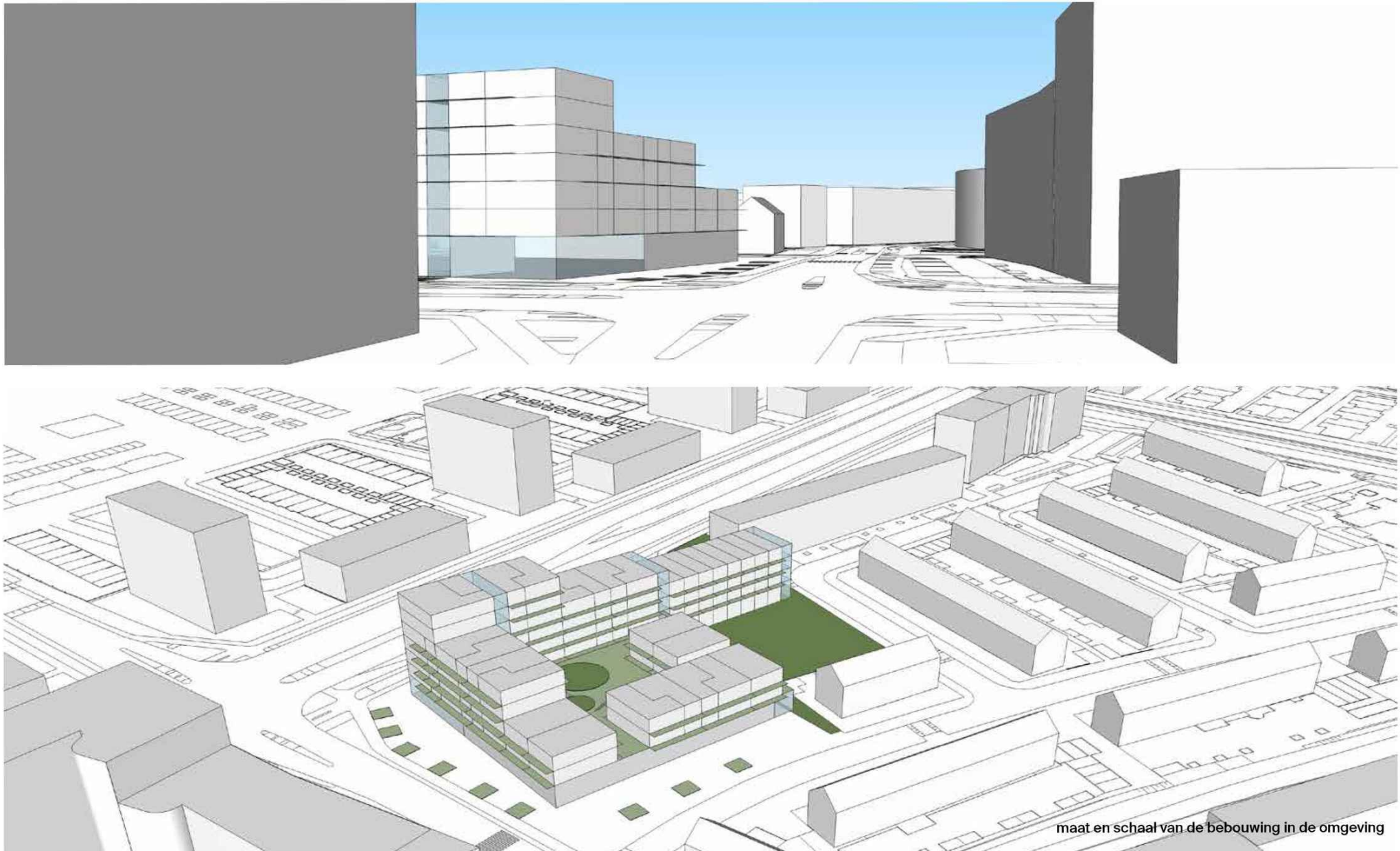
Concept

Inpassing Kardinaal de Jongweg

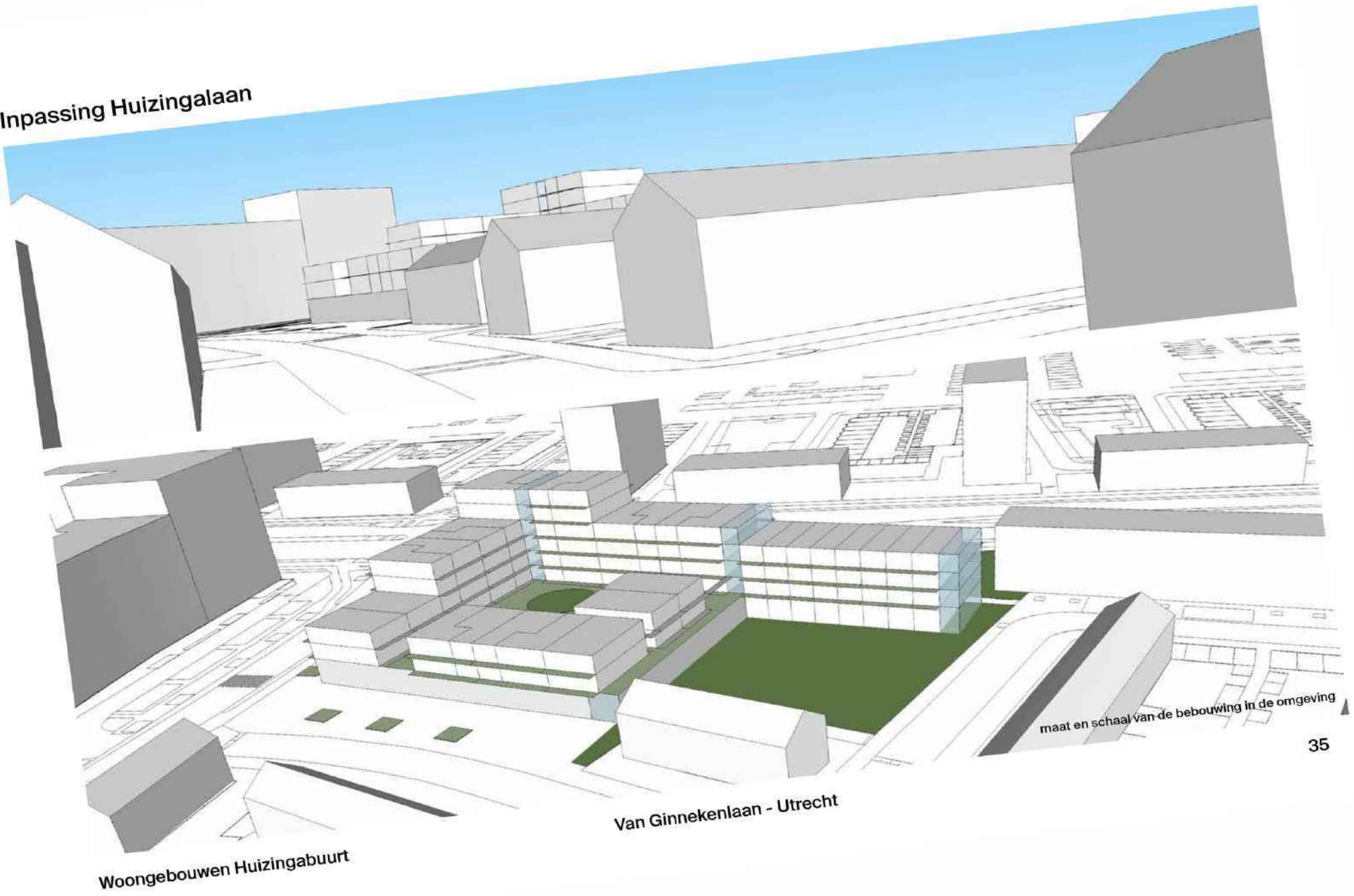


maat en schaal van de bebouwing in de omgeving

Inpassing Jan van Galenstraat



Inpassing Huizingalaan



maat en schaal van de bebouwing in de omgeving

Van Ginnekenlaan - Utrecht

Woongebouwen Huizingabuurt

Referenties



Woongebouwen Huizingabuurt



Van Ginnekenlaan - Utrecht