

VISSIM-analyse - Ausgangspunkten

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

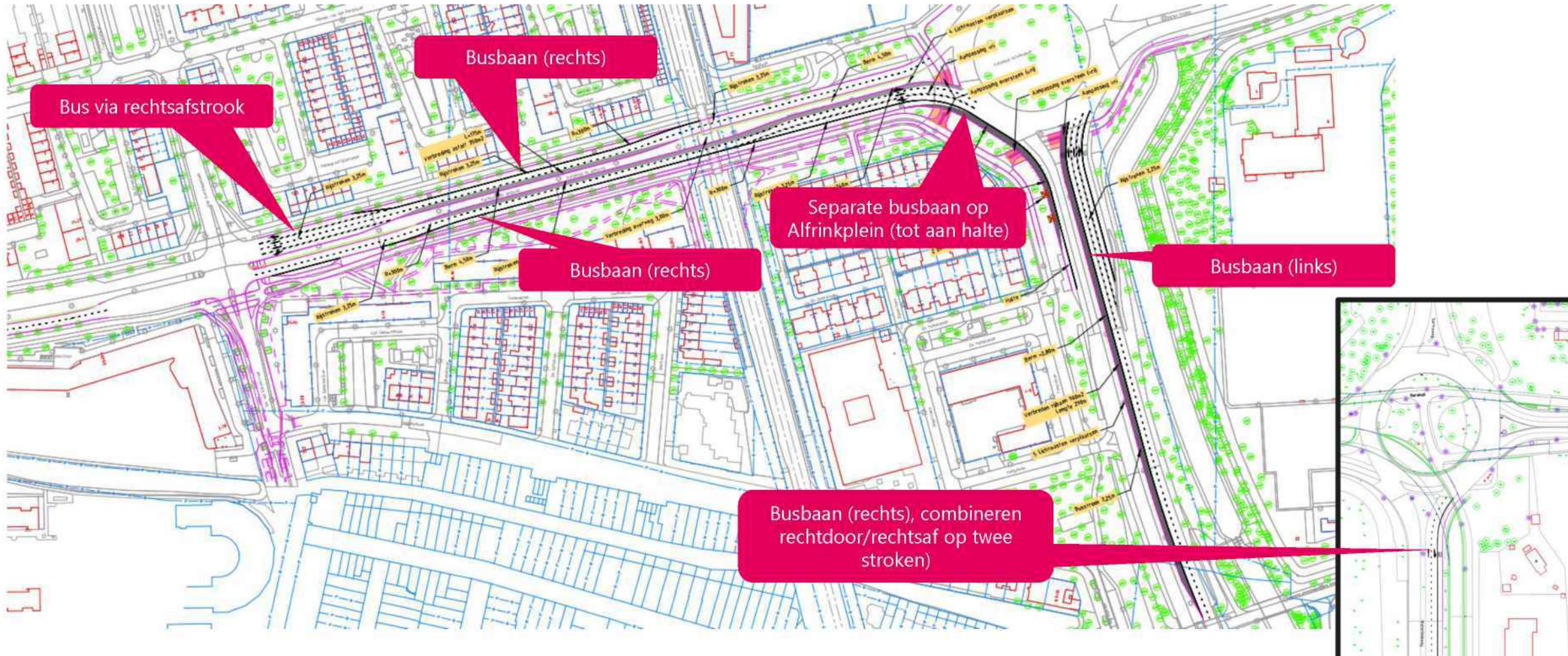
Binnen de simulatieomgeving zijn daarnaast de volgende uitgangspunten gehanteerd voor de simulaties:

- 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.*



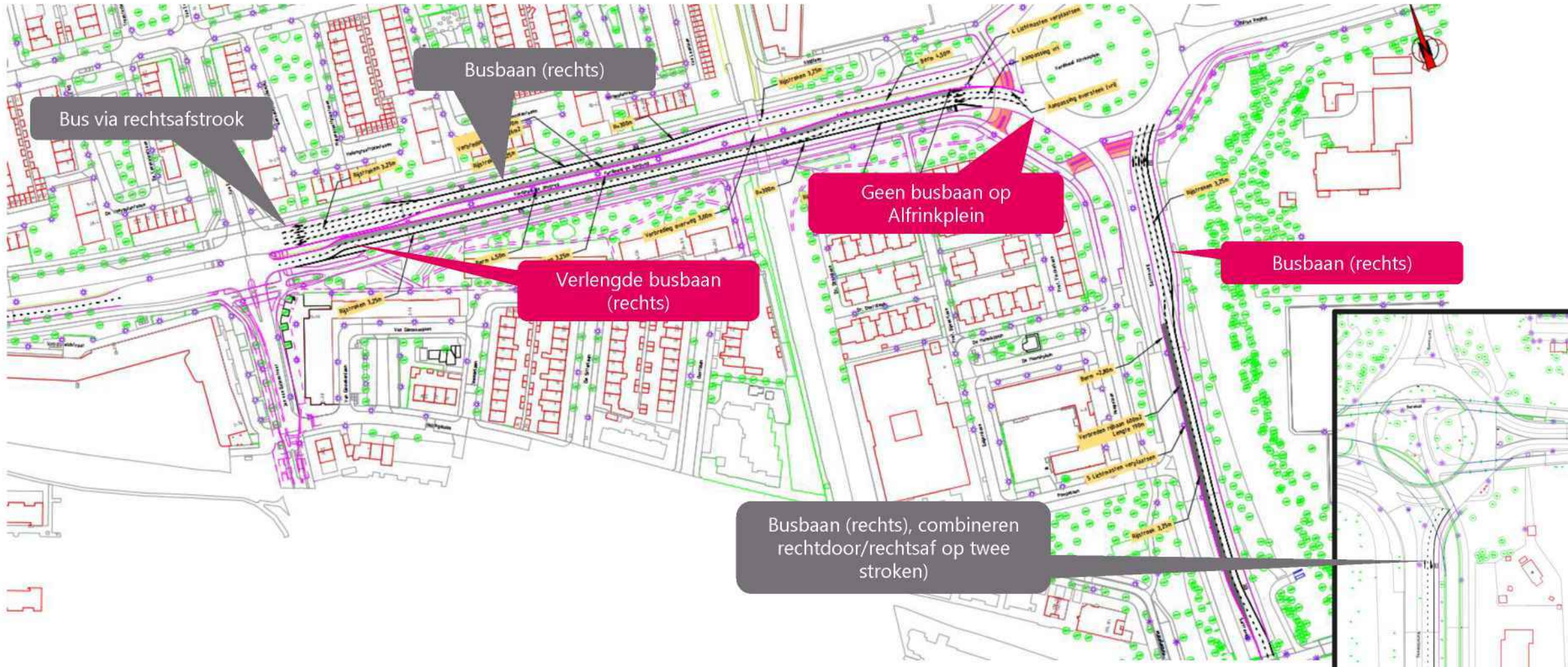
VISSIM-analyse - Uitgangspunten

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: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Sent: Thu, 15 Jun 2023 06:51:30 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>; "[REDACTED]"
<[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@[REDACTED]>; [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>
Cc: [REDACTED] [REDACTED] <[REDACTED]@[REDACTED]>
Subject: Update OV-verbinding Overvecht-USP
Attachments: Eindrapportage 'Effectonderzoek OV-verbinding Overvecht-USP' (014288.20230612.R1.02).pdf

Dag allen,

In de afgelopen periode hebben wij ons vooral beziggehouden met het effectenonderzoek. In de bijlage is de eindrapportage te vinden. De conclusie is dat beide onderzochte maatregelpakketten (vastgesteld en geoptimaliseerd door ons) dragen bij aan een sterk verbeterde doorstroming en betrouwbaarheid van buslijn 30 in beide richtingen. Het vastgestelde pakket heeft hogere reistijdbaten (snellere reistijd en hogere betrouwbaarheid). Het geoptimaliseerde pakket is beter inpasbaar, leidt niet tot een bestemmingsplanwijziging, zorgt niet voor een verslechtering van de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en is niet van invloed op de nog te maken keuze wiel of spaak.

Om verder te kunnen gaan met het project hebben wij de opdrachtgevers verzocht een keuze te maken, hierbij hebben we aangegeven dat onze voorkeur uitgaat naar de geoptimaliseerde variant. Naar verwachting kunnen we na de zomervakantie het IPvE/FO hervatten.

Mochten jullie nog vragen hebben hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
Projectmanager

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



From: "Eerenberg, Eelco" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Sent: Fri, 16 Jun 2023 17:09:25 +0100
To: "nieuwbouw@ezelsdijk.nl" <nieuwbouw@ezelsdijk.nl>
Cc: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: RE: start reactietermijn SPvE nieuwbouw Jan van Galenstraat na zomervakantie

Geachte heer Van [REDACTED] beste [REDACTED]

Dank voor uw mail. Allereerst wil ik mijn waardering uitspreken voor uw inzet en betrokkenheid bij uw buurt. Ik vind het belangrijk dat we het bewonersperspectief kennen en mee kunnen nemen in het proces om te komen tot een goede afweging voor deze herontwikkeling. Om het ingezette, zorgvuldige proces een goed vervolg te geven, past het om een ieder ruim in de gelegenheid te stellen om te reageren op het concept SPvE. Dat ben ik met u eens. Zoals het er nu naar uitziet zal het concept SPvE na de zomervakantie van basis- en voortgezet onderwijs in de regio Utrecht gereed zijn. Naar verwachting zal het concept in het derde kwartaal vrij gegeven worden voor consultatie. De projectleider zal u hierover tijdig informeren.

Hebt u nog inhoudelijke vragen, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED] [REDACTED]

Hartelijke groeten,

Eelco Eerenberg

van: nieuwbouw@ezelsdijk.nl <nieuwbouw@ezelsdijk.nl>

Verzonden: woensdag 7 juni 2023 14:16

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

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

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

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

Onderwerp: start reactietermijn SPvE nieuwbouw Jan van Galenstraat na zomervakantie

Geachte wethouder, beste Eelco

Graag vragen we aandacht voor het volgende.

Wij hebben begrepen dat binnenkort het SPvE voor de nieuwbouw Jan van Galenstraat vrij wordt gegeven voor inspraak/reacties van belanghebbenden.

Het langdurige voortraject heeft laten zien dat de bewoners in de Ezelsdijkbuurt staan voor de leefbaarheid in de buurt. Wij hebben vanuit dat perspectief vanaf het begin ernstige zorgen gehad over de nieuwbouwplannen en veel moeite gedaan/moeten doen om hiervoor voldoende gehoor te vinden.

U heeft uiteindelijk het initiatief genomen om mede vanwege deze zorgen en op verzoek van de raad een alternatief plan te laten ontwikkelen. De uitkomst van dit plan is, met de punten uit de motie, aangenomen door de raad.

Gezien deze voorgeschiedenis, verzoeken wij u om bij de start van het formele traject, dat begint met het opleveren van het SPvE, vanaf het begin de buurtbewoners adequaat de gelegenheid te geven om op dit plan te reageren.

Concreet doen wij u het verzoek om de periode waarin gereageerd kan worden op het SPvE te laten starten na de zomervakanties van het basis- en voortgezet onderwijs in onze regio.

-

Met vriendelijke groet,

Namens de buurtwerkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat

From: "5.1,2E"
Sent: Wed, 21 Jun 2023 10:56:45 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Interne toets nieuwe potentiële locaties laadpalen elektrische auto's - actie in juni

Hoi 5.1,2E

Op de Koningsweg en Jan van Galenstraat heb ik gereageerd. Ik later deze week reageren op de locaties in Maarschalkerweerd en de andere projectgebieden waar ik aan werk.

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 19 juni 2023 14:50
Aan: !OOR Gilde SeM Stedenbouw <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Interne toets nieuwe potentiële locaties laadpalen elektrische auto's - actie in juni

Hoi stedenbouwers en landschappers,

Utrecht elektrisch heeft een interne toets opgezet voor de plaatsing van nieuwe laadpalen. Zouden jullie hier met jullie gebiedskennis naar willen kijken, en dan vooral te letten op conflicterende belangen die we mogelijk over het hoofd zien en op (herinrichtings)projecten omdat daar sowieso de eis van 1 laadpunt per 20 parkeerplaatsen geldt?

Ik weet niet welke projecten overal lopen dus ik heb jullie hulp hierbij nodig. Je kan er vanuit uitgaan dat we aan de randvoorwaarden voldoen en dat we verplicht zijn om na deze interne toets een externe toets onder bewoners en vervolgens voor realisatie nog een keer een interne toets via de BlnG doen.

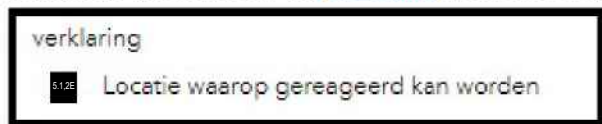
Wil je het mij laten weten wanneer je commentaar hebt geleverd? Dan houd ik het overzicht.

>>> [Link interne toets](#) <<<

Wil je deze nieuw potentiële locaties **uiterlijk zondag 2 juli** controleren zoals uitgelegd in onderstaande stappen? De voorwaarden waaraan een laadplek moet voldoen staan in de [plaatsingsleidraad](#) zodat je weet waar je op kunt letten. Kom je er niet uit neem dan vooral contact op via utrechtelctrisch@utrecht.nl of bel ons even. Na deze interne toets volgt na de zomervakantie een externe toets met omwonenden. Zodra een locatie hier ook doorheen komt is deze beschikbaar in het [Locatieplan openbare laadpalen](#) en komt deze nog een keer langs in de BInG voor een verkeersbesluit zodra we daadwerkelijk tot realisatie over gaan. Het gaat nu dus niet om het direct plaatsen van laadpalen, maar juist het controleren van nieuw toegevoegde potentiële plekken.

Instructies voor interne toets

Je kunt de interne toets via [deze link](#) openen. De nieuw toegevoegde locaties zijn als bruin rondje zichtbaar:



Om te toetsen klik je op het betreffende rondje. Je krijgt dan onderstaand venster waar je je reactie kunt geven. We ontvangen graag een reactie als je bezwaar hebt tegen een locatie. Voor locaties waartegen je geen bezwaar hebt hoeft je geen reactie te geven. We vragen je om in het veld 'organisatie of afdeling' in te vullen namens welk organisatieonderdeel je reageert.

Laadpalen interne toets

Wij vinden uw mening belangrijk en zien uw reactie graag tegemoet

adreslocatie

Bekkerstraat 17

Vul hier uw organisatie of afdeling in.*

Vindt u dit een goede locatie?*

☐ Ja (kies verzenden)

☐ Nee (geef een toelichting)

Indien gewenst kunt u hier uw keuze toelichten.

1000

Verzenden

Een paar aandachtspunten:

- Graag nergens je eigen naam invullen in de velden, in verband met dataverwerking.
- De bestaande en reeds gereserveerde plekken voor laadpalen hebben eerder een interne en externe toets doorlopen en zijn ook zichtbaar. Het is technisch niet gelukt om de reactiemogelijkheid daarvoor uit te zetten. Hierop dus niet reageren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Landschapsarchitect

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

maandag - donderdag



From: "5.1.2E"
Sent: Wed, 21 Jun 2023 19:54:16 +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>
Subject: RE: voortgang acties SpvE jan van Galenstraat

Beste 5.1.2E

Ik heb vandaag tekstuele aanpassingen gedaan voor de buitenruimte. De tekening heb ik aangepast, zie bijlage. Deze is best zwaar qua resolutie, dus wellicht dat die beter in de eindversie kan worden opgenomen?

Vriendelijke groet,
5.1.2E 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 21 juni 2023 16:09
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: voortgang acties SpvE jan van Galenstraat

Beste 5.1.2E en 5.1.2E

Zover ik kan zien in het SpvE, staan de volgende acties nog open om te voldoen:

@ 5.1.2E 5.1.2E

H. 3.5	Openbare Ruimte & Klimaat	Tekst nalopen of het nog klopt	5.1.2E	
		Tekst groen, bomen, ecologie uitbreiden	5.1.2E	
Bijlage 1	Beleidskader: Groenstructuurplan	Tekst herzien	5.1.2E	

@ 5.1.2E 5.1.2E

Blz. 22	H. 4.2	Inrichting openbare ruimte	Tekst aanpassen & verfijnen	5.1.2E	
Blz. 23			Afbeelding aanpassen	5.1.2E	

Mag ik jullie er, bij deze nogmaals, aan herinneren dat de deadline/reactie datum, vandaag, 21 juni, betreft?

Zie jullie reactie graag tegemoet m.b.t. voortgang.

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
Projectmanagement Ruimte
Stadsplateau 1
5e en 9e verdieping
Maandag, Dinsdag, Woensdag, Donderdag

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Thu, 22 Jun 2023 10:01:00 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: voortgang acties SpvE jan van Galenstraat



Een nieuw antwoord van 5.1.2E 5.1.2E (Gemeente Utrecht) in beveiligde bericht(en) met onderwerp: RE: voortgang acties SpvE jan van Galenstraat

Open bericht

of klik op [deze link](#) om het bericht te openen.

Gemeente Utrecht mailt veilig met ZIVVER.

Heeft u vragen of loopt u tegen problemen aan bij het openen van dit bericht?

Ga dan naar de website van de gemeente Utrecht en typ in de zoekbalk: veilig mailen. U krijgt dan aanvullende informatie.

De afzender gebruikt Zivver ter bescherming van data en privacy, en kan zien wanneer het bericht is geopend. Houd er rekening mee dat deze e-mail alleen voor notificatiedoeleinden wordt gebruikt. Een antwoord direct op deze e-mail komt niet bij de afzender aan.

Bezoek het Zivver **Help Center** voor meer informatie of support.



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 22 juni 2023 13:47
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>; 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>; 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>

Onderwerp: Re: Agenda werktafel 22/6

Hoi allemaal,

Zometeen hebben we weer een werktafel NOOZ. Hieronder de agenda

Ik merk dat het agenderen via teams niet goed gaat. Dat wil ik even evalueren. Zonder gerichte uitvraag komt er blijkbaar ook geen gerichte agendering.

@5.1.2E ik dacht dat het ook goed is om even te delen hoe we met de bezetting voor 5.1.2E omgaan, en wat we nu hebben bedacht wat we gaan doen.

Ik heb zoals ik appte een ziek kind, dus als iemand anders wil voorzitten graag. Ik probeer digitaal aan te sluiten.

1. Opening: persoonlijke mededelingen, organisatorisch en mijlpalen (15 min)
 - a. Mededelingen
 - b. Agenderen stukken in teams
 - c. Capaciteit / bezetting / team
2. Nieuw werk / ruimte voor nieuw werk (5 min)
3. Terugkoppeling Gebiedsteams (5 min)
4. Terugkoppeling Vrijdagoverleg (5 min)
5. Update Variantenstudie Maarschalkerweerd Noord (20 min)
5. Organisatie 5.1.2E
6. Einde

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl

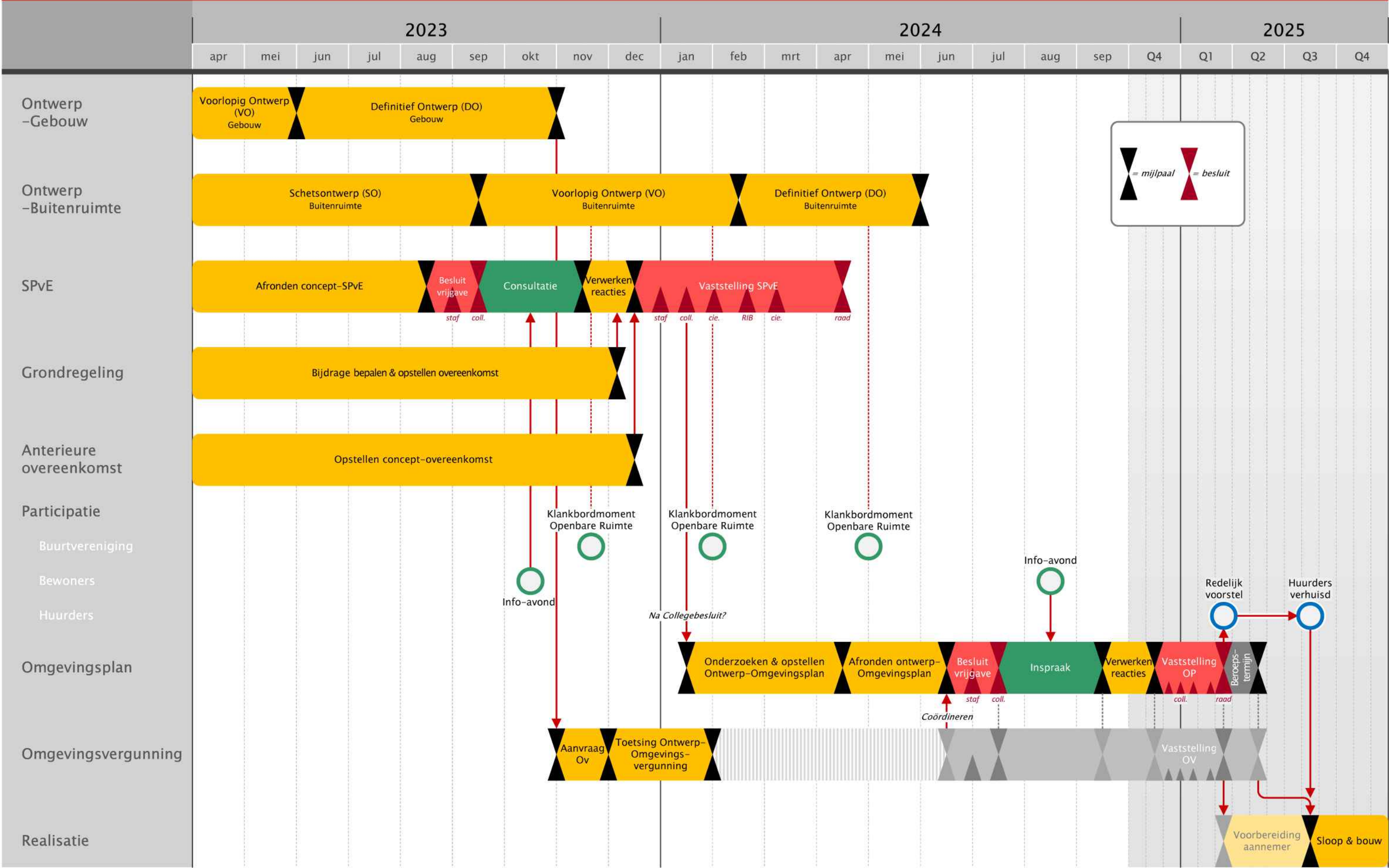
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit



Hoofdpijnenplanning Jan van Galenstraat

Hoofdpijnenplanning Jan van Galenstraat
Versie 8.2 - jun 2023
5.1,2E



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 23 Jun 2023 10:33:03 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: JvG: planning
Attachments: 2023 06 19 planning Jan van Galenstraat.pdf

Ha 5.1.2E

Hierbij de laatste planning waarin ook de info momenten en klankborggroepen zijn opgenomen.

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



Richtlijnen plaatsen ondergrondse containers

- O.C voor restafval mogen voor geen enkele woning verder gelegen zijn dan 125 meter loopafstand vanaf de perceelgrens.
- Afstand container tot de erfgrans bedraagt minimaal 2 meter.
- Afstand tot de gevel van de woning bedraagt minimaal 5 meter (in nieuwbouwgebieden).
- Afstand tot de gevel bij bestaande bouw (onderhavige nota) bedraagt minimaal 3 meter.
- Van bovenstaande regel kan worden afgeweken als het een dove/dichte (ook wel blinde) muur betreft, in dat geval kan de afstand minimaal 2 meter zijn.
- Bovenstaande aspecten zijn gerekend vanaf het midden van de ondergrondse container.
- Bij voorkeur niet situeren aan de zuidwestzijde van tuinen waar terras e.d. zal worden aangelegd i.v.m. heersende windrichting.
- Afstand tot geparkeerde auto's: 1,10 m (3 tegels + trottoirband).
- Min. Breedte loopruimte (gemeten vanaf rand container) is 1,20 m.
- Bij hoge parkeerdruk bij voorkeur niet op parkeerplaatsen.

Criteria ten behoeve van de bereikbaarheid van de locaties door het inzamelvoertuig:

- De locatie moet bereikbaar zijn voor een inzamelvoertuig met een breedte van circa 2,50 meter en een draaicirkel van circa 21 meter (lengte 10,60 m). ;
- De opstelplaats voor het inzamelvoertuig dient minimaal 9 meter te bedragen;
- Tussen opstelplaats voor inzamelvoertuig en containerlocatie mogen geen parkeerplaatsen aanwezig zijn;
- Op de locatie moet voldoende ruimte zijn om het inzamelvoertuig te kunnen stempelen (uitzetten poten). Vanuit de hartlijn van het voertuig is 4,10 m noodzakelijk;
- Bij voorkeur locatie kiezen waarbij het inzamelvoertuig niet achteruit hoeft te rijden;
- De containerlocatie moet bij voorkeur te bereiken zijn aan de rechterzijde van het voertuig;
- Boven de containerlocatie mogen zich tot 10 meter hoogte geen obstakels bevinden;
- Bomen dienen buiten de hijszone te staan. In de planvorming gelden de volgende richtlijnen:
 - Voor boom 1^e grootte; minimaal 9 meter uit hijspunt (1/2 kroon en 3 m. vrij)
 - Voor boom 2^e grootte; minimaal 7 meter uit hijspunt (1/2 kroon en 3 m. vrij)
 - Voor boom 3^e grootte; minimaal 5 meter uit hijspunt (1/2 kroon en 3 m. vrij);
- Afstand lichtmasten tot hijspunt minimaal 3 meter i.v.m. kans op beschadiging lichtmast;
- Maximale afstand van kant rijweg tot hijspunt 5,50 meter;
- Bij plaatsing in groenstrook aan de kopse kanten minimaal 1 meter vrij van opgaande beplanting;
- Tussen de bovenplaat container en rijweg minimaal (incl. band) een ruimte van 0,6 meter om overrijden van grondplaat van de container te voorkomen.

Bijlage 3

Richtlijnen plaatsen ondergrondse containers

Hieronder weergegeven paragraaf 3.3 uit notitie prioritering inzamelvoorzieningen na nieuwbouw of renovatie (Stadswerken).

3.3 Criteria voor clusterplaatsen /locaties voor ondergrondse voorzieningen

De criteria die gelden voor het situeren en inrichten van een clusterplaats volgen hierna. Hierbij moet opgemerkt worden dat bij het inrichten van nieuwe clusterplaatsen ook de criteria dienen te gelden die gehanteerd worden voor de aanleg van ondergrondse voorzieningen. Dit in verband met mogelijke plaatsing van ondergrondse voorzieningen op betreffende locatie. De criteria die hierbij gelden zijn in overleg bepaald tussen DSO-Milieu, IMH, Bouwbeheer, Wijkbureau Leidsche Rijn, Stadswerken, PBLRU, GG&GD. Deze criteria zullen zowel voor nieuwbouw en renovatieprojecten in de bestaande stad gelden alsmede voor de ondergrondse voorzieningen in Leidsche Rijn.

Specifieke criteria met betrekking tot clusterplaatsen:

- De inzamelvoertuigen van de inzamelaar moeten bij de aangeboden minicontainers kunnen komen. Daarvoor geldt dat er geen belemmering optreedt voor de inzamelwagen om bij de containers te kunnen komen (met name door geparkeerde auto's).
- De clusterplaats dient (bij volledige aanbieding van containers) geen grote uitzichtbelemmerende invloed te hebben vanuit nabijgelegen woningen.
- Logische mogelijke inpassing in het inrichtingsplan.
- De plek dient ruim genoeg te zijn voor de minicontainers van alle woningen samen.
- De locatie (na plaatsen van containers) moet geen belemmering vormen voor verkeer en voetgangers.
- De clusterplaatsen moeten vanuit alle woningen goed bereikbaar zijn (met en zonder container).

Criteria met betrekking tot ondergrondse containers op clusterplaatslocatie:

- De plaats moet minimaal de grootte hebben van 2 ondergrondse containers.
- De clusterplaatsen (voor restafval en GFT) mogen voor geen enkele woning verder gelegen zijn dan 125 meter loopafstand vanaf de perceelgrens.
- Afstand container tot de erfgrans bedraagt minimaal 2 meter.
- Afstand tot de gevel van de woning bedraagt minimaal 5 meter (in nieuwbouwgebieden).
- Afstand tot de gevel bij bestaande bouw (onderhavige nota) bedraagt minimaal 3 meter.
- Van bovenstaande regel kan worden afgeweken als het een dove/dichte (ook wel blinde) muur betreft, in dat geval kan de afstand minimaal 2 meter zijn.
- Bij voorkeur niet situeren aan de zuid-westzijde van tuinen waar terras e.d. zal worden aangelegd i.v.m. overheersende windrichting.

Bovenstaande aspecten zijn gerekend vanaf het midden van de ondergrondse container.

Criteria ten behoeve van de bereikbaarheid van de locaties door het inzamelvoertuig:

- De locatie moet bereikbaar zijn voor een inzamelvoertuig met een breedte van circa 2,50 meter en een draaicirkel van circa 21 meter;
- De opstelplaats voor het inzamelvoertuig dient minimaal 9 meter te bedragen;
- Tussen opstelplaats voor inzamelvoertuig en containerlocatie mogen geen parkeerplaatsen aanwezig zijn;
- Op de locatie moet voldoende ruimte zijn om het inzamelvoertuig te kunnen stempelen (uitzetten poten). Vanuit de hartlijn van het voertuig is 4,10 m noodzakelijk;
- Het inzamelvoertuig moet niet achteruit hoeven te rijden;
- De containerlocatie moet bij voorkeur te bereiken zijn aan de rechterzijde van het voertuig;
- Boven de containerlocatie mogen zich tot 10 meter hoogte geen obstakels bevinden;
- Bomen dienen buiten de hijszone te staan. In de planvorming gelden de volgende richtlijnen:
 - Voor boom 1^e grootte; minimaal 9 meter uit hijspunt (1/2 kroon en 3 m. vrij)
 - Voor boom 2^e grootte; minimaal 7 meter uit hijspunt (1/2 kroon en 3 m. vrij)
 - Voor boom 3^e grootte; minimaal 5 meter uit hijspunt (1/2 kroon en 3 m. vrij);
- Afstand lichtmasten tot hijspunt minimaal 3 meter i.v.m. kans op beschadiging lichtmast;

- Maximale afstand van kant rijweg tot hijspunt maximaal 5,50 meter;
- Bij plaatsing in groenstrook aan de kopse kanten minimaal 1 meter vrij van opgaande beplanting;
- Tussen de bovenplaat container en rijweg minimaal (incl. band) een ruimte van 0,6 meter om overrijden van grondsplaat van de container te voorkomen.

De keuze voor de locaties moet door Stadswerken in samenwerking met DSO-ROO gemaakt worden.

Wenst de projectontwikkelaar reeds in de ontwikkelfase (en bij oplevering) gebruik te maken van ondergrondse containers dan is dit mogelijk. Echter, de initiële investeringskosten zijn dan voor rekening van de ontwikkelaar.

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 23 Jun 2023 15:49:30 +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>
Subject: RE: SPvE Jan van Galenstraat
Attachments: Bijlagen (1) richtlijnen afstanden ondergrondse containers.pdf, 5.1.2E heeft een bericht verzonden

Voor de ondergrondse containers, de afstanden in bijlage
Deelauto's moeten voorzien van elektrische laadpalen

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 23 juni 2023 15:59
Aan: 5.1.2E 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>
Onderwerp: RE: SPvE Jan van Galenstraat

Ha 5.1.2E

Dank voor je inzet. We pakken op wat er al is. Txs.

Fiets parkeren

Hoeveel moeten er in de garage en hoeveel in de buitenruimte. Dit laatste is van belang voor 5.1.2E Hij gaat de 'functionele inrichtingsschets' van de OR verder uitwerken tot (zoiets als) een FO.

Parkeergarage

Dit is een bekend probleem en een bekende oplossing. Dat deel van de Motie is niet uit te voeren en dat zullen we in het bestuursadvies moeten onderbouwen. De parkeerdrukmeting is hierbij onderbouwing en dat de buurt inzet op vergroening en het niet faciliteren van parkeren voor bezoekers van de winkels. Niet in de garage en niet op maaiveld in de buurt. Beter dus dat we ze in de garage doen omdat we aan de parkeernorm (+maatwerkbesluit dat we naar A gebied gaan) moeten voldoen omdat we anders bij de RvS in de problemen komen.

Voorlopig Ontwerp

Blaauw heeft een VO gemaakt van het gebouw. Niet van de OR. Dat maakt 5.1.2E en die is pas bij de 'functionele schets'. Ik heb het VO niet, wellicht heeft 5.1.2E het. Gister heeft hij het voor het eerst gezien. Hier zou dan de laatste stavaza fiets parkeren en auto parkeren in de garage in staan.

Mvg,

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 23 juni 2023 12:28
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>
Onderwerp: SPvE Jan van Galenstraat

Dag allen,

Ik heb zover als ik kon op deze termijn (d.w.z. tot ongeveer halverwege) gereageerd op het SPvE. Mijn opmerkingen heb ik in het document gevoegd. Ik wil er graag een aantal aanstippen omdat die cruciaal zijn voor het vervolg:

Fietsparkeren

Waar komen de genoemde aantallen vandaan? Het zijn er te weinig.

Parkeergarage

De motie dat alleen bewoners van de 94 woningen in de garage komen te staan, kunnen we niet uitvoeren. En moeten we m.i. niet in het SPvE zetten. Dit leidt uiteindelijk tot een negatief advies bij toetsing, dus kunnen we beter voor zijn zodat we niet allemaal moeite voor niets doen. Als er geen werknemers en bezoekers in de garage kunnen staan, dan komen die automatisch op straat te staan, waar het al heel druk is. Of we dat nu willen of niet. Hun gezamenlijke parkeereis is berekend op 27 pp. Het parkeeronderzoek laat zien dat die ruimte er niet is. Rondom het parkeerpleintje is de parkeerdruk hoog, soms meer dan 100%. We moeten ons m.i. afvragen wat de reden is van de motie. Namelijk zo min mogelijk extra auto's als gevolg van de supermarkt. Dat voorkom je niet door bezoekers daar niet toe te laten, maar door een supermarktconcept te maken dat weinig auto's aantrekt.

Voorlopig ontwerp

Tot slot lees ik in 4.1 dat de gemeente een "functionele inrichtingsschets heeft gemaakt. En dat Blauw een Voorlopig Ontwerp heeft gemaakt. Waar kan ik die vinden? In het VO zouden namelijk ingetekend moeten staan, onder andere:

- ondergrondse afvalcontainers, en hoeveel
- fietsparkeren
- laden en lossen
- miva plekken
- laadpalen
- deelauto's
- blusvoorzieningen?

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: Tue, 27 Jun 2023 12:53:10 +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: 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 5.1.2E heeft de tekening opgevraagd bij 5.1.2E 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 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 <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.

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 @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 (5.1,2E), 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 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

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

PARKEREN / VERKEER:

- 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 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 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 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 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 5.1.2E **dit inventariseren en ruimtebeslag en mogelijk posities bepalen i.o.m. verkeer en architect.**
9. Suggestie 5.1.2E 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 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 5.1E **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: 5.1,2E

www.blauw-architecten.nl

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

From: "5.1.2E (5.1.2E)" <5.1.2E@stedin.net>
Sent: Wed, 28 Jun 2023 07:21:43 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Inpassing trafostations stadsbreed

Goedemorgen 5.1.2E,

Goed dat je meedenkt en dit aangeeft! Er wordt op korte termijn (2mnd) een projectleider aangesteld specifiek voor buurtaanpak die in +/-400 buurten in het verzorgingsgebied van Stedin midden moet gaan acteren. Dit soort vragen zou hij/zij moeten kunnen beantwoorden. Echter, deze is nog niet aangesteld en het project is nog niet actief en ingericht. Ik pak het even intern op en kom er bij jou op terug.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E | Projecten



Nijverheidsweg 15, 3534 AM Utrecht | Postbus 49, 3000 AA Rotterdam
5.1.2E | www.stedin.net



Dit e-mailbericht is bestemd voor de geadresseerde(n) en kan vertrouwelijk zijn. Gebruik door anderen dan de geadresseerde(n) is verboden. Als dit bericht niet voor u bestemd is, wordt u vriendelijk verzocht dit aan de afzender te melden en het bericht te vernietigen. Stedin Netbeheer B.V. staat geregistreerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer 24289101.

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 26 juni 2023 10:47
Aan: 5.1.2E (5.1.2E) <5.1.2E@stedin.net>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Inpassing trafostations stadsbreed

Hoi 5.1.2E

We zijn momenteel met een ontwikkeling bezig in Utrecht op de kruizing van de Kardinaal de Jongweg en de J v. Galenstraat. Het betreft een sloop nieuwbouw waarvan de plannen nu worden gemaakt. Je hebt al eens door laten schemeren dat er nog honderden trafo's in Utrecht moeten worden ingepast. Ik zie de fase van dit project daarom als kans om potentiële trafo's voor de buurt in te passen. Daarmee hoop ik als landschapsarchitect te voorkomen dat er in de toekomst trafo's in de buitenruimte worden ingepast. Weet jij bij wie ik moet zijn om te achterhalen of en waar er in die buurt nieuwe trafo's zijn gepland?

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E / 5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Duurzame Stad
maandag, dinsdag, woensdag en donderdag



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 28 Jun 2023 21:12:43 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Laden en lossen Kardinaal de Jongweg Supermarkt
Attachments: RE: Goederenvervoer Jan van Galenstraat, Uitsnede laden en lossen langs Kardinaal de Jongweg.JPG

Ha 5.1.2E

In de bijlage hadden we al wel advies opgevraagd bij GV.
Ik zou 5.1.2E nog even betrekken vanuit Beleid OV.

Er is beslist voor deze locatie helaas.

Voor 5.1.2E Ik vind dat er goede afspraken gemaakt moet worden met de supermarkt (vastleggen in overeenkomst: over tijden van laden en lossen, hoe kunnen we de verkeersveiligheid voor fietsers borgen? Overlast karren, materiaalgebruik en containers, afval.

Ik zie dat de karren dwars door het groen gaat? Zonde dat daarvoor groen weggehaald wordt.

5.1.2E
Verkeersadviseur

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



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

Verzonden: woensdag 28 juni 2023 15:36

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

Onderwerp: Laden en lossen Kardinaal de Jongweg Supermarkt

Hoi 5.1.2E en 5.1.2E

Er was mij gevraagd om voor het IPVE nog wat dieper in te gaan op de ruimtelijke uitgangspunten van het laden en lossen langs de Kardinaal de Jongweg. Ik heb getracht deze uitgangspunten zoveel mogelijk op te nemen in de visual in de bijlage. Hebben jullie op of aanmerkingen?

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

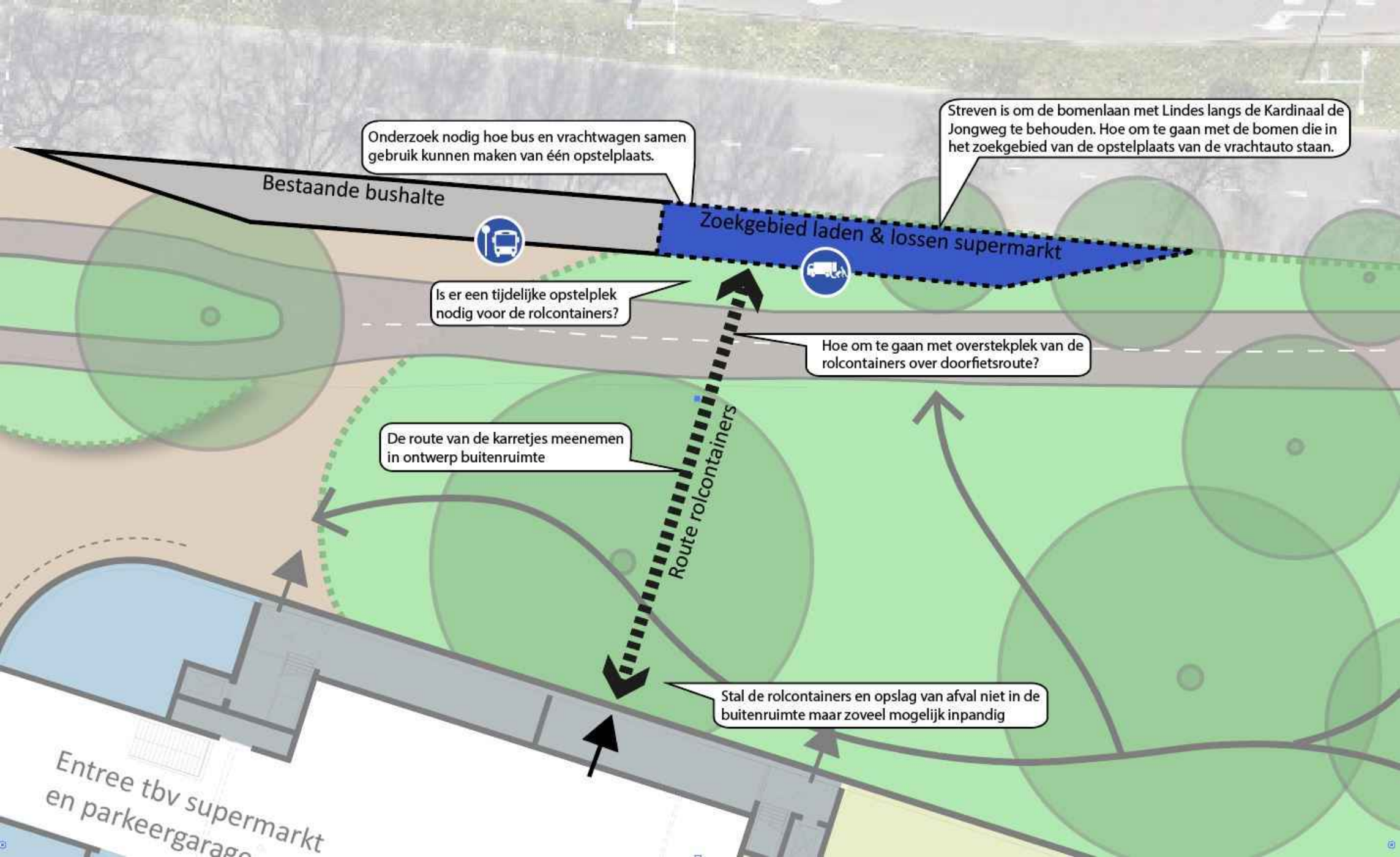
Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Duurzame Stad

maandag, dinsdag, woensdag en donderdag





Onderzoek nodig hoe bus en vrachtwagen samen gebruik kunnen maken van één opstelplaats.

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

Bestaande bushalte



Zoekgebied laden & lossen supermarkt



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 tbv supermarkt en parkeergarage

Agenda



Gemeente Utrecht

Opgavesturing, ontwikkelorganisatie Ruimte

Bijeenkomst: **Gebiedsteam Noordoost**

Datum, tijdstip: Dinsdag 4 juli 2023, 15:00–16.30 uur

Locatie: Microsoft Teams

- 1. Opening, mededelingen en vaststellen agenda** 15.00 – 15.10
 - (Verkeers)maatregelen Biltse Rading – 5.1.2E
- 2. Stavaza project Kögllaan** 15.10 – 15.30

Toelichting: 5.1.2E 5.1.2E

Vraag aan het gebiedsteam: informeren over stavaza project Kögllaan
- 3. PlanMER** 15.30 – 15.50

Toelichting: 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E

Vraag aan het gebiedsteam: de commissie-m.e.r. heeft advies uitgebracht over het planMER voor de Klimaatvisie/zoekgebieden duurzame energie. Dit leidt tot een aantal aanpassingen die in het planMER gedaan moeten worden. Graag horen we van jullie of zaken aangepast moeten worden aan het planMER.

 - Zie [hier](#) de presentatie.
- 4. Verbreding fietsverbinding Utrecht–Hilversum** 15.50 – 16.05

Toelichting: 5.1.2E 5.1.2E

Vraag aan het gebiedsteam: informeren en ophalen aandachtspunten.

 - Zie [hier](#) meer informatie over de verbreding fietsverbinding Utrecht–Hilversum
- 5. Notulen afgelopen gebiedsteam** 16.05 – 16.10
 - [Verslag](#) van het gebiedsteam van 6 juni 2023
- 6. Rondje langs de velden** (terugkerend agendapunt) 16.10 – 16.25

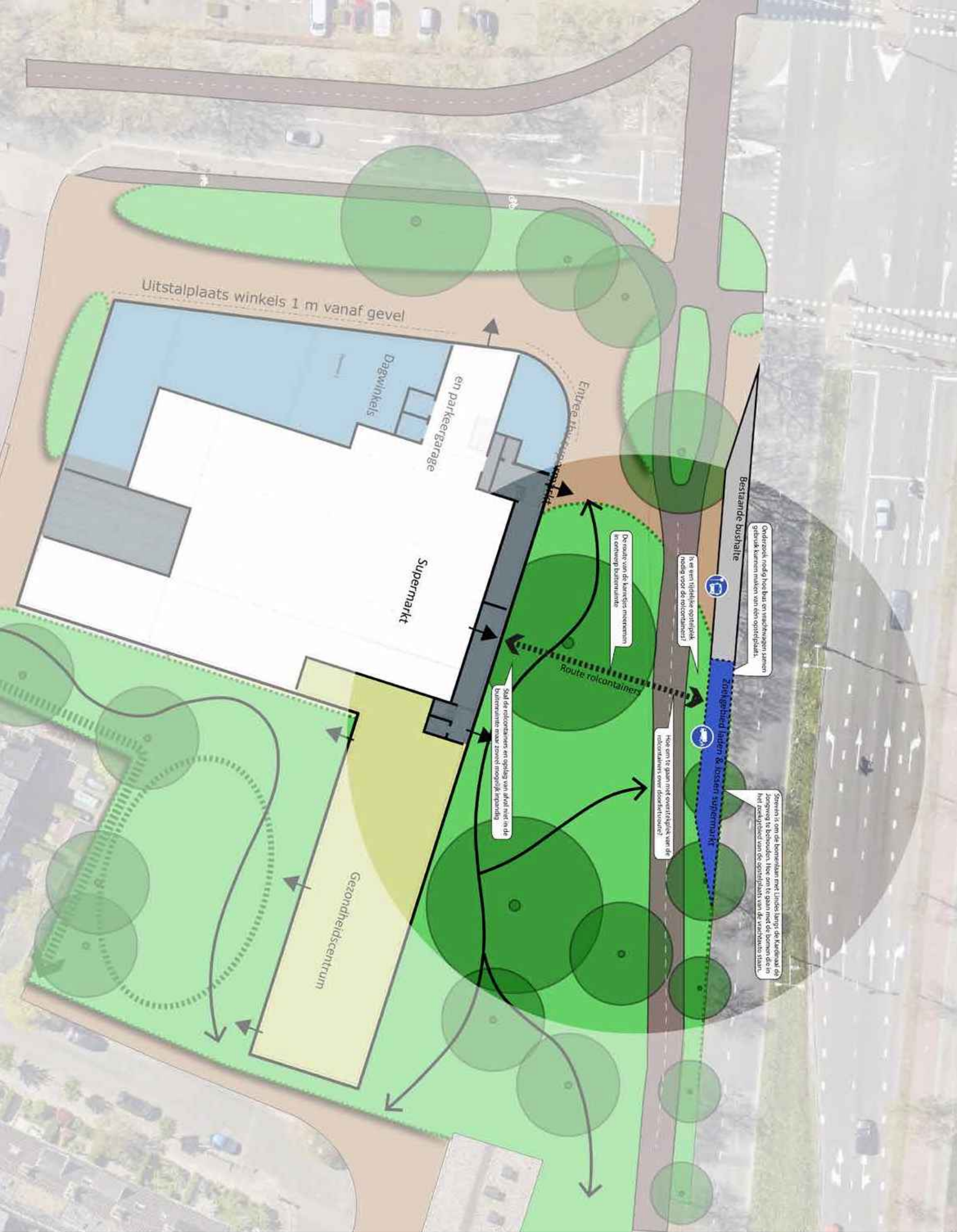
Jouw actieve inbreng wordt verwacht; wat speelt er vanuit jouw vakgebied in de wijk?

 - Imco: korte toelichting Programma Schoon Water. Zie [hier](#) de raadsbrief en meer uitleg over dit programma.
- 7. Rondvraag & Afsluiting** 16.25 – 16.30

Projectenlijst

- Voordorpse Veld
- Nimeto
- Nolenslaan
- Willem Dreeslaan 55
- Aartsbisschop Romerostraat
- Kögllaan
- Sporthal Voorveldselaan
- Nieuw Buurland
- Jan van Galenstraat
- Christiaan Krammlaan

Van: [REDACTED] | BLAUW People driven architecture <[REDACTED]@blauw-architecten.nl>
Verzonden: maandag 26 juni 2023 11:06
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]
 <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; Info@yellowconcrete.nl
CC: [REDACTED] | BLAUW People driven architecture <[REDACTED]@blauw-architecten.nl>; [REDACTED] | BLAUW People driven



Uitstalplaats winkels 1 m vanaf gevel

Dagwinkels

en parkeergarage

Supermarkt

Gezondheidscentrum

Entree bushalte met 1 m

De route van de karretjes meenemen in ontwerp buitenruimte

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

Route rolcontainers

Bestaande bushalte

Onderzoek nodig hoe bus en vrachtwagens samen gebruik kunnen maken van één opstapplaats.

Is er een tijdelijke opstapplaats nodig voor de rolcontainers?

Hoe om te gaan met overstapplaats van de rolcontainers over doorkruisende?

Streeft is om de bomen langs met Linde langs de Kerkstraat de zijweg te behouden. Hoe om te gaan met de bomen die in het zoekgebied van de opstapplaats van de vrachtwagen staan.

Hi 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

Beste 5.1,2E 5.1,2E en 5.1,2E

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

Met vriendelijke groet,

5.1,2E








Van: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 6 februari 2023 21:06

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

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

Onderwerp: RE: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Ha [redacted] 5.1,2E en [redacted] 5.1,2E,

Dank voor jullie advies. Onderstaand mijn reactie

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

Verzonden: maandag 6 februari 2023 18:01

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

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

Onderwerp: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Dag [redacted] 5.1,2E en [redacted] 5.1,2E,

In navolging van ons overleg vanmiddag heb ik input opgehaald bij [redacted] 5.1,2E [redacted] 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 groenstroon 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: Mon, 3 Jul 2023 12:02:27 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hi 5.1,2E in het kader van integrale afweging ben ik toch benieuwd wat zwaarder weegt want irt de ontwikkelingen van U-O-
USP kunnen beide projecten elkaar nog wel een tijdje in zn greep houden. Hoe zie jij dit?
Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 3 juli 2023 12:54
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Re: Afstemming Laden&lossen supermarkt via Kardinaal de Jongweg

Hoi 5.1,2E

Ik zou sowieso de locatie van de bushalte en mogelijkheden opnemen zoals die in het project Utrecht Overvecht -USP
opgenomen zijn. Daar werken we volgens mij toe naar een bushalte waar de bus direct op een nog te realiseren busbaan
uitkomt. Dan is huidige indeling vrij lastig.

We spreken elkaar volgende week donderdag.

Groet,

5.1,2E

Verzonden vanaf [Outlook voor Android](#)

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verstuurd: maandag, juli 3, 2023 12:49:32 p.m.
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
5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



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

Verzonden: maandag 6 februari 2023 21:06

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>

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 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 groenstroon aan de KdJ hoofdgroenstructuur is.**
- Een supermarkt wordt tot wel 9 keer per dag **Supermarkt gaf aan zo'n 4 maal** bevoorraadt (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: "[REDACTED]"
Sent: Mon, 3 Jul 2023 12:36:59 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@Utrecht.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: Fietsparkeren mandjessupermarkt

Beste [REDACTED]

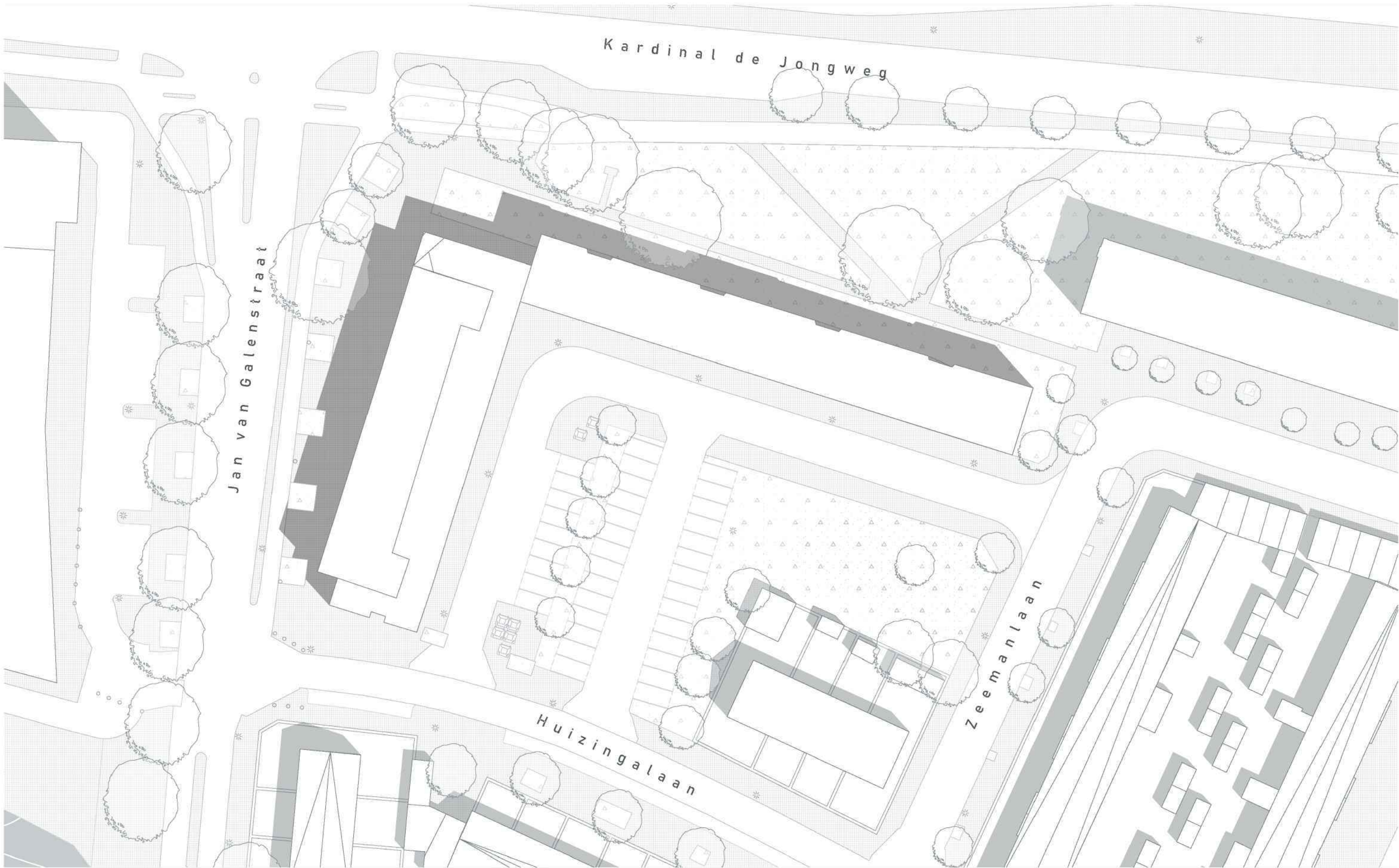
Aangezien je snel op vakantie bent zou ik graag even kort kennis maken irt het fietsparkeren voor een mandjes supermarkt aan de Kardinaal de Jongweg/ Jan van Galenstraat.

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,

[REDACTED]



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

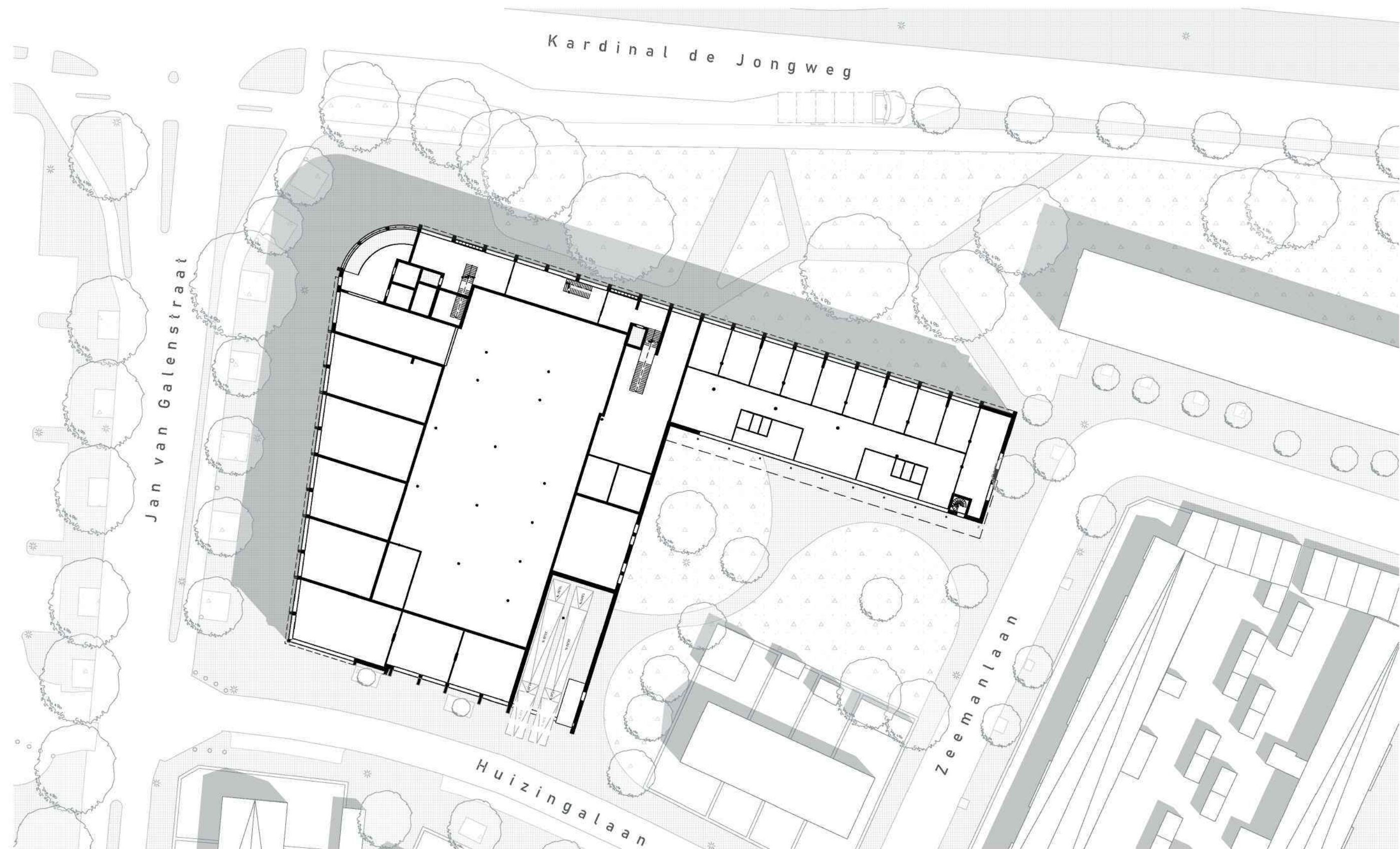
tekening
Situatie constructeur
Maaiveld - bestaande situatie

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	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN

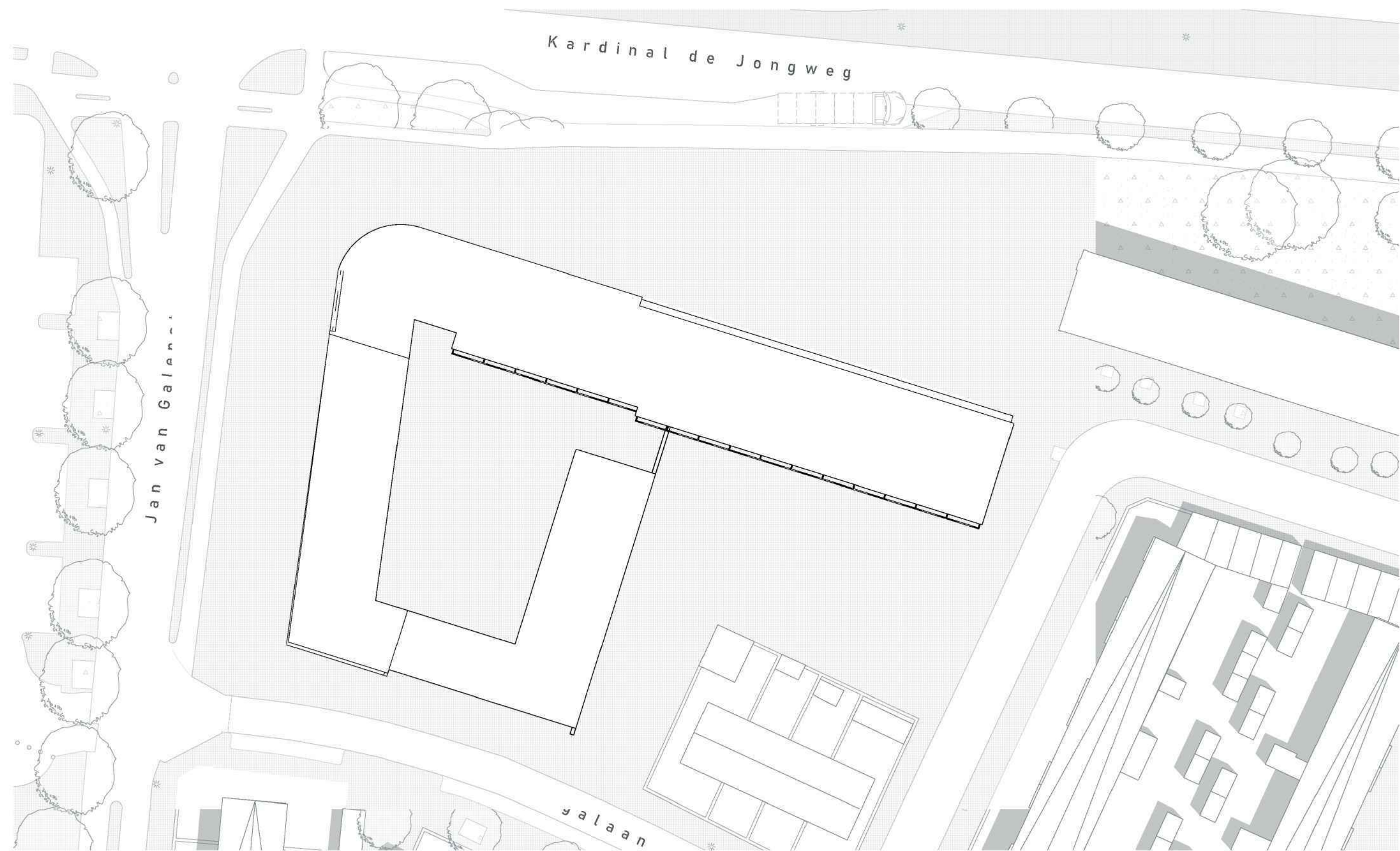


stand van zaken VO dd 15-6-2023
t.b.v. afstemming adviseurs i.v.m. opstarten DO

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

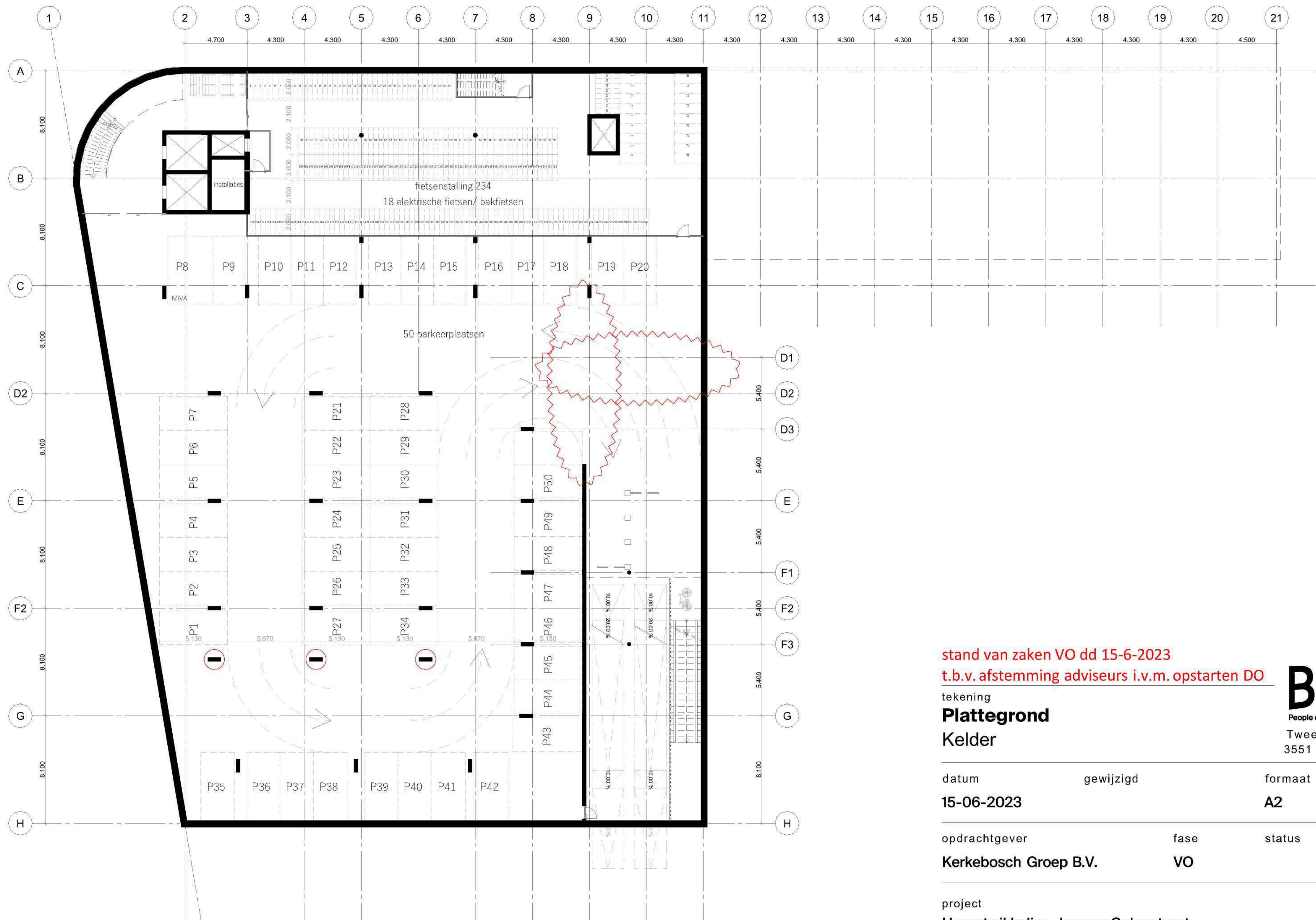
tekening
Situatie constructeur
Dak

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		001

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



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

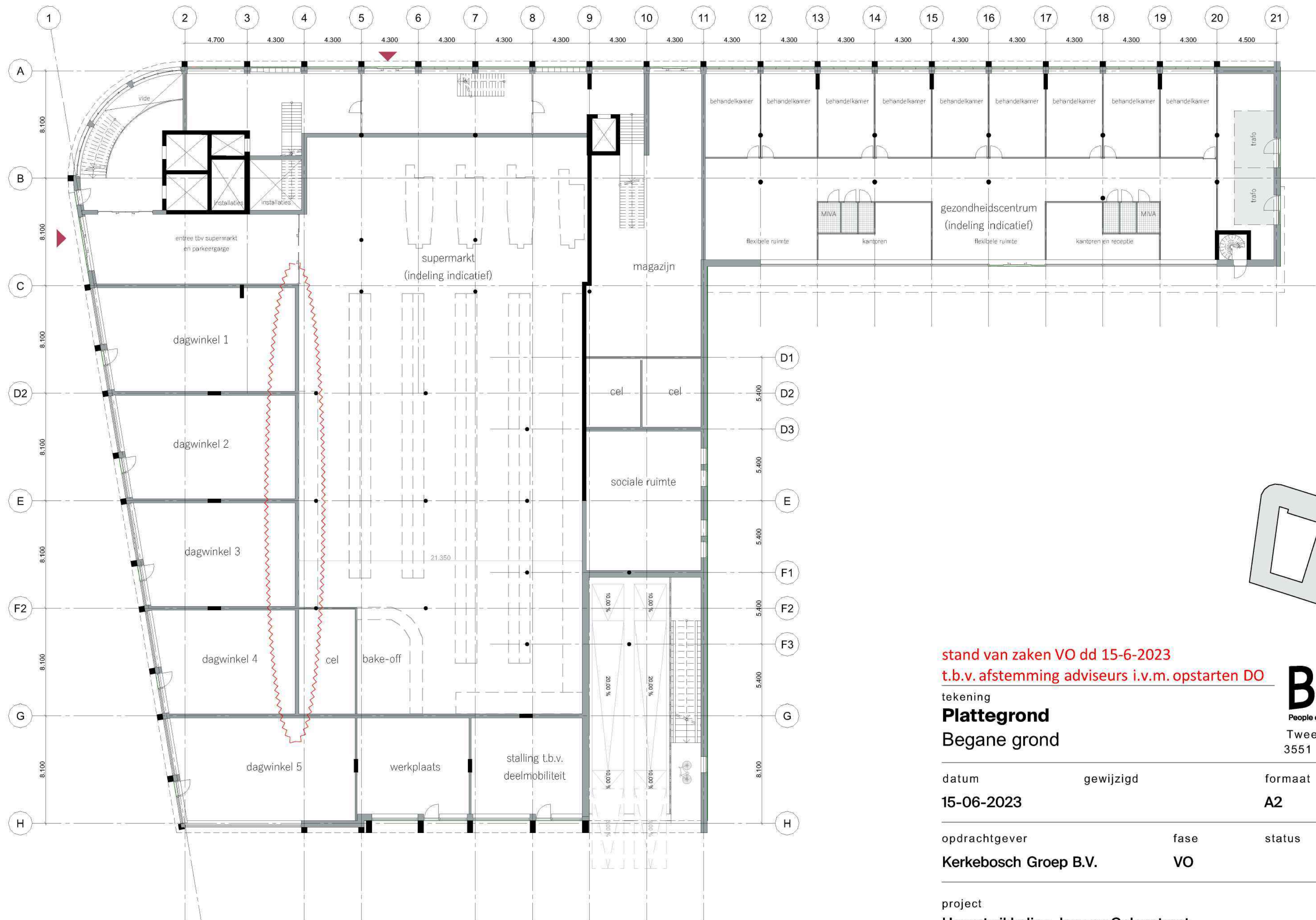
tekening
Plattegrond
Kelder

BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

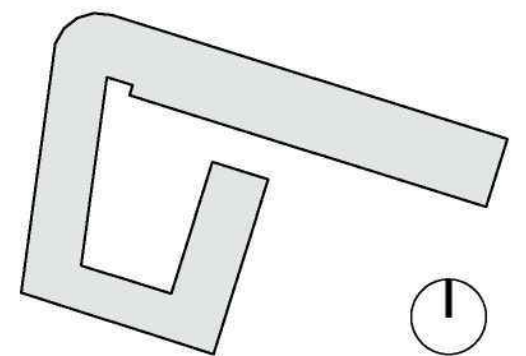
datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		10k

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



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

tekening
Plattegrond
Begane grond



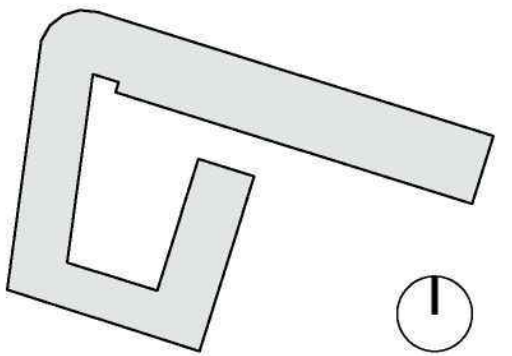
BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

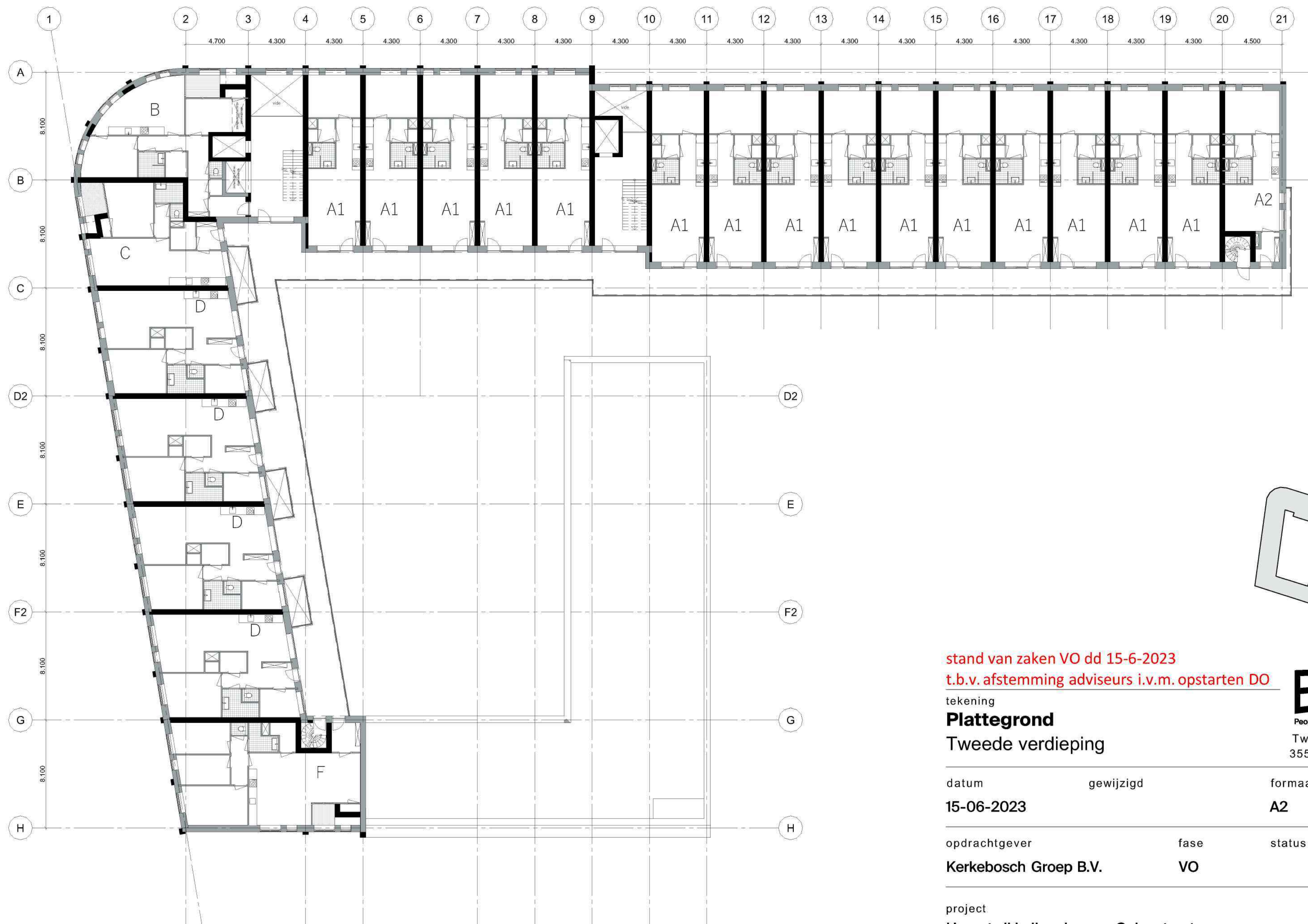
datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		100

project
Herontwikkeling Jan van Galenstraat
Utrecht

projectnr
006GIN



project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat	
Utrecht	006GIN



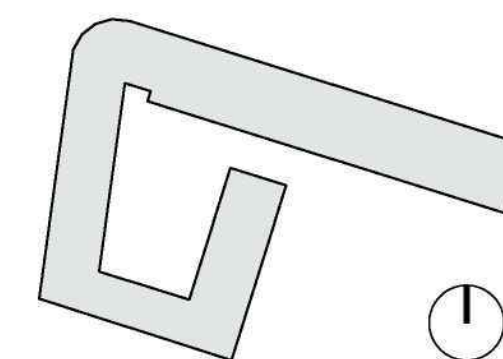
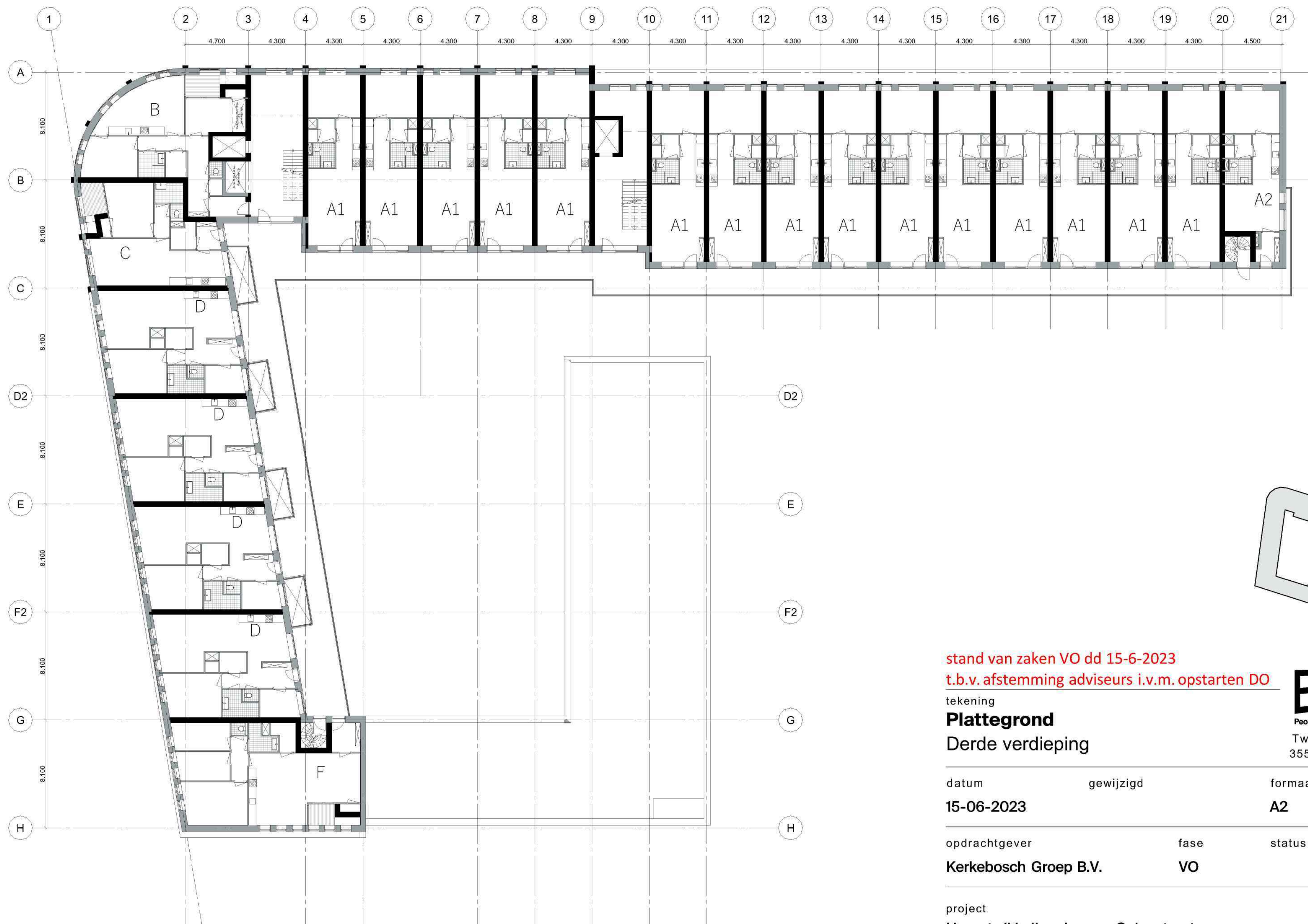
stand van zaken VO dd 15-6-2023
t.b.v. afstemming adviseurs i.v.m. opstarten DO

tekening
Plattegrond
Tweede verdieping

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		102

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



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

tekening

Plattegrond

Derde verdieping

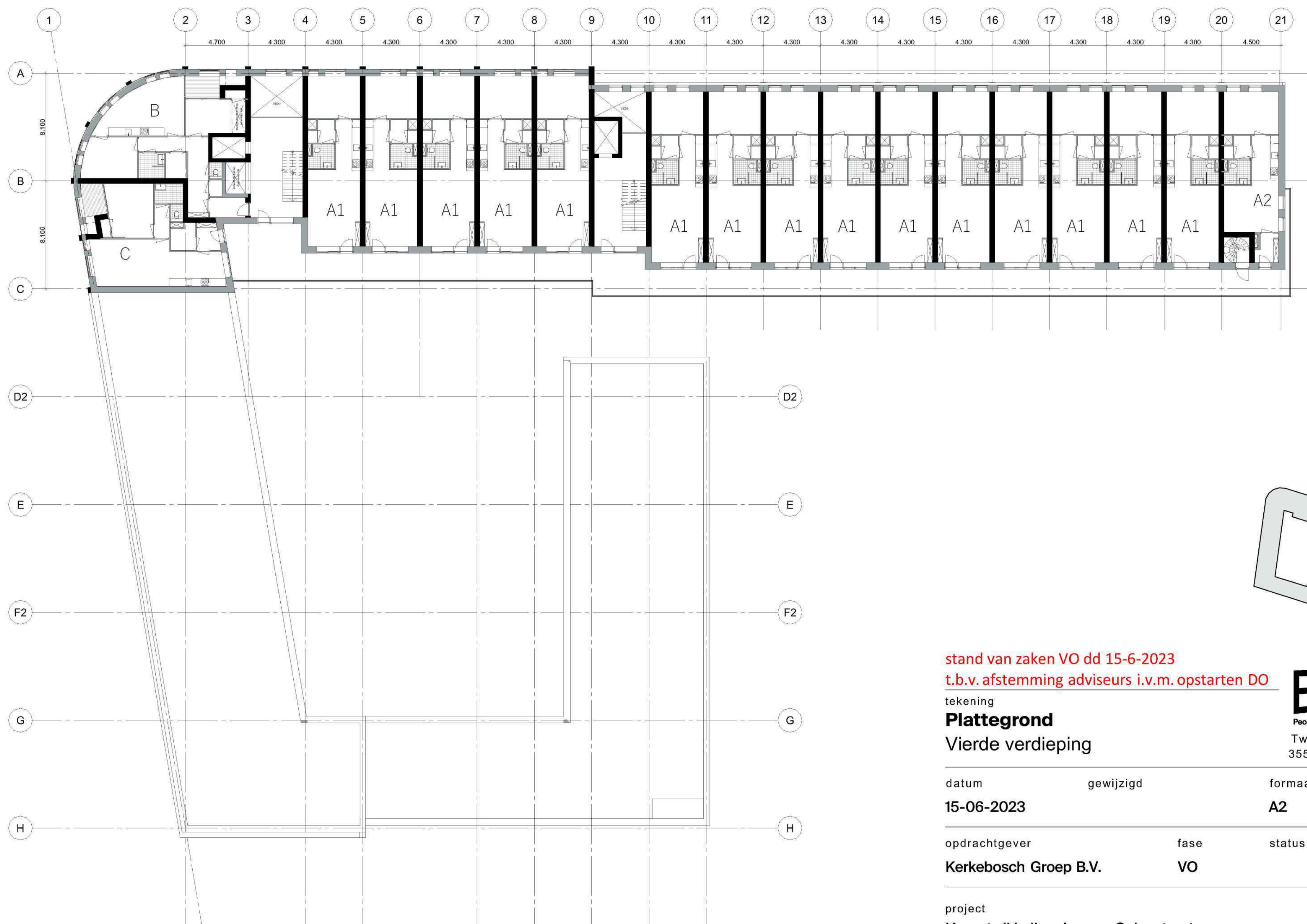
BLAUW
People driven architecture

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		103

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



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

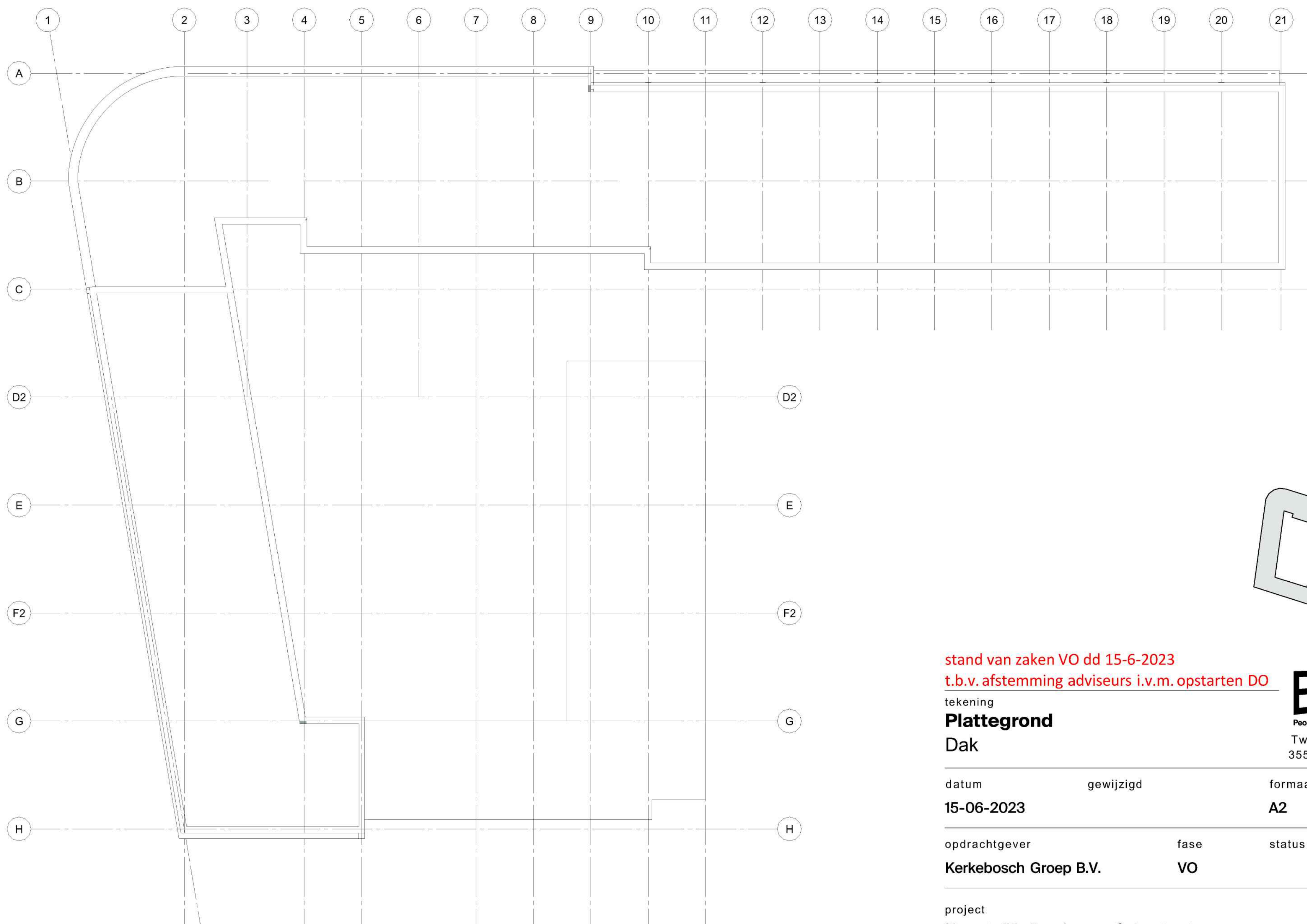
tekening
Plattegrond
Vierde verdieping

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		104

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
Dak

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

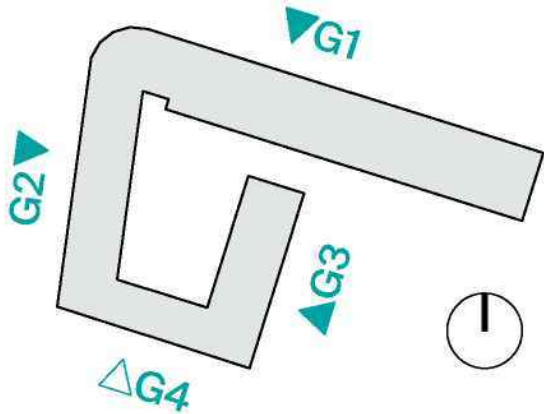
datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		105
project	projectnr		
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN		



Gevel G1 Kardinaal de Jongweg



Gevel G2 Jan van Galenstraat



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

tekening
Gevelaanzichten
Noord- en westgevel

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

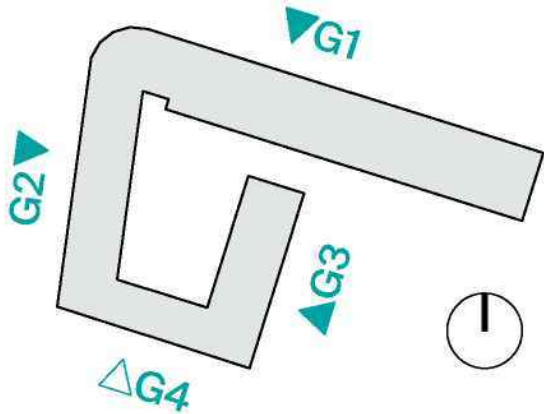
datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		200
project	Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht		projectnr 006GIN



Gevel G4 Huizingalaan



Gevel G3 Zeemanlaan



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

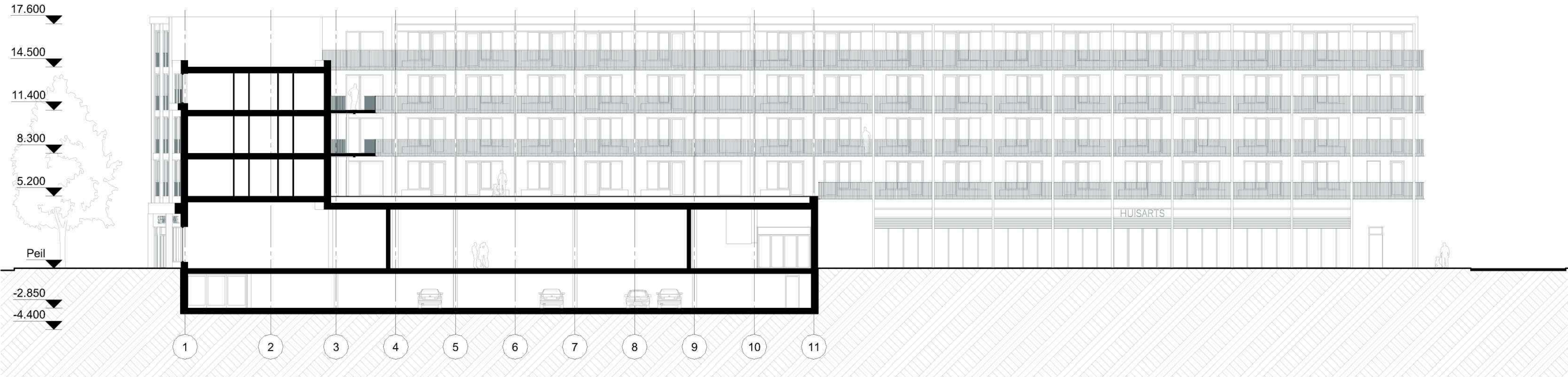
tekening
Gevelaanzichten
Zuid- en oostgevel

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

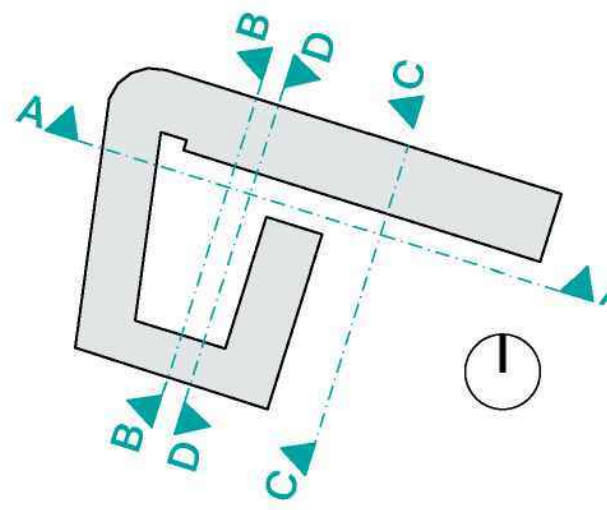
datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:200

opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		201

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



Doorsnede AA



Doorsnede BB

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

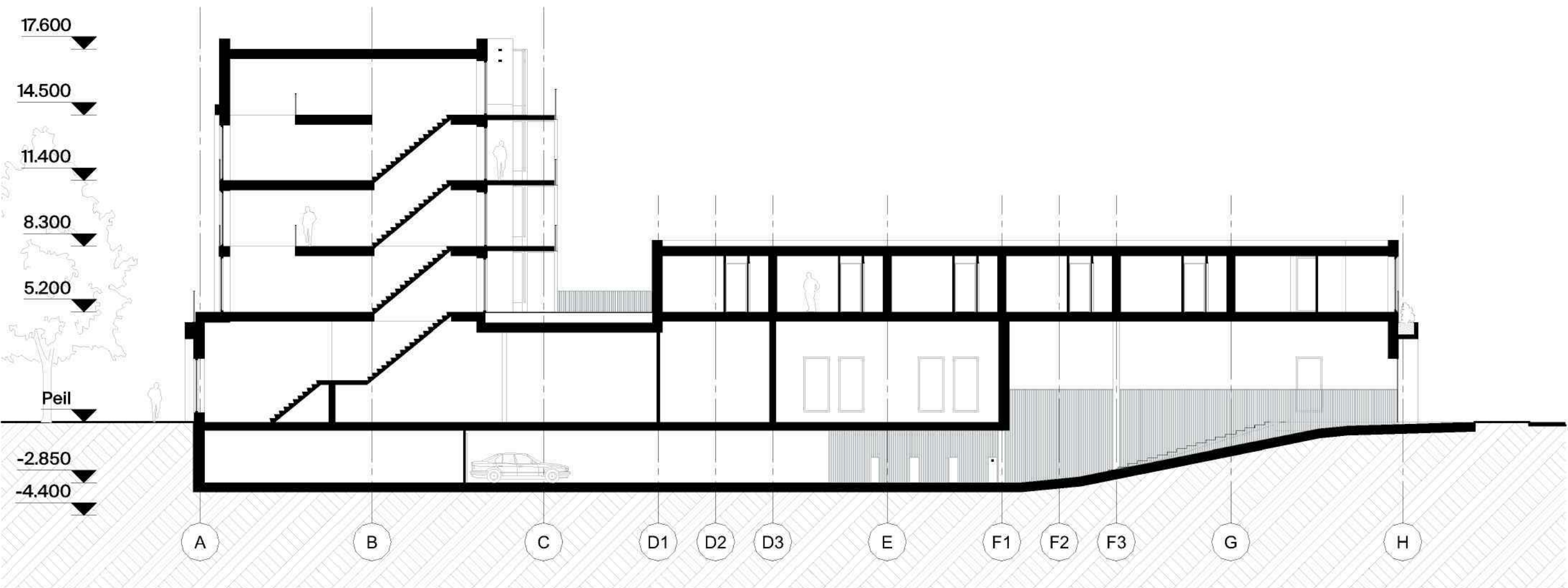
tekening
Doorsneden
AA en BB

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

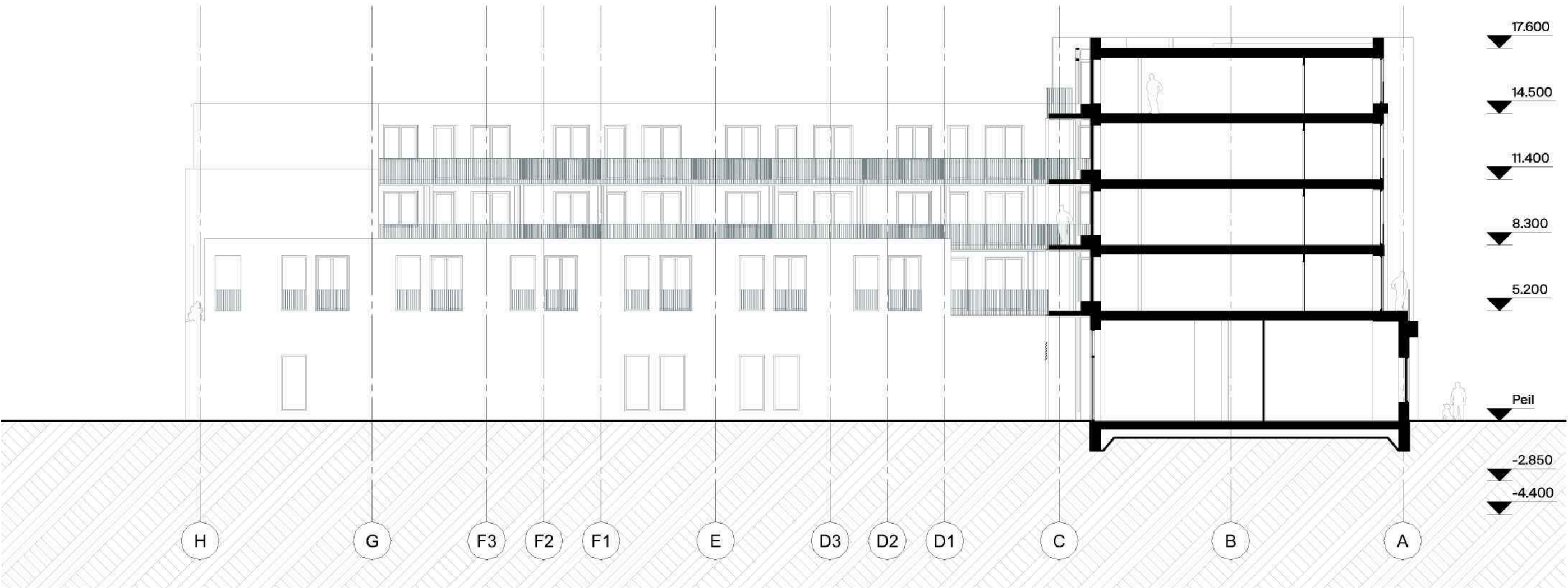
datum	gewijzigd	formaat	schaal
15-06-2023		A2	1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		300

project
Herontwikkeling Jan van Galenstraat
Utrecht

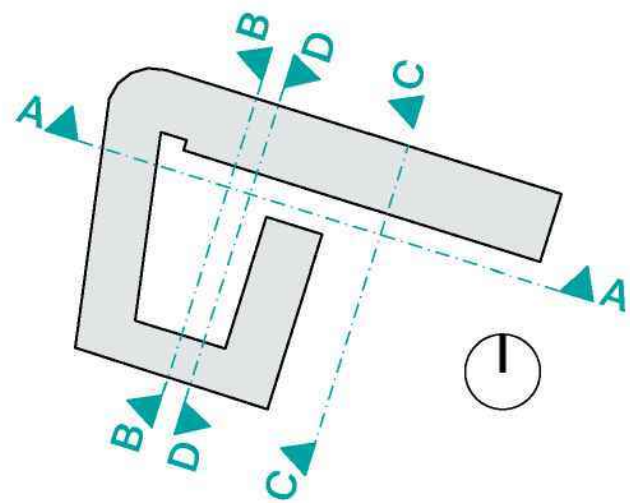
projectnr
006GIN



Doorsnede DD



Doorsnede CC



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

tekening
Doorsneden
CC en DD

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		301
project Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht			projectnr 006GIN

From: "5.1.2E | BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Sent: Tue, 4 Jul 2023 10:26:34 +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>; "Info@yellowconcrete.nl" <Info@yellowconcrete.nl>; "5.1.2E | Kerckebosch Groep"
<5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Dag 5.1.2E en 5.1.2E

Bedankt voor het toesturen van de concept opzet voor een mobiliteitsplan. Ik zal dit doorzetten naar onze opdrachtgever.

Jammer dat het onderzoeksbureau het rapport nog niet heeft kunnen afronden. Als het goed is, heeft de laatste parkeerdrukmeting inmiddels plaatsgevonden.

Het is mij niet duidelijk of de conclusies en adviezen uit de email van 5.1.2E intern zijn gecoördineerd met de andere expertises; met 5.1.2E (overall / proces), 5.1.2E (landschap / o.r.) en 5.1.2E (stedenbouw). Zeker omdat er bij dit plan en proces een aantal (soms tegenstrijdige) aspecten spelen, is het belangrijk om te weten of elk advies klopt met overige randvoorwaarden. Neem bijvoorbeeld de wens/eis uit de aangenomen motie om de parkeergarage alleen aan de woonfuncties toe te kunnen, die niet strookt met het parkeerbeleid.

Zie verder mijn vragen hieronder.

Wij zijn dus nog in afwachting van de rapportage m.b.t. de parkeerdrukmetingen en de definitieve conclusie daarover vanuit de gemeente. Zodra deze input er is, zou ik willen voorstellen om nog een vervolg afspraak in te plannen.

De financiële haalbaarheid van de parkeergarage staat zoals jullie weten onder druk. Dit heeft te maken met het wegvallen van de supermarkt als belangrijkste inkomstenbron voor de gebouwde parkeervoorziening, nu er sprake zal zijn van een mandjeswinkel. Er moet worden gezocht naar een andere wijze van exploitatie voor de parkeergarage, waarbij inkomsten kunnen worden gegenereerd door parkeerplaatsen toe te kennen (te verhuren). Het deelgebruik is daarbij een beperkende factor.

Vragen die spelen: Voor welke functies is het parkeren bedoeld? Kunnen er plaatsen worden toegewezen aan woonfuncties? Ook in relatie tot de wens/eis uit de motie. Kunnen er bestaande of nieuwe parkeerplaatsen in de o.r. worden toegekend aan de overige functies? Zo ja, dan kan een deel van de parkeerplaatsen in de parkeergarage worden onttrokken aan deelgebruik en worden verhuurd.

Dit zal een gezamenlijk zoektocht zijn.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven 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.

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

Verzonden: woensdag 28 juni 2023 21:44

Aan: [redacted] | BLAUW People driven architecture <[redacted]@blauw-architecten.nl>

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

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

Hoi [redacted]

Zie bijlage waar je om vroeg.

Goederenvervoer

Daar hebben we al eerder contact over gehad met onze collega en heeft zijn advies gegeven. Ik dacht dat [redacted] dat al gedeeld had. Laden en lossen specifiek voor de bevoorrading van de supermarkt. Dat zal t.z.t. een verkeersbesluit voor gemaakt worden.

Reactie BLAUW:

Voor zover ik weet hebben wij nog geen advies van goederenvervoer ontvangen.

Jij geeft hierboven aan dat het laden en lossen specifiek voor de bevoorrading van de supermarkt bedoeld is. Wordt hiermee de laden en lossen plek op de verlengde bushalte langs de KdJ weg bedoeld?

Casper deed bij het overleg de suggestie om deze laden en lossen plek ook te laten gebruiken voor de andere functies. Dit kan de impact van (extra) laden en lossen plekken op de openbare ruimte beperken. Is deze mogelijkheid nog onderzocht, en afgestemd met [redacted] en [redacted]?

Overig laden en lossen: is de input hiervoor met [redacted] gedeeld?

Parkeeronderzoek

Het onderzoeksbureau had ziekten en daardoor wordt het alsnog 1 juli. Vervelend, want hierdoor moeten we langer wachten op het rapport.

Interpretatie van de ruwe data:

Jan van Galen

Fietsparkeren lijkt procentueel niet best. Echter, absoluut valt het reuze mee. Een paar extra rekken bij de winkelstrip (3a) en de huurflats (5, 6a en 9a) en je komt tegemoet aan de vraag. Idee/advies een wit vlak met een fietstegel en wat rekken voor speciale fietsen zoals de elektrische fiets.

Vraag BLAUW:

Waar refereren de nummers 3a, 5, 6a en 9a aan?



Parkeerdruk

Zoals verwacht is de parkeerdruk hoog. In de nacht 89% over het hele gebied. Rond de Jan van Galenstraat zelfs veel rode en paarse vakjes.

Het (informele) aanbod moet eerst in overeenstemming gebracht met de werkelijkheid. Dit gaat het onderzoeksbureau nog aanpassen. Zij hanteren eigen richtlijnen en wijken af van de werkelijkheid.

Zoals:

--> bij informele plekken moet ook kijken naar de vraag: als er meer auto's staan, en ze staat niet fout geparkeerd, dan past het blijkbaar. En is het aanbod dus hoger.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



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

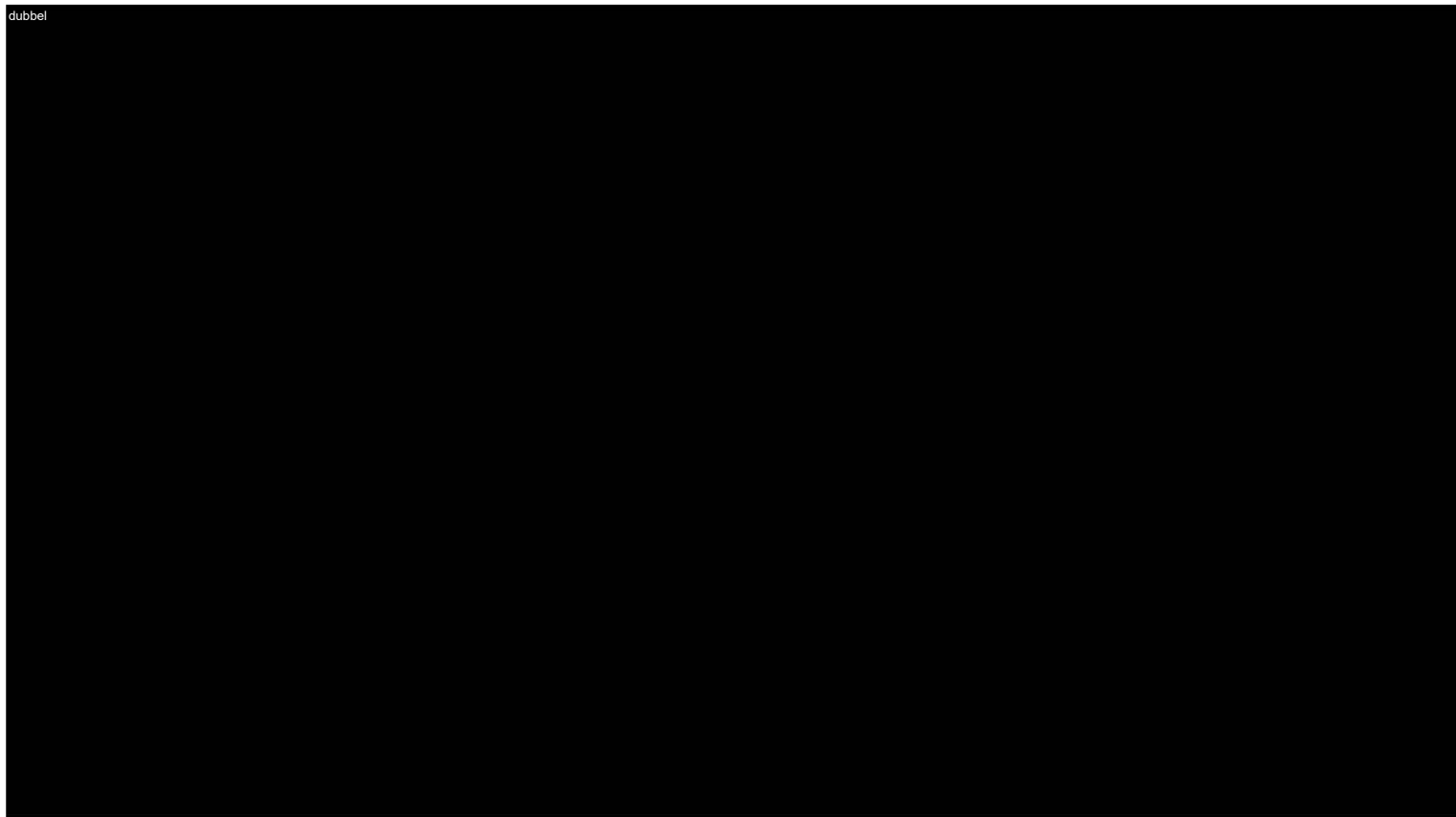
Verzonden: maandag 26 juni 2023 11:06

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

<5.1.2E @utrecht.nl>; 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 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



From: "5.1,2E"
Sent: Tue, 4 Jul 2023 13:32:15 +0100
To: "5.1,2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hoi 5.1,2E

Yes, dat begrijp ik. Ik ga deze en komende week met de experts afstemmen hierover. Ik zal je dan een update sturen.

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 11:42
Aan: 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

De vrachtwagen is een standaard component uit onze teken-bibliotheek, en de afmetingen van de verlengde bushalte een aanname van onze kant. Dit is niet persé maatgevend voor het type vrachtwagen dat hier gaat bevoorraden, inclusief bijbehorende draaicirkels / manoeuvreerruimte en dergelijke. Vraag is waar meer exacte input vandaan komt: bij jullie intern vanuit verkeer / goederenvervoer?

Hartelijke groet,

5.1,2E

BLAUW

People driven 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.

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 11:04
Aan: 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

Ah super, je had de vrachtwagen er al in gezet 😊
Ik zal even achter de dwg vd fietsroute aan gaan. Het profiel vd KdJ is echt toekomst dus daar kunnen we nu nog geen rekening mee houden.

Thanks!

5.1,2E

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

Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 10:09

Aan: 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

Nee, wij hebben nog geen dwg van de doorfietsroute ontvangen.

Mocht er al meer bekend zijn van het toekomstige profiel van de KdJ weg, dan is dat misschien ook goed om in de tekeningen te verwerken. Weet jij daar meer van? Of is dat nog de verre toekomst?

Hierbij de voorlaatste stand van het plan. Wij zijn nu gestart met het DO en hierbij gaan er nog een aantal zaken wijzigen. Maar de ingang van het magazijn zal nagenoeg op dezelfde plek blijven; zelfde geldt voor de woningentrees en toegangen van de winkels. Dus met deze stand kun je alvast aan de slag.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven 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.

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

Verzonden: vrijdag 30 juni 2023 12:36

Aan: 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

Nogmaals dank voor de heldere uiteenzetting hieronder. Heb jij inmiddels de dwg van de doorfietsroute mijn collega's ontvangen? Zou je mij de laatste versie van het gebouw toe kunnen sturen? Dan kan ik alvast aan de slag met de studie naar de laad&los situatie via de KdJ.

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 @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

dubbel

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 5 Jul 2023 17:21:26 +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>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hoi 5.1,2E - 5.1,2E

Bedankt voor de tekening. De nieuwe rand van het fietspad aan de zijde van de sloopbouwnieuw betreft de plangrens aan de Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg is de afgesproken plangrens. Ik zie alleen niet terug op de tekening. Klopt dat?

Volgende week zitten 5.1,2E en ik kort samen om de inrichting van de trottoirzone voor de Jan van Galenstraat (onderdeel van de sloop-nieuwbouw) af te stemmen op de uitwerking van het VO van de Jan van Galenstraat.

Met vriendelijke 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 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

Verkeerskundig Ontwerper

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 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 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 <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.

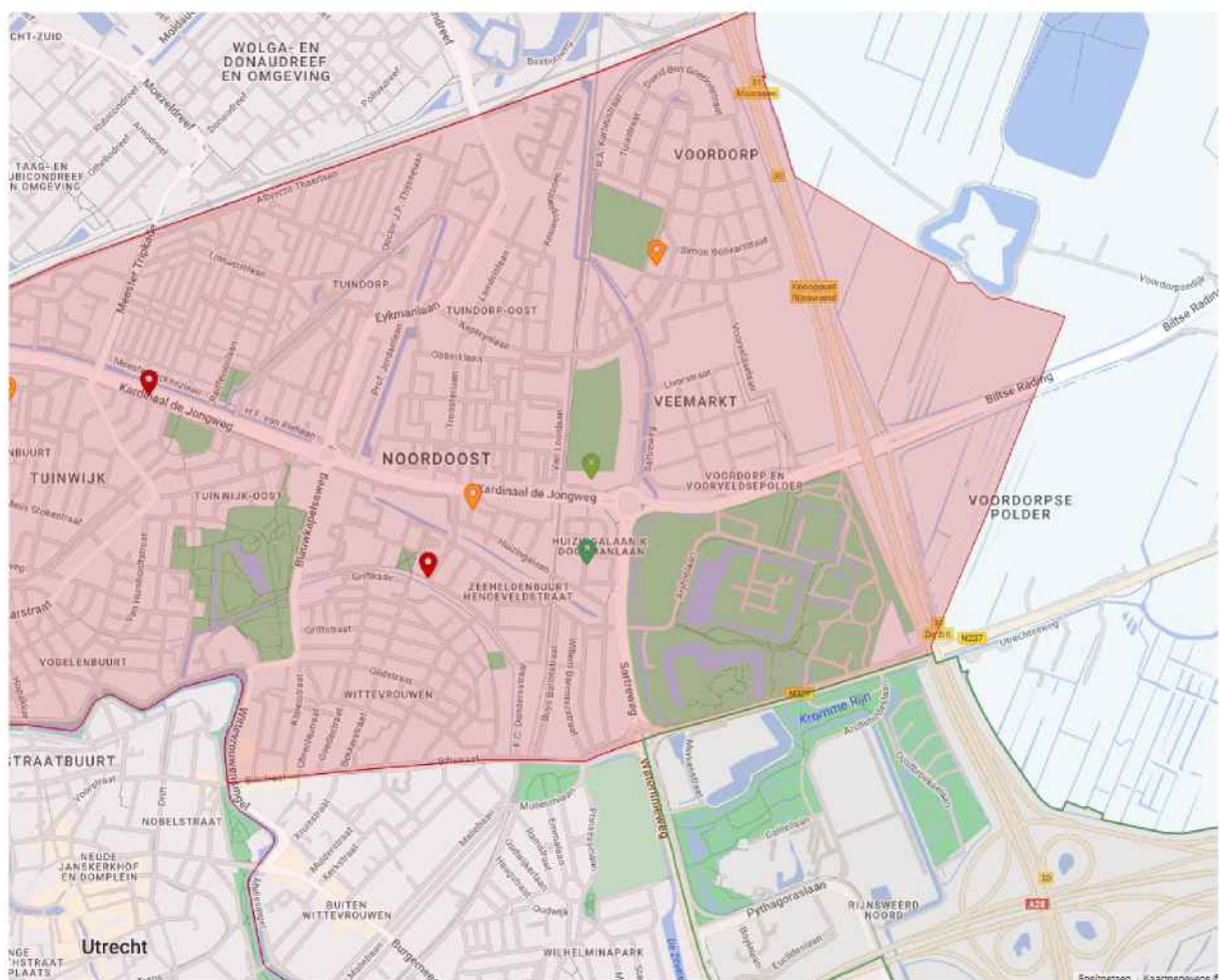
Groet, 5.1,2E 5.1,2E

Kaart • MPR 2023 Gemeente Utrecht (ruimteliijkeprojectenutrecht.nl)



Voor de Brainstormsessie:

- Kögllaan - nieuwbouw
- Scouting – naar Manegelaan
- Park Voorveldselaan – fietsaansluiting op wijk Oost Park Bloeyendaal – fietstunnel terug?
- Voorveldselaan (wens sluipverkeer te weren – 1 richtingsverkeer invoeren)
- Uitbreiding Sportcomplex - Sportverenigingen
- Eindbeeld Biltse Rading – fiets voetganger, dan pas auto -
- Fietsroute(s) en nieuwe fietsverbindingen naar Veemarkt?
- Betaald parkeren per 1 aug Voorveldselaan en stadsbreed en opheffen – effecten?



Kaart • MPR 2023 Gemeente Utrecht (ruimtelijkeprojectenutrecht.nl)

Historie

Middeleeuwen

In de twaalfde eeuw (1114 – 1126) heerste in Utrecht bisschop Godewald. Hij gaf zijn monniken uit de abdij Oostbroek opdracht het moeras ten oosten van de stad Utrecht te ontginnen. Door het water beheersbaar te maken werd het geschikt voor landbouw en veeteelt. Eerst werden er dijken aangelegd, onder meer bij Wijk bij Duurstede en Utrecht. De laatste bekende dijk is de Ezelsdijk, die in

de zeventiger jaren is vervangen door wat nu de Huizingalaan is. Het bronzen beeld van de twee ezels op de hoek van de Jan van Galenstraat en de Kardinaal de Jongweg herinnert nog aan deze dijk. Na de aanleg van deze dijken werden er vele sloten gegraven, evenwijdig aan elkaar en min of meer loodrecht op voornoemde dijken. Dit patroon is nog steeds vanuit de lucht op sommige plaatsen goed te zien. In het park is het wilgenveld er ook een rest van. Tegelijk met de ontginning breidde de bebouwing zich uit buiten de stadsmuren langs de Biltstraat naar het oosten. Daaruit groeide de voorstad Wittevrouwen. Zij had een eigen buitenpoort, de Gildpoort, ter hoogte van de Museumbrug. De polders ten noordoosten van de stad (de driehoek die nu gevormd wordt door de Bilt, Groenekan en Utrecht) behoorden tot het dorp Voordorp: de Voordorpse landen en later de Voordorpse Polder.

Negentiende eeuw

Een heel belangrijke stap in de geschiedenis van het park is de aanleg van de Nieuwe Hollandse waterlinie. De Hollandse waterlinie bestaat al sinds de 17de eeuw en liep oorspronkelijk van de Zuiderzee tot aan de Lek. Door land onder water te zetten kon het Westen van het land worden verdedigd, bijvoorbeeld tegen de Fransen onder aanvoering van Lodewijk XIV. Nu zijn vooral de forten nog over, ondermeer fort De Bilt en Blauwkapel, die op strategische punten in de linie werden gebouwd. Het fort De Bilt (1816-1819) moest de oostelijke toegangsweg naar Utrecht blokkeren en verrees daarom midden op de Biltse straatweg. Pas in 1930 werd de oude situatie hersteld. Sindsdien zijn er twee halve forten, gescheiden door de Biltse straatweg. Het noordelijk deel is tijdens de Tweede Wereldoorlog door de bezetter gebruikt om verzetsstrijders te fusilleren. Een monument en een jaarlijkse herdenking herinneren daaraan.

Twintigste eeuw

Voor de forten was een vrij schootveld vereist. Daarom mocht in hun buurt niet in steen worden gebouwd. De vier houten huizen langs de Biltsestraatweg (o.a. nrs. 102 en 108) zijn het gevolg van deze maatregel die pas in 1947 is opgeheven. Een ander voorbeeld is theehuis Rhijnauwen. Sindsdien is het traditionele beeld van de Voorveldse polder als een weidegebied met hier en daar een militair fort, snel veranderd. Eind 19de eeuw wordt de naam Voordorpse polder door het verdwijnen van het dorp al vervangen door Voorveldse polder. Na 1947 rukte de stad verder op met woonwijken als Tuindorp-Oost en Voordorp en grote wegen als Sartreweg, de Biltse Rading en de A 27 werden aangelegd. In het vierkant dat deze wegen samen met de Biltsestraatweg vormen ligt het park. De eerste tennisbanen met houten theehuis werden in 1921 gerealiseerd op een stukje grond tussen de Ezelsdijk (Huizingalaan) en de Willem Barentzstraat. De MIT (Match- Ice-Tennis) tennisbanen. Die maakten in de jaren zeventig geleidelijk plaats voor een bowlingbaan en hotel Mitland. In diezelfde tijd werd het gebied ingericht als een recreatiepark. Het bood tussen zijn waterlopen en groen plaats aan twee maneges, een voetbalclub (Voorwaarts) een camping (voorheen Camping Berekuil, nu Budgetcamping ☺) en een tennisvereniging (ULTC Iduna). Het tegen de camping gelegen meertje is uitgediept door afgraving van de grond ten behoeve van de A 27. Later is puin van de Jaarbeurs (de oude Bernhardhal) erin gestort zodat ook op de bodem nog enige historie van de stad is terug te vinden. Van de oorspronkelijke Voorveldse polder is in feite alleen het zogenaamde wilgenveldje overgebleven.

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 7 Jul 2023 12:19:03 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Beschouw mijn mail als niet verzonden! Dat voorkomt verwarring.

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 7 juli 2023 13:02
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Hi 5.1,2E dit zijn hele oude tekeningen. De situatie is nu toch totaal veranderd? Ik heb gisteren een nieuwe pdf gekregen. Die gebruiken we dan voor maandag. Of had je iets anders in gedachten?

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 7 juli 2023 11:44
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Ha 5.1,2E

Ik vond dit per toeval. Dit helpt je volgens mij. Zie hieronder van 5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

Noordoost

5.1,2E

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



Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 15 december 2022 09:34
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E 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: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Ha 5.1,2E

Excuses dat ik wat laat regeer maar het is 'een beetje druk'.

Ik zal een afspraak plannen om je bij te praten over het project. De laatste stavaza is dat een collega van 5.1,2E tussen kerst en oud/nieuw de draaicirkels van de vrachtauto bij de logistieke ingang gaat intekenen. Ik heb hiervoor de .dwg tekeningen van de architect ontvangen. Als we de tekeningen hebben kunnen we kijken wat de gevolgen zijn.

Waar we (nog) niet naar kijken zijn de draaicirkels op de kruising Jan van Galenstraat – Huizingalaan. Dit is onderdeel van de fietsstraat. Het is onduidelijk wanneer het ontwerp verder wordt opgepakt. Het lijkt me echter wijsheid de draaicirkels ook op deze kruising in te tekenen (in het FO fietsstraat) om te zien waar het wel en niet goed gaat en inschatten of het wel oplosbaar is of 'een dingetje' is.

@5.1,2E heb jij je collega al gemaïld? / zijn bijgesloten .dwg dat wat nodig is om de cirkels in te schetsen?

Mvg,

5.1,2E

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

Verzonden: woensdag 30 november 2022 20:42

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

Onderwerp: RE: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Collega's,

Via 5.1,2E hoor ik dat er een verkeerskundige nodig is, na vertrek van 5.1,2E 5.1,2E Er zou een vervanger komen meende ik, maar helaas is die er niet. Of ik het erbij kan hebben is een 2^e, maar andere keuze is er op dit moment niet en het blijft voorlopig mijn wijk, waar ik inmiddels aardig wat vanaf weet. Dat houdt in dat ik bijgepraat moet worden en 5.1,2E als Senior mijn sparringspartner.

Ik hoor graag of ik nodig ben, maar zoals ik de mail hieronder lees kan ik wel adviseren voor het laden en lossen en de verkeersbesluiten aanvragen is een 2^e stap.

Mvg,

5.1,2E

Van: 5.1,2E 5.1,2E

Verzonden: dinsdag 29 november 2022 13:23

Aan: 5.1,2E 5.1,2E

CC: 5.1,2E 5.1,2E 5.1,2E

Onderwerp: RE: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Hoi 5.1,2E

Dit onderwerp staat nog op de to do list van 5.1,2E Is dit nu het laatste dat wij hebben besproken met 5.1,2E?

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
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: vrijdag 21 oktober 2022 10:58

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

Onderwerp: RE: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Moet het toch op de Jan van Galenstraat

Mijn voorstel Locatie B op trottoir

- Wel uitrit tussen bomen
- Vrachtwagen kan goed indraaien
- Ziet er niet uit als een parkeerplaats
- Als laden en zou worden georganiseerd gaat het ws toch hier gebeuren
- Korte lijn met winkel dus kortdurend overlast
- Kan in venstertijden en verder toch vanaf de Huizingalaan (Hybride oplossing)
- Geen vrachtverkeer over Huizingalaan
- Gedoe winkels voor eigen deur en niet bij iemand anders

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Stadsbedrijven
Stadsingenieurs
Maandag t/m donderdag

Postbus 123
3500 AC Utrecht



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

Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 17:33

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

Onderwerp: FW: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Als jij dit een beetje op elkaar kan leggen (wij en zij) dan ben ik benieuwd. Voorkeur nu Huizingalaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E 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

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: donderdag 20 oktober 2022 14:09

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

Onderwerp: Herontwikkeling Jan van Galenstraat: schets inrichting openbare ruimte

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

Bijgesloten de schets die we hebben gemaakt en voor reactie op 1 november aan de buurt wordt getoond.

Daarnaast ter info ook de impressies van het gebouw.

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



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 7 Jul 2023 12:21:43 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: fietsparkeren Jan van Galen in de openbare ruimte

Ha 5.1,2E

Zojuist in het overleg met 5.1,2E 5.1,2E en 5.1,2E het volgende besproken:

Totaal 265 fietsparkeren in de openbare ruimte intekenen voor alle vormen en maten fiets.

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

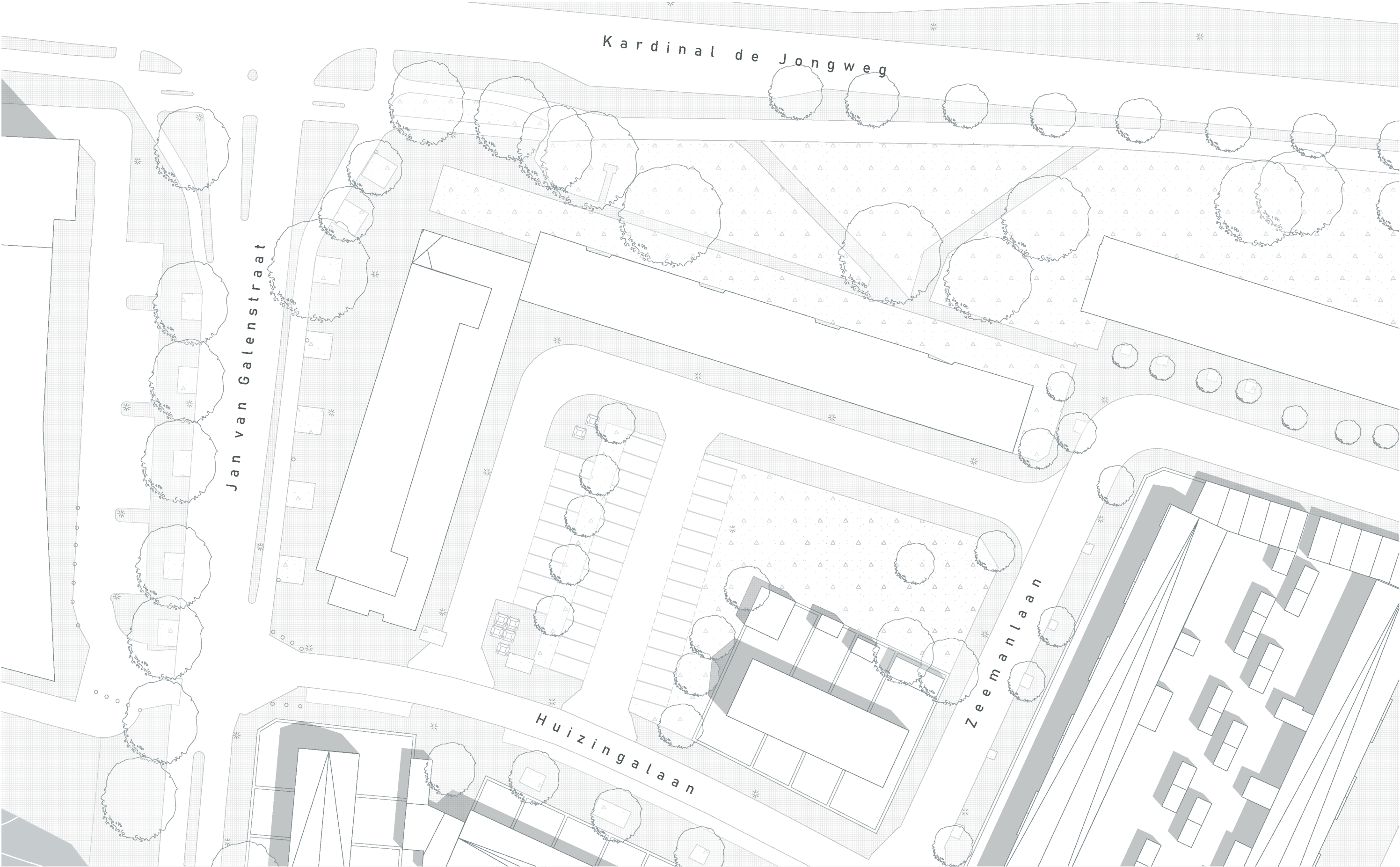
Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



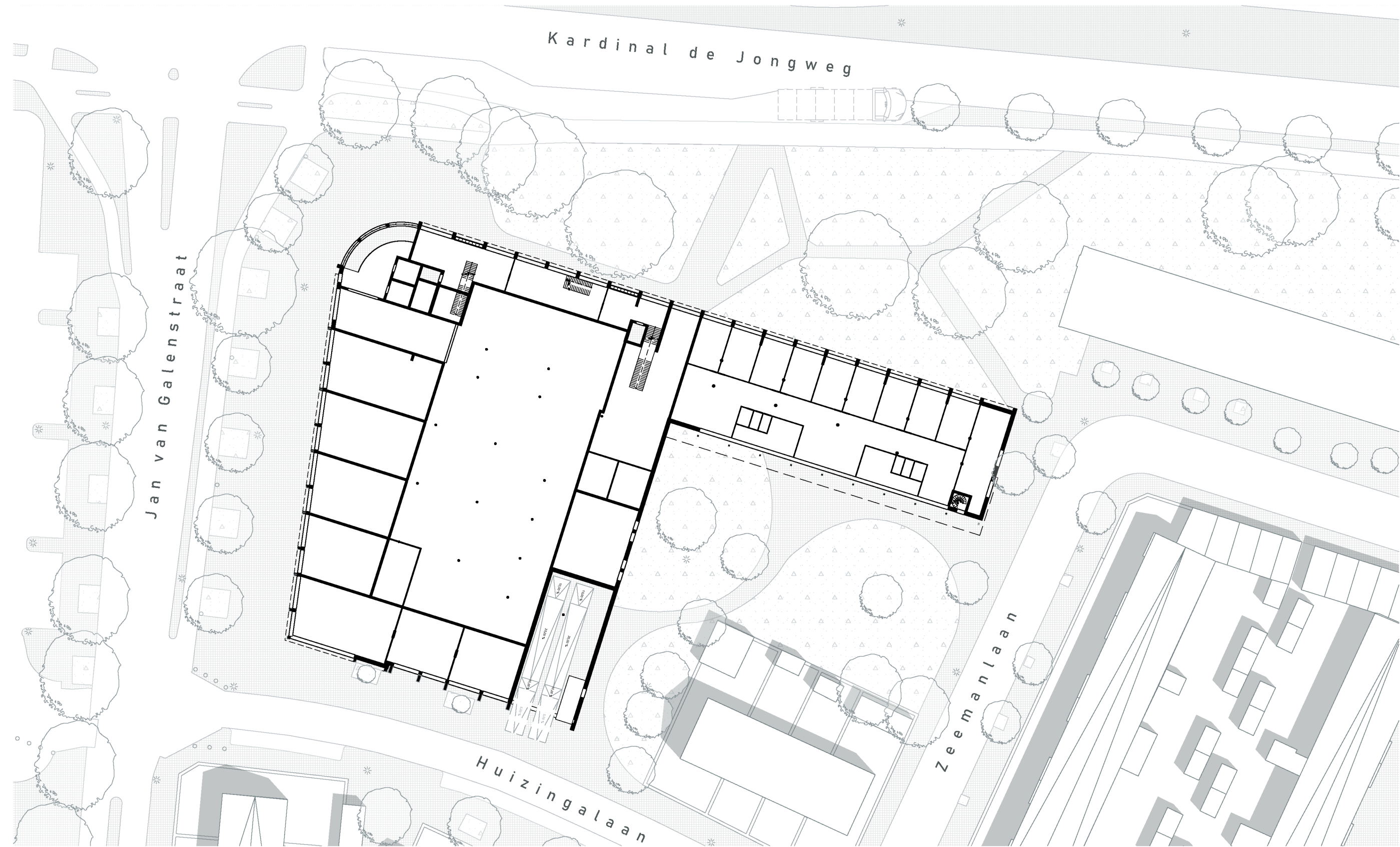


stand van zaken VO dd 15-6-2023
t.b.v. afstemming adviseurs i.v.m. opstarten DO

tekening
Situatie constructeur
Maaiveld - bestaande 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			projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht			006GIN



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			projectnr
Herontwikkeling	Jan van Galenstraat	Utrecht	006GIN

From: "5.1.2E"
Sent: Mon, 10 Jul 2023 11:02:23 +0100
To: "Informatie Logistiek Centrum" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Printen op A1
Attachments: 20230615_006GIN_VO_svez tbv opstart DO (nieuwe situatie).pdf, 20230615_006GIN_VO_svez tbv opstart DO (bestaande situatie).pdf

Beste heer/mevrouw,

Kunt u bij kaarten op A1 uitprinten? Hoeft maar 1 stuks van ieder.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
(Beleids)Adviseur/ Projectleider

5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Duurzame Stad

maandag, dinsdag, woensdag en donderdag



Bus via rechtsafstrook

Busbaan (rechts)

Verlengde busbaan
(rechts)

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 10 Jul 2023 16:37:03 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Ha 5.1,2E

Zoals ik het begreep wordt het profiel van de KdJ iets breder omdat er een stukje middenberm gebruikt gaat worden voor de rijbaan en dat er dan genoeg ruimte tussen de stoepranden is om 3 rijstroken aan te leggen waarvan 2 voor de auto en één voor een vrije busbaan.

De busbaan komt dan aan de zijde van ons project en begint een stuk na de locatie van de huidige bushalte (boom of vijf verder). GU en provincie bespreken of de busbaan niet beter gelijk na de halte kan starten. Wij gaan uit van het laatste omdat dit in ons plangebied ligt. Blijft het uiteindelijk toch bij een boom of vijf verder dan zien we dat later wel weer.

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 10 juli 2023 17:01
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 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 en 5.1,2E geeft de grove schets in de bijlage weer wat we vanmiddag hebben besproken? Donderdag bespreek ik dit met 5.1,2E 5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: maandag 10 juli 2023 16:59
Aan: 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

Thanks 5.1,2E 5.1,2E ik ga dit met de architect delen.

In het verlengde hiervan hebben we vanmiddag gesproken met oa 5.1,2E over de inpassing van een laad&los locatie voor de expeditie van de nieuwe supermarkt. Het idee is ontstaan om de laad&los locatie op de huidige bushalte te positioneren. Voor de Kardinaal de Jongweg wordt momenteel een verkenning gedaan voor een vrije busbaan, waarbij de 2-baans rijbaan iets naar boven wordt verschoven. De nieuwe bushalte kan dan in de vrije busbaan worden opgenomen. Ik heb ea in de schets heel grove proberen weer te geven, zie bijlage.

5.1,2E zou nog even bij jou langs lopen. Dan kunnen we dit donderdag bespreken.

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 10 juli 2023 12:58
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

Beste 5.1,2E

Misschien lukt het met deze DWG?

Ik ben benieuwd :)

Met vriendelijke groet,

5.1.2E 5.1.2E

Verkeerskundig Ontwerper

5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Stadsbedrijven

Stadsingenieurs



Van: 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 6 juli 2023 12:38

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

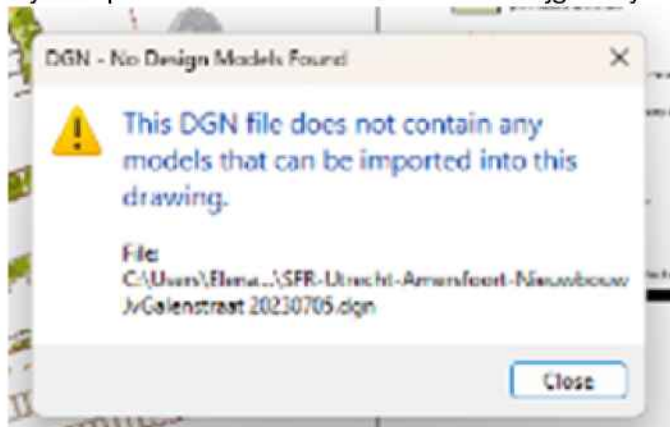
CC: 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl>

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

Beste 5.1.2E 5.1.2E

Dank voor de file maar het architectenbureau die aan de sloop nieuwbouw gaat werken kreeg de volgende melding:

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

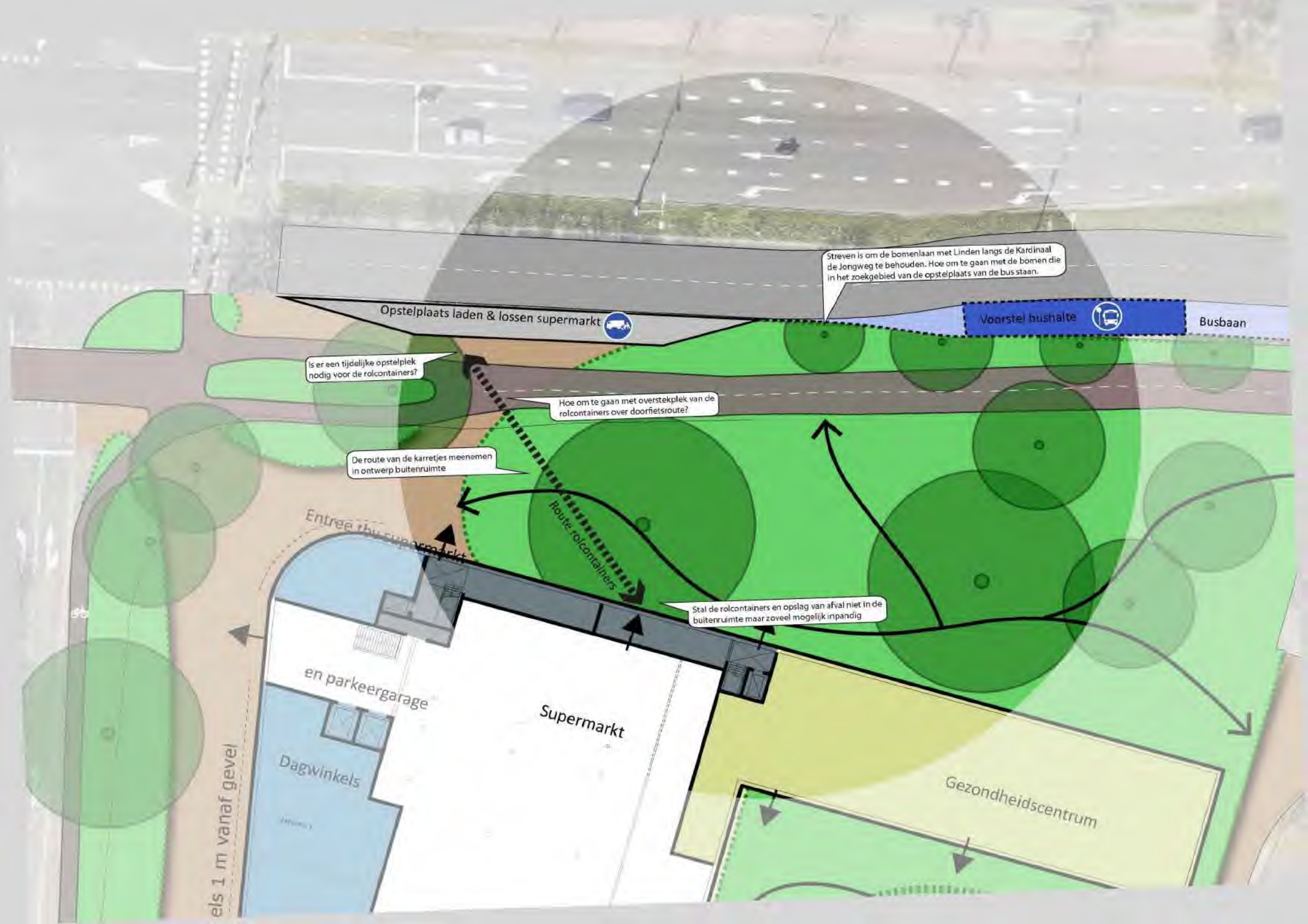


Of het wel lukt om de file te importeren in Archicad hebben wij nog niet getest. Maar ik twijfel dus of deze file bruikbaar / leesbaar is voor ons.

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!

Kan jij hen vraag verwerken? 5.1.2E



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 opstalplek 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 08:54:17 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren
Attachments: laden en lossen PLUS vrije busbaan.pdf, image007.jpg, image003.png, image001.png, image005.png, image006.png, image004.png, image006.png, image004.png, image002.png

Mijn excuses, ik heb het verkeerde bestand toegestuurd. Hierbij als bijlage

Van: 5.1.2E
Verzonden: maandag 10 juli 2023 17:37
Aan: 5.1.2E ; 5.1.2E
Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Ha 5.1.2E

Zoals ik het begreep wordt het profiel van de KdJ iets breder omdat er een stukje middenberm gebruikt gaat worden voor de rijbaan en dat er dan genoeg ruimte tussen de stoepranden is om 3 rijstroken aan te leggen waarvan 2 voor de auto en één voor een vrije busbaan.

De busbaan komt dan aan de zijde van ons project en begint een stuk na de locatie van de huidige bushalte (boom of vijf verder). GU en provincie bespreken of de busbaan niet beter gelijk na de halte kan starten. Wij gaan uit van het laatste omdat dit in ons plangebied ligt. Blijft het uiteindelijk toch bij een boom of vijf verder dan zien we dat later wel weer.

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 10 juli 2023 17:01
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 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 en 5.1.2E geeft de grove schets in de bijlage weer wat we vanmiddag hebben besproken? Donderdag bespreek ik dit met 5.1.2E 5.1.2E

Van: 5.1.2E
Verzonden: maandag 10 juli 2023 16:59
Aan: 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

Thanks 5.1.2E ik ga dit met de architect delen.

In het verlengde hiervan hebben we vanmiddag gesproken met oa 5.1.2E over de inpassing van een laad&los locatie voor de expeditie van de nieuwe supermarkt. Het idee is ontstaan om de laad&los locatie op de huidige bushalte te positioneren. Voor de Kardinaal de Jongweg wordt momenteel een verkenning gedaan voor een vrije busbaan, waarbij de 2-baans rijbaan iets naar boven wordt verschoven. De nieuwe bushalte kan dan in de vrije busbaan worden opgenomen. Ik heb ea in de schets heel grove proberen weer te geven, zie bijlage.

5.1.2E zou nog even bij jou langs lopen. Dan kunnen we dit donderdag bespreken.

Groet, 5.1.2E

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

Verzonden: maandag 10 juli 2023 12:58

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

Beste 5.1.2E

Misschien lukt het met deze DWG?

Ik ben benieuwd :)

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Stadsbedrijven
Stadsingenieurs



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

Verzonden: donderdag 6 juli 2023 12:38

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

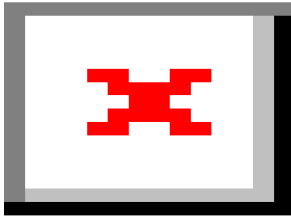
CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

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

Beste [redacted]

Dank voor de file maar het architectenbureau die aan de sloop nieuwbouw gaat werken kreeg de volgende melding:

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!

Kan jij hen vraag verwerken? Groet, [redacted]

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

Verzonden: woensdag 5 juli 2023 18:21

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

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

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

Hoi [redacted]

Bedankt voor de tekening. De nieuwe rand van het fietspad aan de zijde van de sloopbouwnieuw betreft de plangrens aan de Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg is de afgesproken plangrens. Ik zie alleen niet terug op de tekening. Klopt dat?

Volgende week zitten [redacted] en ik kort samen om de inrichting van de trottoirzone voor de Jan van Galenstraat (onderdeel van de sloop-nieuwbouw) af te stemmen op de uitwerking van het VO van de Jan van Galenstraat.

Met vriendelijke 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@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>; 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.

1. Aandachtspunten zijn wat betreft 5.1.2E

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

PARKEREN / VERKEER:

1. 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.

1. 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.**

1. 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.

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

Actie 5.1.2E **terugkoppeling hierover geven.**

1. 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.

1. Stappen t.a.v. parkeren:

1. Afronden rapportage parkeerdrukmeting
2. 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)

1. 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.

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

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

VERKEER EN INRICHTING OPENBARE RUIMTE:

1. Hiërarchie van gebruikers: 1. Voetgangers, 2. Fiets, 2. Auto.
2. 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 inbandige fietsenstalling is voorzien, wordt ontmoedigd?

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

1. Suggestie 5.1.2E [redacted] **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 [redacted] **collega goederenvervoer** (5.1.2E [redacted]) **laten meekijken**

1. Onderbrengen van pick-up point in gebouw?

Actie 5.1.2E [redacted] **contact met collega goederenvervoer**

1. Afval: hoeveel (en welke) ondergrondse containers zijn nodig en waar? Positie ook in overleg met inzameling.
2. *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).*
3. **Actie** 5.1.2E [redacted] **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 [redacted]



People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: +31 (0) 30 7854029

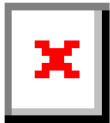
www.blauw-architecten.nl

5.1.2E [redacted] @blauw-architecten.nl

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.

 Veilig verstuurd via Ziiver
[Bekijk in de Ziiver-app](#)

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 11 Jul 2023 11:46:16 +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: RE Jan van Galenstraat samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren.html



Nieuw beveiligd bericht van 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E (Gemeente Utrecht) met het onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Open bericht

of klik op [deze link](#) om het bericht te openen.

Gemeente Utrecht mailt veilig met ZIVVER.

Heeft u vragen of loopt u tegen problemen aan bij het openen van dit bericht?

Ga dan naar de website van de gemeente Utrecht en typ in de zoekbalk: veilig mailen. U krijgt dan aanvullende informatie.

De afzender gebruikt Zivver ter bescherming van data en privacy, en kan zien wanneer het bericht is geopend. Houd er rekening mee dat deze e-mail alleen voor notificatiedoeleinden wordt gebruikt. Een antwoord direct op deze e-mail komt niet bij de afzender aan.

Bezoek het Zivver **Help Center** voor meer informatie of support.



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 11 Jul 2023 12:02:28 +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: Jan van Galenstraat: samenvatting en actiepunten overleg inrichting openbare ruimte en parkeren

Hi 5.1.2E
Lijkt me ook goed om het plan van architectenburo winkelcentrum JvG te ontvangen en dat wij dze in ons ontwerp (laten) plakken.

Graag dan in DGN Micorstation en met (herkenbare) topo en op coördinaten.

Kan jij die vraag stellen en toezien op uitleveren?

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: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 10 juli 2023 12:58

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

Beste 5.1.2E

Misschien lukt het met deze DWG?

Ik ben benieuwd :)

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: donderdag 6 juli 2023 12:38

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

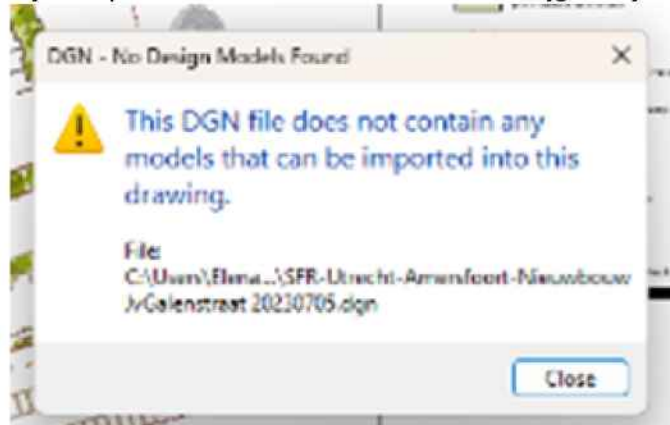
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

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

Beste 5.1.2E

Dank voor de file maar het architectenbureau die aan de sloop nieuwbouw gaat werken kreeg de volgende melding:

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!

Kan jij hen vraag verwerken? Groet, 5.1.2E

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

Verzonden: woensdag 5 juli 2023 18:21

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

Hoi 5.1.2E

Bedankt voor de tekening. De nieuwe rand van het fietspad aan de zijde van de sloopbouwnieuw betreft de plangrens aan de Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg is de afgesproken plangrens. Ik zie alleen niet terug op de tekening. Klopt dat?

Volgende week zitten 5.1.2E en ik kort samen om de inrichting van de trottoirzone voor de Jan van Galenstraat (onderdeel van de sloop-nieuwbouw) af te stemmen op de uitwerking van het VO van de Jan van Galenstraat.

Met vriendelijke 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 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

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

PARKEREN / VERKEER:

- 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.
- 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?