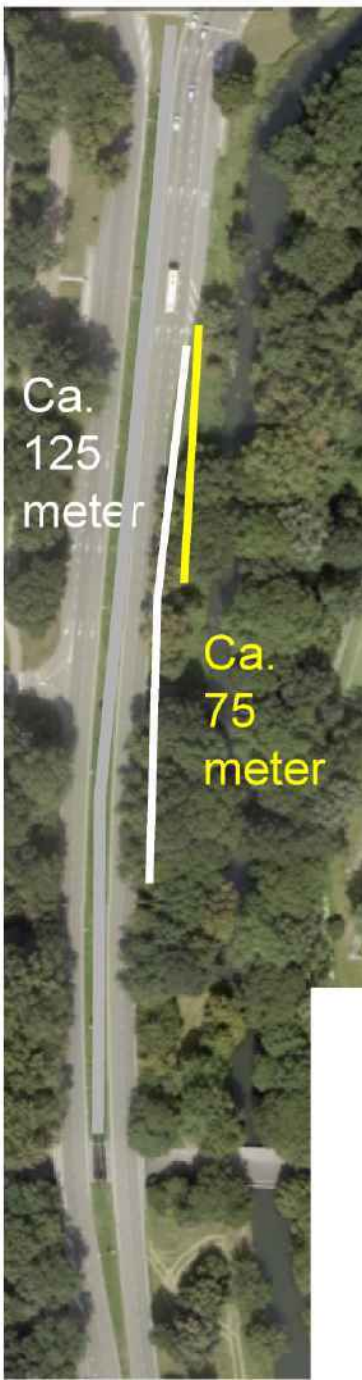




4c-3 Nieuwe busopstelstrook linksaf middenberm Sartreweg

- Reistijdwinst ca 60 seconden richting Overvecht
- Kosten € 550.000
- Impact groen middenberm geen bomen





4c-1. Verlengen opstelstrook rechtsaf en busstrook op Sartreweg naar Alfrinkplein, busstrook beter bereikbaar

Eerste indruk: Maatregel levert winst op als bus langs de wachtrij kan. Vraag is of voldoende lengte haalbaar is. Kan wel winst opleveren.

4c-2 busbaan over grote lengte (400-500 meter) naar linkerkant verleggen; **nieuwe variant**

(alleen lijn 77 halteert op Sartreweg, lijn 30 niet!) E.v.t. in middenberm, kan 60-120 seconden winst opleveren, omdat bus dan niet meer in de file voor Alfrinkplein hoeft te staan. Alleen levert dat nadeel op voor rechtsafslaan bus (SG41). Ook rekening houden met halteren lijn 77: zit een school in de buurt.

Kan ook gecombineerd worden met 'normaal' kruispunt op Alfrinkplein (volgende sheet)



Notitie bevindingen OV-verbinding Overvecht-UPS

Wat is hiervoor gedaan?

In de vorige fase van het project heeft er probleemanalyse en variantenstudie plaatsgevonden voor het versnellen betrouwbaarder maken van buslijn 30 tussen Overvecht station en Utrecht Science Park. De samenvatting en conclusies hiervan zijn te vinden in het document "*Wrap up variantenstudie OV-verbinding Overvecht-USP 20-09-2022*".

Eindconclusies van het variantenonderzoek is:

- Gezien de noodzaak tot het verbeteren van de OV- doorstroming op korte termijn in relatie tot een nog niet voldoende uitgewerkt eindbeeld voor de Kardinaal de Jongweg, gaan we voor de No Regret-maatregel (zoveel als mogelijk) uit van de beschikbare infrastructuur, zodat het OV verbeterd kan worden tot het moment dat toekomstige inrichting kan worden gerealiseerd.
- De verwachting is dat het verkeer de komende jaren zal toenemen, dus de druk op de doorstroming van de bus wordt groter, en daarmee de noodzaak iets te doen ook.
- Op basis van het onderzoek is gekomen tot voorkeursvariant 1. Waarbij we in de volgende fase gaan kijken waar we het groen zoveel mogelijk kunnen sparen door autostroken in te zetten voor de bus, op plekken waar dat kan.
- Deze variant is het meest wenselijk omdat het een snellere en betrouwbaardere busverbinding oplevert, met voor de andere verkeersgebruikers beperkt effect.
- Daarnaast wordt door het versmallen van de hele kardinaal de Jongweg extra groen toegevoegd en de verkeersveiligheid verbeterd.
- Variant 1 kan op de korte termijn de bus betrouwbaarder en sneller maken, wat leidt tot een betere verbinding. 3625 reizigers profiteren van deze maatregel. Als de frequentie van de bus ook wordt verhoog kan dit oplopen tot 4800 reizigers per etmaal.

Variant 2 (een volledige busbaan (of dynamische wisselstrook) op de Kardinaal de Jongweg) beperkt de doorstroming voor het autoverkeer dusdanig dat dit veel sluipverkeer in de omliggende straten oplevert en ook de andere bussen die de Kardinaal de Jongweg willen oprijden hindert bij de aansluitpunten. Tussenvarianten zijn onderzocht, maar leveren heel veel vertraging op voor de auto, en geen voordeel voor de bus, omdat deze uiteindelijk ook in de wachtrij van de auto's terecht komt.

Wat doen we nu?

Momenteel zijn we bezig met het herijken van de vastgestelde no-regretmaatregelen vanuit de vorige fase. Op de onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van de vastgestelde gewenste maatregelen.



Groene Golf inkorten

Mr Tripkade, optimaliseren
regeling voor OV

Jan van Galenstraat: Noordbaan
Klongweg rechtsafer wordt
busstrook en wordt verlengd

Alfrinkplein
Extra busopstelstroken

Berekuil voorstart OV vanaf het
zuiden

Compensatie extra verharding
door versmallen hele Kardinaal
de Jongweg versmald

Figuur 1 overzicht no-regretmaatregelen Ov-verbinding Overvecht-USB

We zoomen graag verder in op de twee voorgestelde maatregelen bij het Alfrinkplein. De maatregel op de Kardinaal de Jongweg richting het Alfrinkplein en de maatregel op de Sartreweg richting het Alfrinkplein.

Maatregel op de Kardinaal de Jongweg richting het Kardinaal Alfrinkplein

Het startpunt voor ons was een oplossingsrichting waarbij er een strook van ongeveer 2 meter van de middenberm en ongeveer 3 meter van de buitenberm bij de rotonde wordt toegevoegd aan de rijweg waardoor de bus een vrijliggende baan krijgt. Hiermee behalen we een reistijdwinst van 75 seconden richting het USB. Het nadeel is dat;

- We hiermee het doorgaande landschappelijke karakter op de Kardinaal de Jongweg verstoren
- We vergroten de barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg,
- We verslechteren de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer bij het Alfrinkplein,
 - o Dit gaat ten koste van groentijd voor het autoverkeer,
- We één boom moeten kappen (één van de twee bomen op tekening is niet aanwezig),
- Een wijziging in het bestemmingsplan vereist is.

Op Figuur 2 is het eerste schetsontwerp richting het Alfrinkplein te zien. Dat ontwerp hebben wij geoptimaliseerd en is te zien op Figuur 3.



Figuur 2 eerste schetsontwerp Kardinaal de Jongweg richting Kardinaal Alfrinkplein.

De buitenberm bij het Alfrinkplein behouden we en geven de bus bij de stoplichten voorrang, dit principe wordt bij de Europalaan zuid ook toegepast. De verslechtering van de oversteekbaarheid voor het langzaamverkeer bij het Alfrinkplein hebben we opgelost doordat we de rijweg niet hoeven te verbreden. Tot slot hebben we de bushalte Van Everdingenlaan direct verbonden met de vrijliggende busstrook.

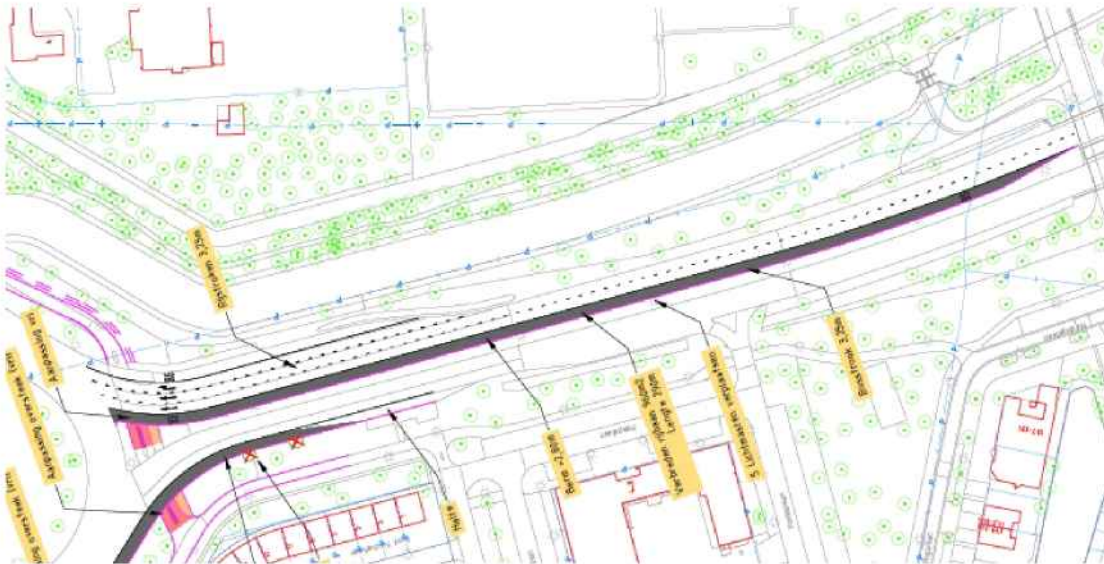
Het verkorten van de busstrook is geen optie, omdat in de praktijk de wachtrij terugslaat tot voorbij het spoor. Hierdoor zal de beoogde rijtijdwinst niet behaald worden.



Maatregel Sartreweg richting het Kardinaal Alfrinkplein

- We hiermee de doorgaande groenstructuur op de Sartreweg verstoren
- We vergroten de barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg,
- We verslechteren de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer bij het Alfrinkplein,
 - o Dit gaat ten koste van groentijd voor het autoverkeer,
- De rijweg wordt verbreed van 2 naar 3 rijbanen en ter hoogte van het stoplicht van 3 naar 4.

Op Figuur 4 is het eerste ontwerp van de Sartreweg te zien. Dat ontwerp hebben wij geoptimaliseerd en is te zien op Figuur 5.



Optimalisatie

We hebben de ligging van de nieuwe busbaan verplaatst naar de oostzijde van de Sartreweg, zodat het aansluit op de bestaande busbaan. Hierdoor hebben we minder van de middenberm nodig, verslechteren we niet de oversteekbaarheid voor fietsers en komt er geen extra strook ter hoogte van het stoplicht.



Conclusie

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

Verzonden: maandag 19 september 2022 10:36

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@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 <5.1,2E @5.1,2E >

Onderwerp: RE: Kernteam OV Overvecht-USP

Hoi 5.1,2E

Dank voor je bericht. Goed volgens mij dat we deze tussenstap nemen.

Ik heb twee vragen:

- De variantenafweging uit de vorige fase, kan je die met ons delen? Deze is bij mij niet bekend
- En een out-of-the box-gedachte wellicht? Hoofddoel van het project is versnellen van de directe verbinding tussen twee knopen (Overvecht en USP).

Het gebied (lokaal) wordt ook bediend door stadsbussen. Wat als we bus 30 gaan zien als 'snelbus' waarmee puur Overvecht, Rijsweerd en USP worden bediend? En we de overige haltes cancellen. Levert dat niet (veel) meer op dan 120 sec tijdswinst? Is dat wel eens onderzocht?

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
Stedenbouwkundige

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

Verzonden: vrijdag 16 september 2022 12:03

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

CC: 5.1,2E 5.1,2E <5.1,2E @ 5.1,2E >

Onderwerp: RE: Kernteam OV Overvecht-USP

Dag allen,

Tijdens onze laatste projectteamoverleg hebben we iets meer ingezoomd op de impact van de maatregelen op de kdw en Sartreweg ter hoogte van het Alfrinkplein. Vandaag heb ik ons buikpijnpoint voorgelegd aan 5.1.2E en ook hij is het er mee eens dat het niet gewenst is dat er zoveel asfalt bijkomt ten koste van het groen. Voor ons betekent dit dat er een tussenstap komt voordat we deze plannen in het IPV kunnen gielen. We gaan een variantenstudie doen naar andere mogelijkheden voor deze twee locaties waarbij minder extra asfalt vereist is. Die varianten met de onderbouwingen leggen vervolgens voor aan de wethouder om daar een besluit over te nemen.

Als eerste stap zal ik met **5.1.2E** kijken naar de varianten die in de vorige fase al zijn onderzocht en of het nog verstandig is te zoeken naar andere mogelijkheden. Komende week hoop ik jullie daarover meer te kunnen vertellen.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
Projectmanager

5.1,2E

5.1,2E 5.1,2E @utrecht.nl



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

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

Verzonden: maandag 13 juni 2022 16:41

Aan: 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E

CC: 5.1.2E @proinfra.nl

Onderwerp: Kernteam OV Overvecht-USP

Tijd: woensdag 14 september 2022 12:45-13:45 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Teams

Tweewekelijks overleg zoals besproken tijdens PSU dd 1 juni 2022. Ingepland tot einde van dit jaar. We wisselen zo mogelijk af tussen Teams en kantoor. Graag gehele reeks accepteren. Wijzigingen, annuleringen e.d. worden zo nodig gedaan per exemplaar.

BB 13/6

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

PMB

Stadsplateau 1, 3521 AZ, Utrecht

maandag t/m donderdag





Microsoft Teams-vergadering

Deelnemen op uw computer of via de mobiele app

[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

Lijn 30 busverbinding Overvecht - USP

Samenvatting probleemanalyse en variantenstudie

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

30 maart 2021

Project related

Inhoud

- No Regret maatregelen
- Doelstellingen & Probleemanalyse
- Maatregel in relatie tot toekomstbeeld
- Tidal flow wisselstrook
- Voorlopige conclusie
- Variant 1: Maatregelen ter bevordering reistijd en betrouwbaarheid OV
 - Reistijdwinst OV, inpassing, kosten en impact op groen/bomen per maatregel
- Variant 2: Busstrook op Kardinaal de Jongweg (zonder extra asfalt)
 - Reistijdwinst OV, inpassing, kosten en impact op groen/bomen per maatregel
- Tussenvarianten
- Baten
- Overzicht voor- en nadelen losse maatregelen
- Overzicht voor- en nadelen variant 1 en 2
- Beschouwing

Doelstellingen vanuit U-Ned

- Verbeteren bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht zodat een gezonde groei van de regio mogelijk is
 1. Verbeteren bereikbaarheid USP
 2. Verbeteren functioneren Utrecht Centraal (ontlasten)

Doelstelling No Regret maatregel HOV-busverbinding Overvecht- USP

- Verbeteren bereikbaarheid  USP
 - *Dit betreft een tangentiële verbinding tussen station Overvecht en het USP en is vooral bedoeld reizigers uit de richtingen  Hilversum en Amersfoort een goed OV-alternatief te bieden. Deze reizigers moeten momenteel nog grotendeels reizen via Utrecht Centraal.*
- Verbeteren functioneren Utrecht Centraal (ontlasten) 
 - *Idem vorig punt.*
- Mogelijk maken van huidige plannen voor woon- en werklocaties
 - *De verbetering richt zich op het beter bereikbaar maken de bestaande locaties Rijnsweerd en USP, maar schept mogelijk ook condities voor extra verstedelijking in Rijnsweerd en op het USP*

Doelstelling HOV-lijn 30: Overvecht - USP

1. Het doel is om de HOV-lijn 30 in de spits met nagenoeg dezelfde reistijd en betrouwbaarheid te laten rijden als in de huidige situatie (november 2019) in de dal uren en concurrerend te zijn t.o.v. alternatieve OV-verbindingen.
 - Huidige dienstregeling (= inclusief halteren) in de “avond” situatie is 17 minuten tussen USP en Overvecht en 14 minuten tussen Overvecht en USP

Neven doelstelling betrouwbaarheid

2. Het verschil tussen de dal- en spitsrijd van de bus mag maximaal 2 minuten zijn.
 - Nu is het verschil tussen spits en dal in de dienstregeling maximaal 5 minuten. Reistijdverschil in november 2019 is maximaal 2,5 minuut.
 - In de huidige situatie is de dienstregeling bepaald op de 85^e percentielwaarde. Dit betekent dat 85% van de bussen de reistijd binnen de gestelde waarde in de dienstregeling halen.
3. Groei van 2000 naar 5000 reizigers in 2030 (tussen Overvecht Station en USP)

No regret maatregel OV Busverbinding Station Overvecht - USP

- Onderdeel van pakket maatregelen, die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van USP, het ontlasten van Utrecht Centraal en/of het mogelijk maken van huidige plannen voor woon- en werklocaties.
- Vanuit het programma U-Ned is deze maatregel op hoofdlijnen uitgewerkt. Hierbij is de focus vooral op de feitelijke verkeerskundige oplossing voor het verbeteren van de Openbaar Vervoer verbindingen (reistijd en betrouwbaarheid) gelegd door het voorstellen van (geheel) vrije infrastructuur voor openbaar vervoer (Tidalfloor). Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden voor een dynamische busstrook: een autostrook in de spitsmomenten open te stellen voor de bus (in tegengestelde richting). De consequenties voor de omgeving zijn bij bovengenoemde voorstellen in beperkte mate in beeld gebracht. Daarom is in het najaar van 2020 een variantenstudie uitgevoerd met als onderdeel een uitgebreidere probleemanalyse om zicht te krijgen op knelpunten in het tracé, mogelijke (nieuwe) varianten voor het oplossen van deze knelpunten en haalbaarheid.

Doelstelling No Regret maatregel OV Overvecht - USP

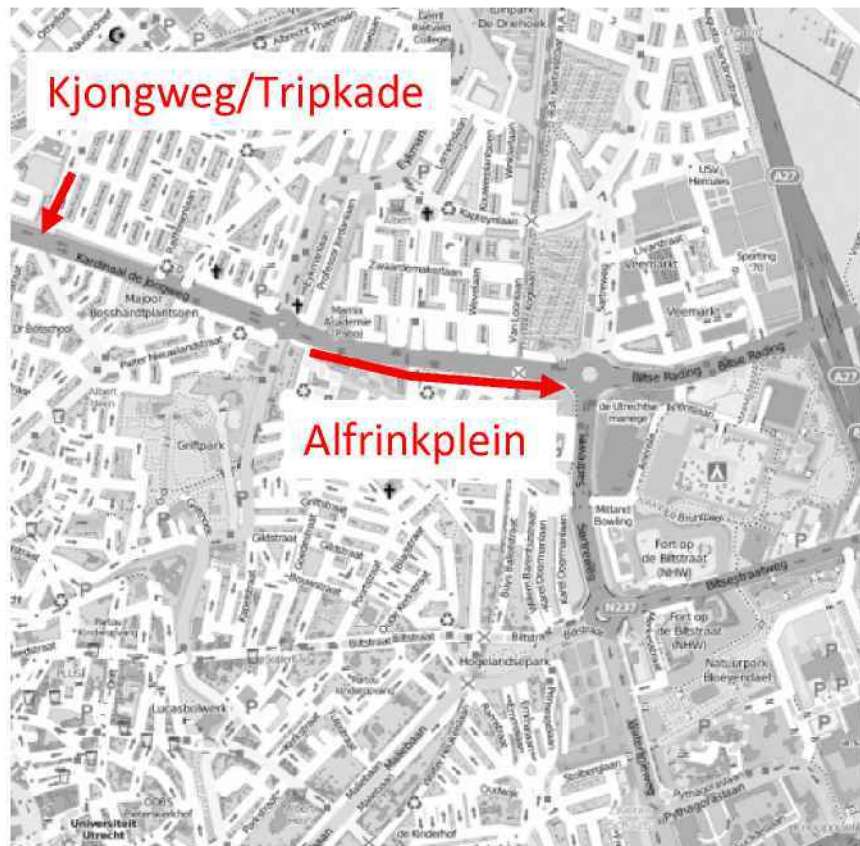
- Busverbinding versnellen (4 minuten reistijdwinst) (dit was de oorspronkelijke doelstelling)
- Betrouwbaarheid busverbinding vergroten
- Daarmee het reizigers aantal te laten groeien van 2000 → 5000 reizigers in 2030, en Utrecht CS te ontlasten

Uitkomsten probleemanalyse

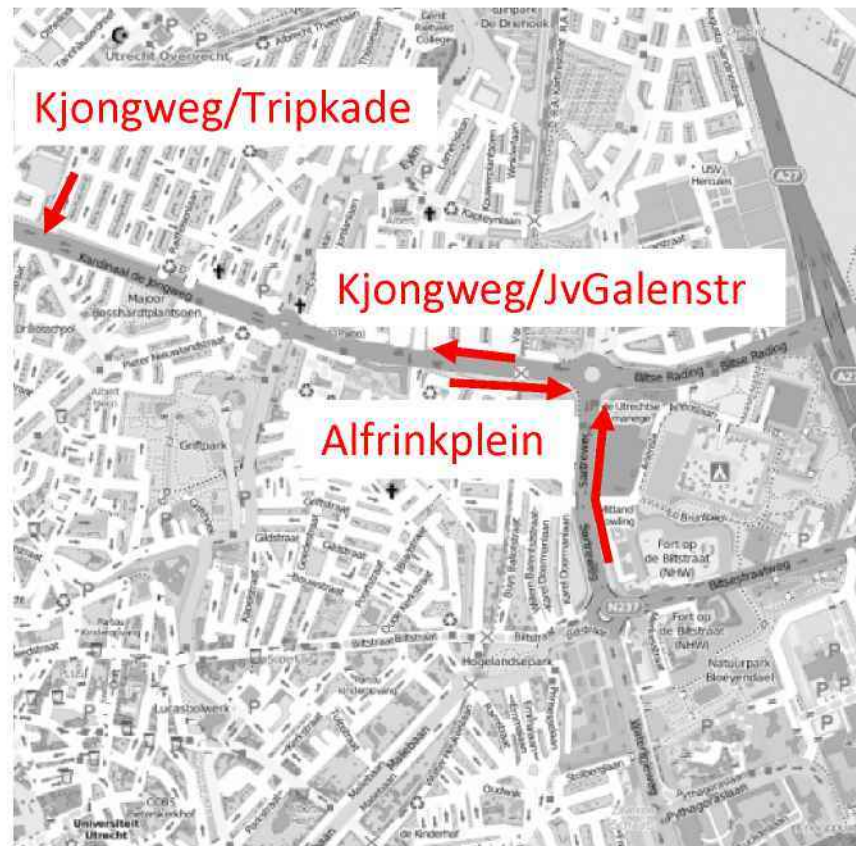
- Met behulp van verkeerscijfers (november 2019, pre Corona) is onderzocht hoe de doorstroming is op de route Mr. Tripkade – Kardinaal de Jongweg – Sartreweg.
- Uit die gegevens kwam naar voren dat de spreiding in de tijden groot was, en de bus daarmee een lage betrouwbaarheid heeft.
- Uit de probleemanalyse komt naar voren dat de meeste vertraging van de reistijd optreedt bij het Kardinaal Alfrinkplein en de aansluiting vanaf de Mr Tripkade naar de Kardinaal de Jongweg



Uitkomsten probleemanalyse-2



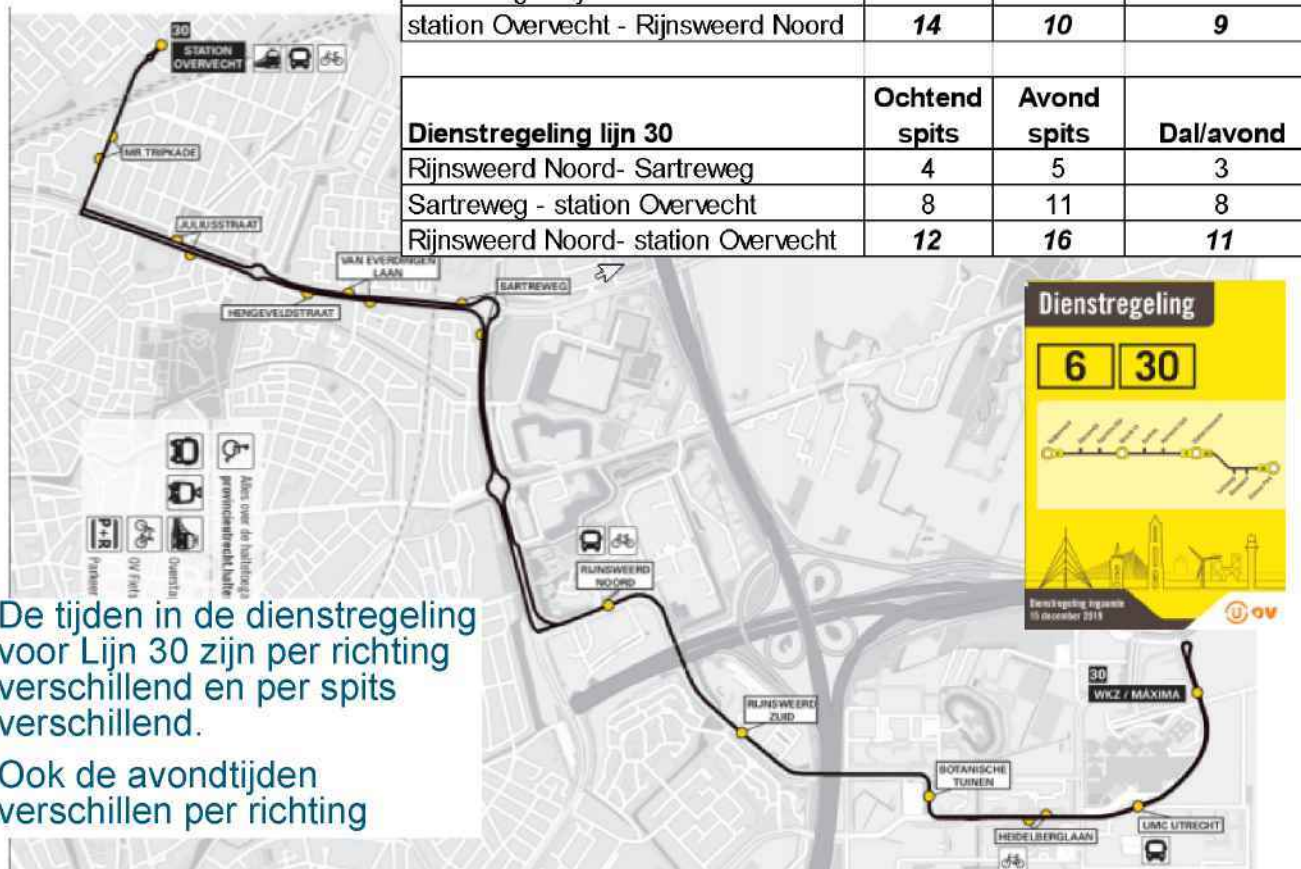
Ochtendspits



Avondspits

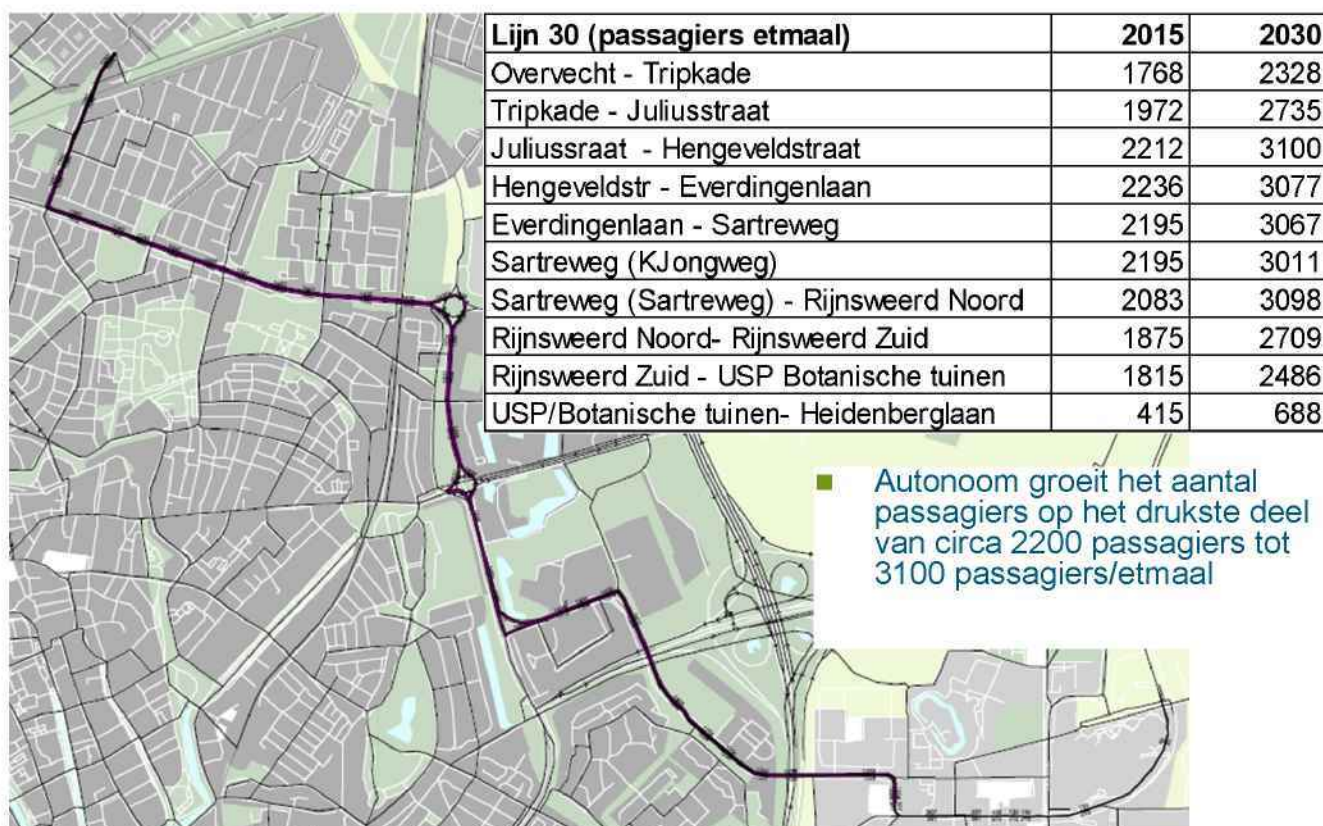
Betrouwbaarheid buslijn 30 neemt af, bus staat in wachtrijen met het autoverkeer voor verkeersgeregelde kruispunten

OV-tijden dienstregeling



- De tijden in de dienstregeling voor Lijn 30 zijn per richting verschillend en per spits verschillend.
- Ook de avondtijden verschillen per richting

Aantallen in- en uitstappers en reizigers 2015 en 2030



Gerealiseerde tijden lijn 30 (bron provincie)

Reistijd (seconden)					
Van	Naar	Spits	Dal	Verschil	Opm.
Overvecht	Mr Tripkade	53	51	2	
Mr Tripkade	Juliusstraat	118	109	9	linksaf veel vertraging
Juliusstraat	Hengeveldstraat	70	61	9	
Hengeveldstraat	Van Everdingenlaan	57	40	17	
Van Everdingenlaan	Sartreweg	164	85	79	vertraging Alfrinkplein
Sartreweg	Rijnsweerd Noord	176	153	23	
Reistijd		638	499	139	
Halteertijd		45	30	15	
Reistijd incl halteren		683	529	154	
Reistijd in minuten		11,38	8,82	2,57	
Van	Naar	Spits	Dal	Verschil	
Rijnsweerd Noord	Sartreweg	281	211	70	vertraging Alfrinkplein
Sartreweg	Van Everdingenlaan	84	70	14	start GroenGolf
Van Everdingenlaan	Juliusstraat	117	108	9	
Juliusstraat	Mr Tripkade	95	89	6	rechtsaf, meer ruimte ?
Mr Tripkade	Overvecht	59	56	3	
Reistijd		636	534	102	
Halteertijd		45	30	15	
Reistijd incl halteren		681	564	117	
Reistijd in minuten		11,35	9,40	1,95	
Lijn 30		Spits	Dal	Verschil	
Aantal keren halteren (aanname)		3	2	1	

In – en uitstappers per etmaal alle lijnen

	Van Overvecht naar USP	Buslijnen		Van USP naar Overvecht	Buslijnen
Mr Tripkade	183	lijn 1 en 30		195	lijn 1 en 30
Juliusstraat	59	lijn 30 en 32		60	lijn 30 en 32
Hengeveldstraat	54	lijn 4, 30 en 32			
Van Everdingenlaan	77	lijn 30 en 32		58	lijn 30 en 32
Satreweg (op de K. de Jongweg)				107	lijn 30 en 32
Satreweg (op de Satreweg)	451	lijn 30 en 32 en 77		663	lijn 77

- Op de Kardinaal Jongweg een beperkt aantal in- en uitstappers.
- Sartreweg iets meer maar worden ook bediend door lijnen 32 en 77



Concurrerende lijnen voor lijn 30

Wanneer is de HOV-lijn 30 concurrerend (betrouwbaarheid en reistijd) ten opzichte van de alternatieven?

- De OV-verbinding via station Overvecht, via Utrecht Centraal en de Uithoflijn, naar het USP
 - Qua frequentie en betrouwbaarheid is lijn 30 niet concurrerend. Reistijd nu is ongeveer gelijk. Indien mensen uit de trein moeten overstappen geeft Lijn 30 net als de reis via Utrecht CS een overstap.
- De OV-verbinding via station Overvecht, via Utrecht Centraal en de Buslijn 28 naar Rijsweerd Noord
 - Qua frequentie en betrouwbaarheid is lijn 30 niet concurrerend. Wel meer comfort door ontbreken overstap en de reistijd van Lijn 30 is sneller. Nu al concurrerend ook als mensen moeten overstappen bij station Overvecht.
- De OV-verbinding (vanuit Amersfoort) via Station Bilthoven en de Buslijn 31 naar het USP
 - Lijn 30 is naar USP niet concurrerend op reistijd. Naar Rijsweerd (minder passagiers) is lijn 30 wel meer concurrerend mede vanwege hogere frequentie in dalperiode

Variantenonderzoek

- Op basis van probleemanalyse is gekeken naar aanpassingen op het tracé om de OV verbinding sneller en betrouwbaarder te maken. Hierbij is gekeken naar o.a. de consequenties van de inpassing, rijtijdwinst en betrouwbaarheid.
- Hierbij is zoveel mogelijk het gemeentelijk beleid meegenomen.
- Ook is gekeken naar het toekomstbeeld van dit deel van de stad vanuit de verschillende beleidskaders

Toekomstbeeld verkend vanuit beleidskader

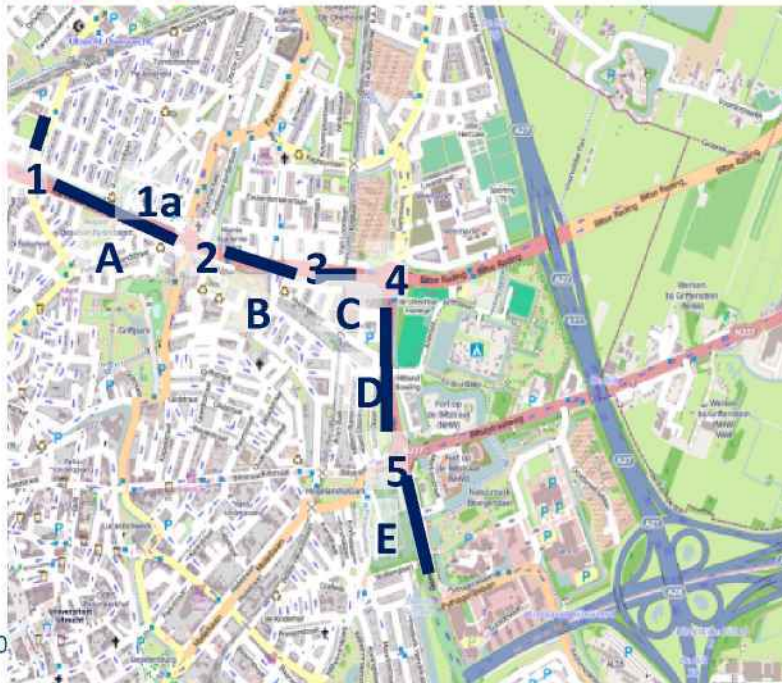
- OV-concept wiel met spaken (najaar 2019 vastgesteld door gemeenteraad): Kardinaal de Jong weg is mogelijk een van de spaken van het wiel.
- Noordelijke Randweg Utrecht (NRU): voor een NRU met ongelijkvloerse kruisingen is onvoldoende budget. Onderzocht wordt of er alternatieven zijn (spoor 2). De capaciteit van de NRU en vraagbeïnvloeding heeft direct invloed op de verkeersafwikkeling op de Kardinaal de Jongweg.
- Concept mobiliteitsplan 2040 (Kardinaal de Jongweg als Stadsboulevard) najaar 2020
- Onderzoek naar OV Binnenstadas (gereed Q1 2021, met varianten met extra bussen over de Kardinaal de Jongweg)
- RSU 2040 (januari 2021): Kardinaal de Jongweg wordt niet als OV-as benut
- Concept omgevingsvisie binnenstad (vertragen binnenstadsas, vrij vertaald: een alternatief voor OV ontwikkelen, feb 2021)
- Uitwerken mobiliteitsstrategie (uitwerking van Utrecht Nabij vanuit U Ned).

Toekomstbeeld irt No regret maatregel

- De opgave voor de toekomstige inrichting (2040) van de Kardinaal de Jongweg is afhankelijk van de uitwerking van hiervoor genoemde beleidskaders. Een gewenste uitwerking hierbij is een nadere (tactische) netwerkstudie voor Utrecht Noord-Oost, waar de verbinding USP – Overvecht een onderdeel van is.
- Gezien de noodzaak tot het verbeteren van de OV- doorstroming op korte termijn in relatie tot een nog niet voldoende uitgewerkt eindbeeld voor de Kardinaal de Jongweg, gaan we voor de No Regret-maatregel (zoveel als mogelijk) uit van de beschikbare infrastructuur, zodat het OV verbeterd kan worden tot het moment dat toekomstige inrichting kan worden gerealiseerd.

Onderzoek oorzaak vertraging en start variantenonderzoek

- Per deel van de route is nader onderzocht hoeveel vertraging er op trad en wat de oorzaak van de vertraging lijkt te zijn (lengte opstelstrook, groene golf, instelling VRI, filevorming auto's etc). Op basis van deze informatie is een eerste longlist opgesteld met varianten die kunnen bijdragen aan de doelstelling.
- Hierbij zijn totaaloplossingen onderzocht, waaronder de eerder voorgestelde U-ned maatregelen voor een Tidal flow of dynamische busstrook (deze dynamische strook kan in de rustige spitsrichting aan het autoverkeer worden onttrokken en biedt OV daarmee een betrouwbaar alternatief) . Ook is gekeken naar deeloplossingen per kruising/ wegvak.



Eerste longlist met mogelijke aanpassingen/varianten

- Minder (of niet) halteren op Kardinaal de Jongweg
- Groene Golf inkorten of helemaal opheffen
- U-Ned oplossing: Tidal flow wisselstrook middenberm Kardinaal de Jongweg icm opstelstroken auto/vracht ombouwen naar wisselstrook tussen auto/vracht en bus

- Mr. Tripkade
- Juliusstraat
- Eykmanplein
- Jan van Galenstraat/Everdingenlaan
- Kardinaal Alfrinkplein
- Berekuil

- Busstroken bij kruispunten

Beoordeling varianten a.d.h.v. criteria

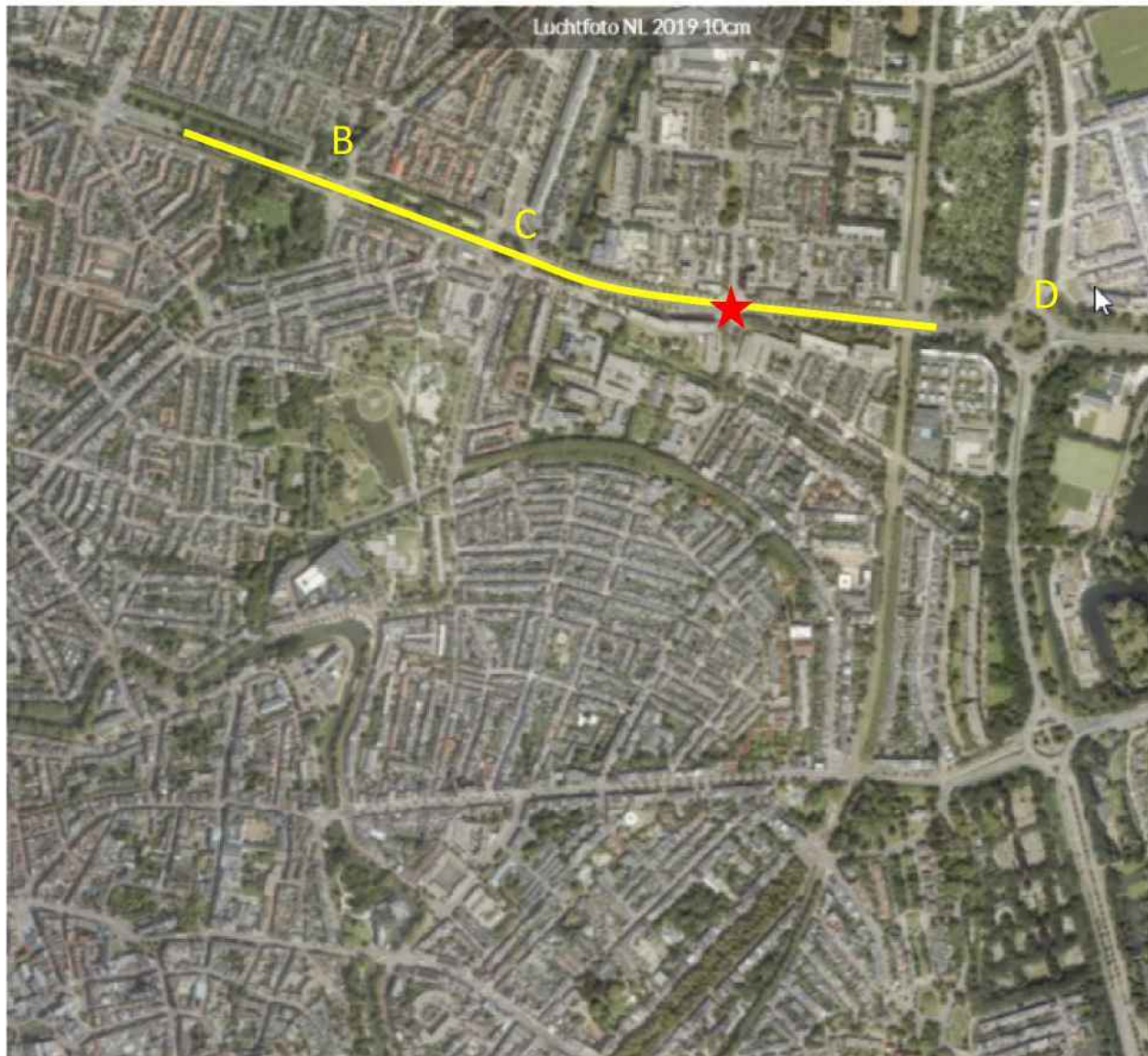
- Criteria
 - Reistijdwinst (> 60 seconden)
 - Betrouwbaarheid
 - Meer passagiers
 - Inpasbaar
 - Budget

- 50 maatregelen (incl. combinaties) beschouwd
 - 9 totaal maatregelen
 - 30 kruispunt maatregelen
 - 11 combinaties van maatregelen

Effectentabel na 1^e filter

Totaaloplossingen	Code	Oplossingsrichtingen/varianten	Menti meter	Filter 1	Reistijdwinst ri USP (seconden)	Reistijdwinst vanaf USP (seconden)	Betrouwbaar- heid ri USP (seconden)	Betrouwbaar- heid vanaf USP (seconden)	Passagiers	Inpasbaar	Kosten	Groen	Veiligheid	Afwikkeling autoverkeer	Oversteek baarheid	
	T1A	Sneldienst	4	Ja	60	60	+	+	+	Ja	€ 25.000	0	0/+	0	0	
	T2A	Groene Golf inkorten	3	Ja	30	30	+	+	0	Ja	€ 375.000	0	0	0/-	0/+	
	T3A	U-Ned oplossing Tidal wisselstrook voor de bus in spitsrichting	0	Ja	90	90	++	++	++	J v Galen geen wissel strook	€ 6,24 mio	-	-	-	-	
	T3B	U-Ned oplossing Realiseren dynamische busstrook in de rustige spitsrichting	1	Ja	60	60	+	+	+	Ja	€ 4,5 mio	0/-	0	-	0	
Kruispunt oplossingen	Tripkade (kp 1)	1a	Prioriteit voor lijn 30; aanpassen regeling	3	Ja	0	15	0	0/+	0	Ja	€ 100.000	0	0	0/-	0/-
	Juliusstraat (kp1a)	1a-a	Prioriteit voor lijn 30; aanpassen regeling	2	Ja	15	15	0	0	0	Ja	€ 100.000	0	0	0/-	0/-
		1a-b	Busbaan doortrekken op rechtsaffer Juliusstraat noordbaan KJongweg	5	Ja	0	0	0	0	0	Ja	€ 75.000	0	0/-	0	-
	Eykmanplein	2a	Prioriteit voor lijn 30; aanpassen regeling	1	Ja	15	15	0/+	0/+	0	Ja	€ 100.000	0	0	0/-	0/-
	Jan van Galen/Van Everdingenlaan	3a	Prioriteit voor lijn 30; aanpassen regeling, voorstart	4	Ja	30	15	0/+	0	0	Ja	€ 100.000	0	0	0/-	0/-
	Alfrinkplein	4b-2	Busopstelstrook rechtsaffer zuidbaan KJongweg	3	Ja	30	0	0/+	0	0	Ja	€ 750.000	-	0/-	0	-
		4c-1	Verlengen opstelstrook rechtsaf en busstrook op Sartreweg naar Alfrinkplein	2	Ja	0	20	0	0/+	0	Ja	€ 375.000	-	0	0/+	0
		4e-2	Alfrinkplein verkeersplein ombouwen naar 4-taks VRI incl fietsunnel		Ja	45	45	+	+	0/+	Check	€ 13,5 mio	-	++	++	+
Combinaties	Berekuil	5a	Voorstart OV oostbaan	4	Ja	0	15	0	0/+	0	Ja	€ 1,8 mio	-	0	0	0
	Alfrinkplein en Berekuil extra stroken	C2	Combinatie 4b-2, 4c-1 en 5a			30	35	0/+	0/+	0/+	Ja	€ 2,9 mio	-	0/-	0/+	-
	Groene golf inkorten en Tripkade beter regelen	C3	Combinatie T2A en 1a			30	45	+	+	0	Ja	€ 375.000	0	0	0/-	0/+
	Regelingen aanpassen op KJongweg	C4	Combinatie 1a, 1a-a, 2a, 3a	4	Ja	45	45	0/+	0/+	0/+	Ja	€ 300.000	0	0/-	-	0
	Regelingen aanpassen op KJongweg en meer stroken Alfrinkplein en Berekuil	C5	Combinatie C3+C4			75	80	+	+	+	Ja	€ 3,2 mio	-	0	0/+	0
	Regelingen aanpassen op KJongweg en VRI Alfrinkplein met fietstunnel	C6	Combinatie C4+ 4e2			90	90	+	+	+	Ja	€ 13,8 mio	-	++	++	+
	Sneldienst lijn 30 en regelingen aanpassen op KJongweg	C7	T1A + C4			105	105	+	+	+	Ja	€ 325.000	0	0/-	-	0
	Sneldienst lijn 30 en regelingen aanpassen op KJongweg en meer stroken Alfrinkplein en Berekuil	C8	T1A + C5			135	140	+	+	+	Ja	€ 3,2 mio	-	0	0/+	0
	Sneldienst lijn 30 en regelingen aanpassen op KJongweg en VRI Alfrinkplein met fietstunnel	C9	T1A + C6			150	150	+	+	+	Ja	€ 13,8 mio	-	++	++	+
	Tidal Flow en sneldienst lijn 30 en meer stroken op Alfrinkplein en Berekuil	C10	T1A+T3A + C2			180	185	++	++	++	J v Galen geen wissel strook	€ 9,1 mio	-	-	-	-
Tidal Flow en sneldienst lijn 30 en VRI Alfrinkplein met fietstunnel en meer stroken Berekuil	C10	T1A +T3A+4e2+5a			185	210	++	++	++	J v Galen geen wissel strook	€ 21,6 mio	-	-	-	-	
		Doel (reistijdwinst)			300	300										

Tidal flow nader onderzocht



T3: U-Ned oplossing

Tidal flow in middenligging:

- Twee extra signaalgroepen (twee richtingen)
- Op Eykmanplein ingewikkelder met volgrichtingen, gaat ten koste van opstelruimte linksafslaand verkeer
- In-/uitstappers moeten KdJweg oversteken. In regeling opnemen niet nodig want haltes bij bestaande regelingen/oversteek!
- Als Groene golf in stand blijft, zal effect op kruisend verkeer verwaarloosbaar zijn als Tidal flow met rechtdoorgaand verkeer meekan in de regeling
- Groene golf moet in theorie mogelijk blijven, ook voor Tidal Flow

*Eerste indruk: ernstige bedenkingen
Vraag is of dit winst oplevert als de groene golf blijft. Als de Groene golf niet blijft, meer flexibiliteit voor bus.*

Algemeen: levert onvoldoende op

U-ned variant: tidal flow wisselstrook

- Verkeersregeltechnisch
 - Eerste indruk: ernstige bedenkingen
 - Levert 90 seconden reistijdwinst op, vergelijkbaar met variant 1.
 - Vraag is of dit winst oplevert als de groene golf blijft. Als de Groene golf niet blijft, meer flexibiliteit voor bus.
 - **Algemeen: levert onvoldoende op**
- Inpassing/verkeersveiligheid
 - Zonder ingrijpende reconstructie Kjongweg tussen Eykmanplein en Alfrinkplein niet inpasbaar; niet voldoende ruimte in middenberm Kjongweg
 - Voor overstekende fietsers en voetgangers verwarrend omdat in de ochtendspits de bussen vanaf het westen komen en in de avondspits vanaf het oosten
 - Algemeen: niet inpasbaar
- **Conclusie: geen haalbare variant**

Verdere uitwerking varianten

- Uit de eerste analyse van de maatregelen is een voorkeursvariant (pakket aan kansrijke maatregelen) naar voren gekomen als meest passend wat betreft inpasbaarheid, reistijdwinst etc. Dit is variant 1.
- Daarnaast is – na de staf van 1 februari – een extra variant toegevoegd, waarbij gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur op de Kardinaal de Jongweg. Dit is variant 2.

Variantenonderzoek: variant 1

Variant 1 bestaat uit de volgende aanpassingen in het traject;

- **Mr. Tripkade: aanpassen kruising en inkorten groene golf**, waarbij het deel groene golf tussen het Salvador Allendeplein en de Mr. Tripkade wordt opgeheven.
- **Aanpassing verkeersregeling en busstrook bij het kruispunt met de Jan van Galenstraat/Everdingenlaan** in combinatie met rechtdoor/rechtsafstrook op de noordbaan van de Kardinaal de Jongweg
- **Kardinaal Alfrinkplein: extra busstrook en verlenging van opstelstroken** op Kardinaal de Jongweg (tot voorbij het spoor) en Sartreweg (extra busbaan in middenberm naar Alfrinkplein)
- **Berekuil: rechtsafopstelstrook wordt bus opstelstrook** met voorstart vanaf Waterlinieweg richting Sartreweg
- **Om de extra verharding (deels) direct te compenseren wordt de hele Kardinaal de Jongweg versmald** (wat mogelijk is, omdat de snelheid hier verlaagd is naar 50 km/u).



Groene Golf inkorten

Mr Tripkade, optimaliseren
regeling voor OV

Jan van Galenstraat: Noordbaan
Klongweg rechtsaffer wordt
busstrook en wordt verlengd

Alfrinkplein
Extra busopstelstroken

Berekuil voorstart OV vanaf het
zuiden

Compensatie extra verharding
door versmallen hele Kardinaal
de Jongweg versmald

Schets variant 1



Kenmerken variant 1

- Variant 1 focust op een betere doorstroming voor lijn 30 op de kortere termijn. Meer capaciteit wordt geboden aan businfrastructuur op die plekken op de busroute waar het autoverkeer (en dus ook het busverkeer) vertraging ondervindt in de spitsuren.
- Door versmallen rijstroken Kardinaal de Jongweg wordt uiteindelijk 780 m² extra groen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie (2220 m² verharding, 3000 m² groen)
- 2 bomen uit de hoofdbomenstructuur langs de Sartreweg moeten plaatsmaken, als het kan worden deze verplaatst in het plangebied

Effecten overige weggebruikers

- Oversteek fiets en voetganger over de Kardinaal de Jongweg wordt niet gewijzigd
Langzaamverkeersoersteek Kardinaal Alfrinkplein wordt langer. Hierdoor verhoogt voor alle weggebruikers (auto, fiets en voetganger) de wachttijd iets (ca 10 seconden), maar krijgen fiets en voetganger ook een langere groentijd. En deze aanpassing levert veel winst voor de bus op (60 seconden)
- Andere bussen over de Kardinaal de Jongweg profiteren ook van de maatregelen
- De snelheid van het autoverkeer neemt af door de versmalling van de rijstroken en ook het deels opheffen van de groene golf levert wat vertraging op voor de auto's

Reizigerswinst Lijn 30 bij variant 1



- Berekend met VRU model;
 - A. Effect maatregelen: 120 sec reistijdwinst per richting
 - B. Frequentie bus verhogen van 4 naar 8 per uur
 - C. Combinaties hiervan
- Autonome groei van 900 reizigers van 2.200 in 2016 naar 3100 reizigers in 2030
- De maatregelen van variant 1 leiden tot een extra groei van ruim 500 reizigers per etmaal
- Een hogere frequentie van de bus zonder maatregelen geeft groei van 1.000 reizigers, maar zal uiteindelijk minder reizigers opleveren omdat de bus nog steeds veel vertraging ondervindt
- De combinatie van maatregelen plus verhogen frequentie kan uiteindelijk leiden tot een reizigersaantal van 4.800, een groei van 1700 reizigers

Lijn 30 thv Hengeveldstraat					Toename reizigers	
		frequentie	RW/richting sec	Reizigers/etmaal	tov 2016	tov Ref
Basisjaar	2016	4/uur	0	2212		
Referentie	2030	4/uur	0	3100	888	
A: Reistijdwinst 120 sec	2030	4/uur	120	3625		525
B: Frequentie 8/uur	2030	8/uur	0	4064		964
A+B: Plusvariant	2030	8/uur	120	4826		1726

Effect variant 1 op doelstelling

- Deze variant levert een reistijdwinst op van ca 95 seconden (Overvecht-USP) en 135 seconden (USP-Overvecht)
- De betrouwbaarheid van de busverbinding verbetert
- Reizigers: de verwachting is dat door de genomen maatregelen 3625 reizigers in 2030 de bus zullen nemen (per etmaal, bij gelijkblijvende frequentie van de bus). Als er meer reizigers in de bus zullen stappen doordat de bus aantrekkelijker wordt, kan de frequentie worden verhoogd, maar ook kunnen we meer reizigers aantrekken door het aantal bussen te verhogen. Bij 8 bussen per uur (beide kanten) kan het reizigersaantal oplopen tot 4800 per etmaal.

Investeringsraming variant 1

De investeringsraming van variant 1 is ca 6,0 mio;

- De kosten voor de maatregelen 6,0 mio

Bijkomende kosten

- Compenseren geluidsverhoging door asfalteren Kardinaal de Jongweg met stil asfalt (planning BORG is 2024/2025): 370 K

Investeringskosten inclusief onderhoud en aanpak geluid van variant 1 is 6,4 mio €

Baten

Maatschappelijke baten:

- 120 seconden gemiddelde rijtijdwinst in de spits
- (excl. extra vertraging door werkzaamheden Ring);
- 3625 busreizigers op dit traject die profiteren;
- 250 dagen;
- Reistijdwaardering (KIM) 7 euro per uur per persoon;
- $3625 \times 120s / (3600s/uur) \times 250 \text{ dagen} \times 7 \text{ euro per uur} = \text{€}211.458,=$ per jaar.

Exploitatiebaten:

- 120 seconden gemiddelde rijtijdwinst
- (excl. extra vertraging door werkzaamheden Ring);
- In 2030 160 ritten (extrapolatie 2019);
- 250 dagen;
- 110 euro per dienstregelingsuur (DRU);
- $160 \text{ ritten} \times 250 \text{ dagen} \times 120s / (3600s/uur) \times 110 = \text{€}146.667=$ per jaar.

Conclusies variant 1

- Doelstelling van 240 seconden wordt niet gehaald, 120 seconden reistijdwinst
- Er is wel een verbetering in reistijd en betrouwbaarheid mogelijk en dat geeft lijn 30 een betere "concurrentiepositie" t.o.v. de route via Utrecht Centraal.
- Groei reizigers in 2030 naar 3625 per etmaal, dit kan uiteindelijk oplopen naar 4800 passagiers (bij een frequentie van 8 bussen per uur)
- Investeringskosten van 6 mio € binnen raming U-ned
- Baten zijn ca 350.000 euro per jaar (bij 3625 reizigers die profiteren)

Variant 2: Kardinaal de Jongweg 2x1 met vrije busbaan (gebruik makend van bestaande infra)



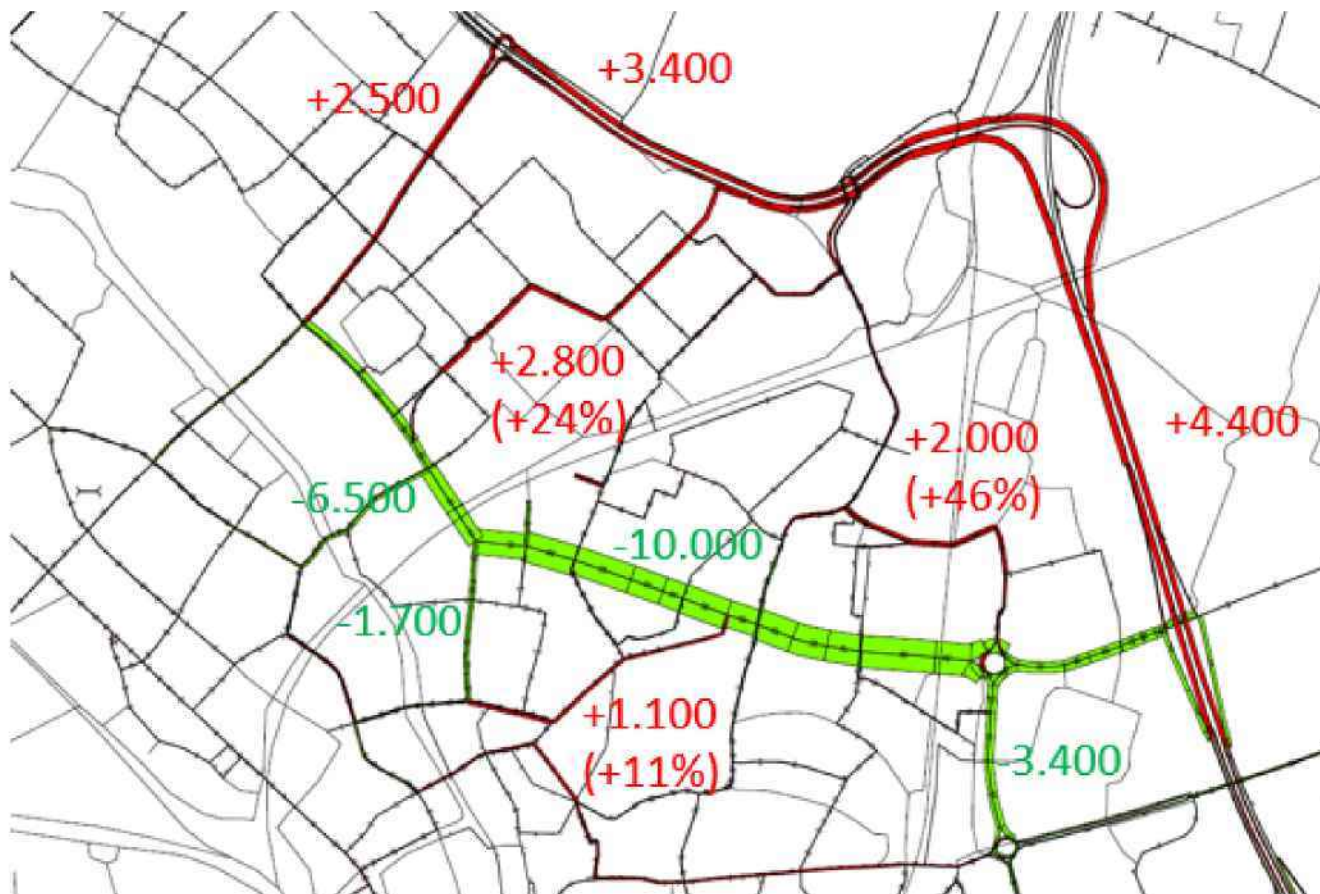
T2A Groene Golf inkorten

1a Meester Tripkade,
optimaliseren
regeling voor OV

Kardinaal de Jongweg 2x1
Vanaf MrTripkade tot aan
Kardinaal Alfrinkplein wordt de
rechter doorgaande rijstrook een
busstrook

5a Berekuil voorstart OV vanaf het
zuiden

Effect 2x1 Kardinaal de Jongweg op autoverkeer



- Kardinaal de Jongweg ruim 10.000 mvt/etmaal minder druk en ook op de Talmalaan en Brailledreef en Sartreweg
- Verkeer wijkt uit naar NRU; Kapteynkade (46% toename, van 4400 → 6400) en Moldaudreef (24% toename) worden flink drukker
- Meer verkeer op wegen met een erftoegangsfunctie (bijvoorbeeld door Tuinwijk en Tuindorp)
- IC > 1 op spitsrichting tussen Eykmanplein en Kardinaal Alfrinkplein in ochtendspits en tussen Kardinaal Alfrinkplein en Eykmanplein in avondspits

Kenmerken variant 2

- Focus op een betere doorstroming (reistijd en betrouwbaarheid) voor lijn 30 op de kortere termijn door rijstroken op de Kardinaal de Jongweg die nu voornamelijk gebruikt worden door autoverkeer om te zetten naar busstroken (eventueel dynamisch, alleen in de spits)
- Geen extra asfalt maar ook geen extra groen.

Effect andere weggebruikers

- Grote impact doorstroming verkeer Kardinaal de Jongweg. Wachtrijen kunnen volgens de eerste berekeningen oplopen tot 2 km.
- Verkeer wijkt uit naar andere wegen in Utrecht. Het auto- en vrachtverkeer op de Kardinaal de Jongweg zal aanzienlijke vertraging ondervinden met als gevolg dat dit verkeer zal uitwijken naar omliggende wegen in de woonwijken en ook naar de NRU. Het uitwijken van verkeer naar wegen in de omliggende wijken met een verblijfsfunctie gaat ten koste van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook de langere wachtrijen voor kruispunten komen niet ten goede aan de verkeersveiligheid.
- De bussen op andere lijnen zullen hinder ondervinden om de businfrastructuur op de Kardinaal de Jongweg te kunnen bereiken, ook lijn 30 zelf op de Meester Tripkade. Buslijnen over de Kardinaal de Jongweg profiteren mee.
- Nauwelijks effect op oversteekbaarheid langzaam verkeer (groene golf blijft in stand)

Investeringsraming variant 2

De investeringsraming voor variant 2 is ca 700.000 €

- Kosten: aanpassen belijning en VRI's; schatting € 600.000; per kruispunt € 100.000
- Kosten voorstart Berekuil € 100.000

Bijkomende kosten niet direct gerelateerd aan de investering

- Compenseren geluidsverhoging door asfalteren Kardinaal de Jongweg met stil asfalt (planning BORG is 2024/2025): 370 K

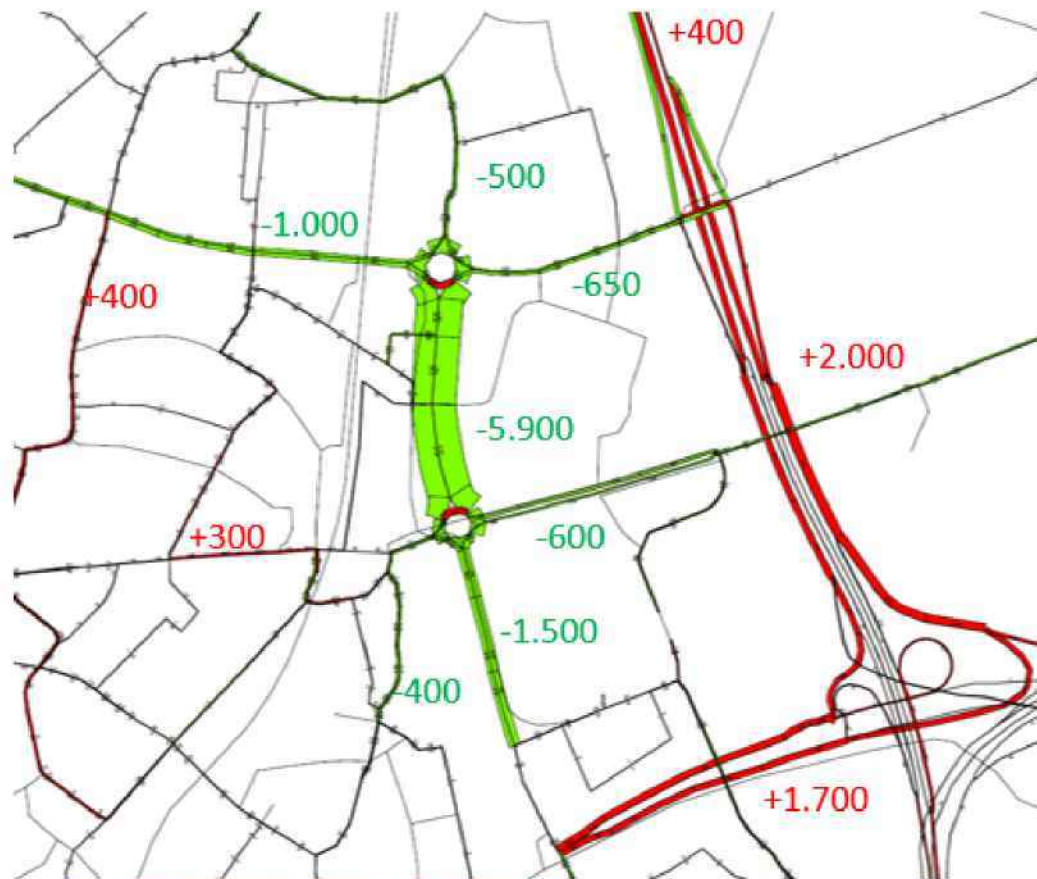
Investeringskosten incl. en aanpak geluid van variant 1 is 1,1 mio €

Conclusies variant 2

- Inschatting reistijdwinst voor bus; 140 seconden beide richtingen in spits, incl voorstart Berekuil. Doelstelling wordt niet gehaald
- Inschatting groei reizigers in 2030 naar circa 4800 passagiers (bij een frequentie van 8 bussen per uur) conform variant 1
- Er is wel een verbetering in reistijd en betrouwbaarheid mogelijk en dat geeft lijn 30 een betere “concurrentiepositie” t.o.v. de route via Utrecht Centraal.
- Investeringskosten 1,1 mio € , binnen raming U-ned
- Baten ca 350.000 euro voor lijn 30. De negatieve baten ten gevolge van andere bussen die vertraging ondervinden om de Kardinaal de Jongweg op te rijden bij variant 2 zijn niet berekend en niet meegenomen in dit overzicht.
- Effect op doorstroming autoverkeer is enorm, wachtrijen kunnen oplopen tot meer dan 2 km. En veel verkeer zal daardoor de wijken gaan rijden.

Overige varianten

- Sartreweg 2x1: ook dit leidt tot enorme wachtrijen voor de auto's, tot ver op de Waterlinieweg (tot 3 km lengte).



- Sartreweg bijna 6.000 mvt/etmaal minder druk en daardoor ook op de Kardinaal de Jongweg (-1.000) en Biltsestraatweg (-650), Waterlinieweg (-1.500) en Biltse Rading (-600)
- Verkeer wijkt uit de A27 ca 2.000 mvt/etmaal drukker en A28 in Rijsweerd (+1.700)
- Meer verkeer op parallelle verbinding in de stad ; Blauwkapelseweg (+400) en ook Biltstraat (+300)
- $0,9 < IC < 1$ op spitsrichting tussen Berekuil en Kardinaal Alfrinkplein in ochtendspits en avondspits

Overige varianten - 2

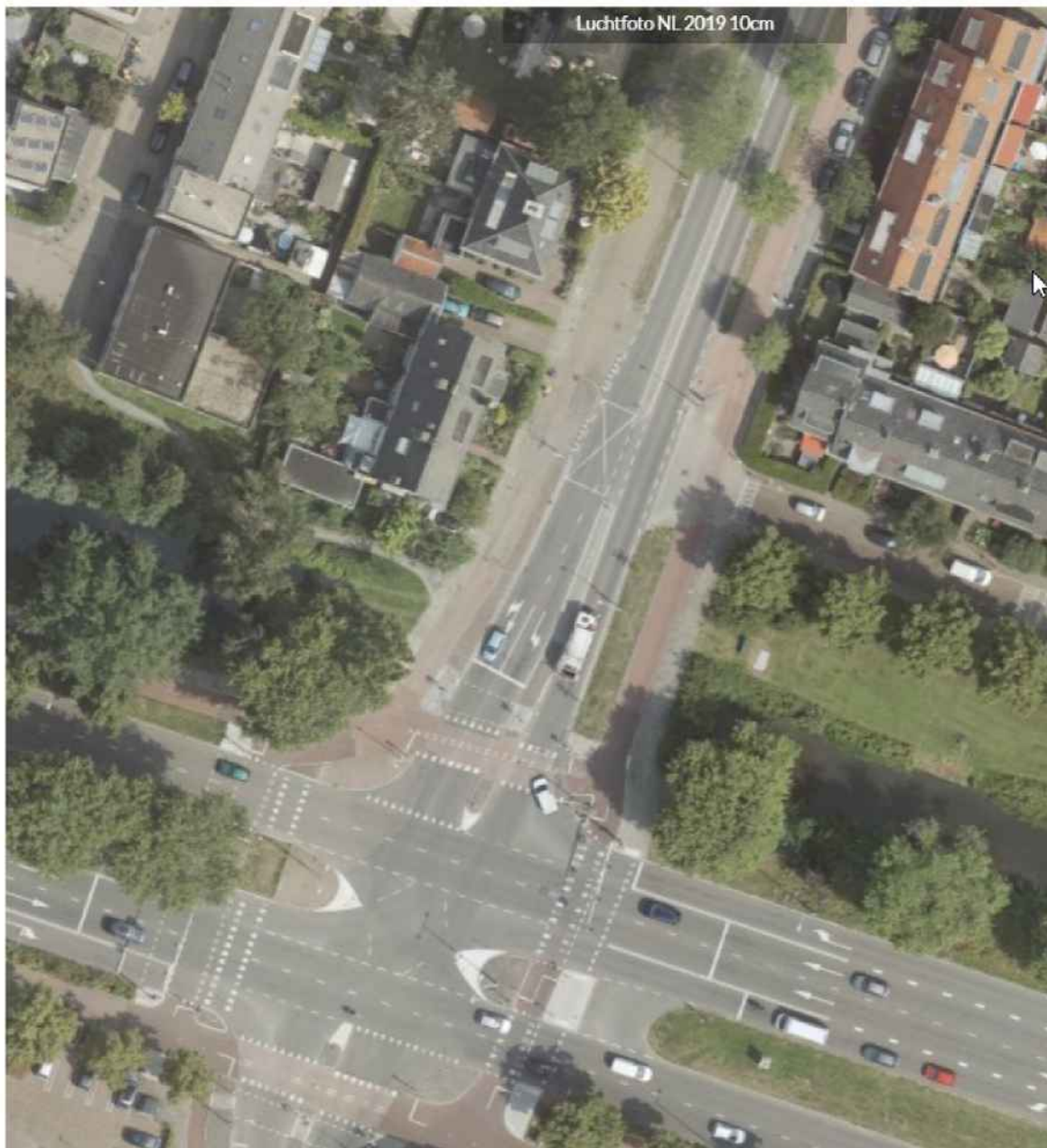
- Op delen van de Kardinaal de Jongweg en Sartreweg 2x1 met busbaan en deels 2x2 houden
 - Busbaan moet wel bereikbaar zijn en niet geblokkeerd worden door autoverkeer
 - Op de delen van 2x2 is het belangrijk dat het autoverkeer en de bussen blijven doorstromen
 - Alleen op de rustiger delen van de Kardinaal de Jongweg is 2x1 met busbaan enigszins haalbaar, maar hier zijn geen problemen met wachtrijvorming en rijdt de bus zonder vertraging gewoon mee dus is de maatregel niet effectief voor het busverkeer
 - Als je op het drukke deel van de Kardinaal de Jongweg 2x1 rijstroken met busbaan maakt (tussen Eykmanplein en Kardinaal Alfrinkplein) dan is er zoveel terugslag van het autoverkeer door wachtrijvorming dat bussen op de Jongweg de busbaan niet kunnen bereiken en dat wachtrijen op de zijwegen weer andere bussen ophouden die de Kardinaal de Jongweg willen kruisen of oprijden
- Geen toegevoegde waarde om mee te nemen als variant aangezien onzekerheid reistijd en betrouwbaarheid OV-dienst slechter wordt
- Door de fiets heeft dit ook een nadelig effect. Doordat er een extra regeling moet worden toegevoegd aan de VRI, worden de wachttijden langer

Eindconclusie variantenonderzoek

- Gezien de noodzaak tot het verbeteren van de OV- doorstroming op korte termijn in relatie tot een nog niet voldoende uitgewerkt eindbeeld voor de Kardinaal de Jongweg, gaan we voor de No Regret-maatregel (zoveel als mogelijk) uit van de beschikbare infrastructuur, zodat het OV verbeterd kan worden tot het moment dat toekomstige inrichting kan worden gerealiseerd.
- De verwachting is dat het verkeer de komende jaren zal toenemen, dus de druk op de doorstroming van de bus wordt groter, en daarmee de noodzaak iets te doen ook.
- Op basis van het onderzoek is gekomen tot voorkeursvariant 1. Waarbij we in de volgende fase gaan kijken waar we het groen zoveel mogelijk kunnen sparen door autostroken in de zetten voor de bus, op plekken waar dat kan.
- Deze variant is het meest wenselijk omdat het een snellere en betrouwbaardere busverbinding oplevert, met voor de andere verkeersgebruikers beperkt effect.
- Daarnaast wordt door het versmallen van de hele kardinaal de jongweg extra groen toegevoegd en de verkeersveiligheid verbeterd.
- Variant 1 kan op de korte termijn de bus betrouwbaarder en sneller maken, wat leidt tot een betere verbinding. 3625 reizigers profiteren van deze maatregel. Als de frequentie van de bus ook wordt verhoogd kan dit oplopen tot 4800 reizigers per etmaal.

Variant 2 (een volledige busbaan (of dynamische wisselstrook) op de Kardinaal de Jongweg) beperkt de doorstroming voor het autoverkeer dusdanig dat dit veel sluipverkeer in de omliggende straten oplevert en ook de andere bussen die de Kardinaal de Jongweg willen oprijden hindert bij de aansluitpunten. Tussenvarianten zijn onderzocht, maar leveren heel veel vertraging op voor de auto, en geen voordeel voor de bus, omdat deze uiteindelijk ook in de wachtrij van de auto's terecht komt.

BIJLAGE: uitwerking deelmaatregelen variant 1



1a Optimaliseren verkeersregeling met meer prioriteit voor

- Mogelijkheid voor meer prioriteit OV door opheffen groene golf op de Kjongweg tussen Allendeplein en Tripkade (T2A)
- Winst op dit punt zit met name in betrouwbaarheidswinst, kan bij meer bussen op de lijn wel relevanter worden
- Kosten € 50.000
- Reistijdwinst ca 10 seconden

3a Verlengen opstelstrook bus Kjongweg bij JvGalenstraat

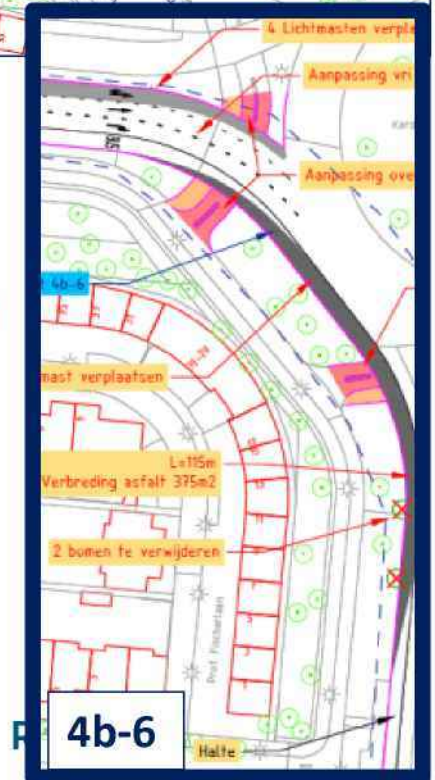
- Voldoende ruimte in middenberm Kjongweg vanaf de spoorlijn
- Bus kan wachtrij op KJongweg passeren; reistijdwinst 45 seconden richting Overvecht
- Ten koste van groen in middenberm, geen bomen
- Kosten € 130.0000



4b-6. Alfrinkplein busopstelstrook van KJongweg naar Sartreweg, start voor spoor **uitbreiding in middenberm KJongweg**

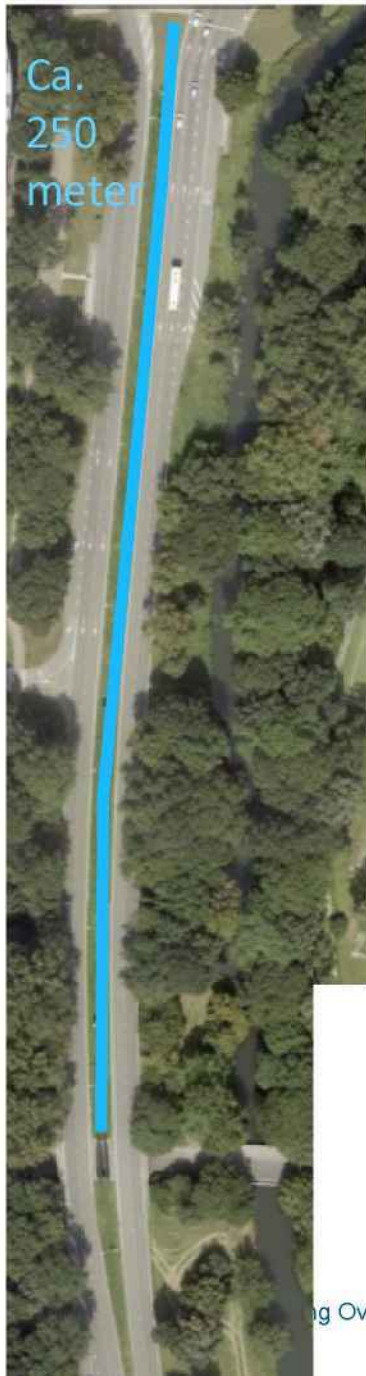


- Busbaan wordt doorgetrokken naar de bushalte (=4b6)
- Reistijdwinst ca 75 seconden richting USP
- Kosten € 1,60 mio
- Oversteekbaarheid langzaam verkeer is iets minder omdat een extra rijstrook moet worden overgestoken. Dit gaat voornamelijk ten koste van groentijd voor het autoverkeer.
- Impact groen middenberm en 2 bomen langs Sartreweg in hoofdbomenstructuur

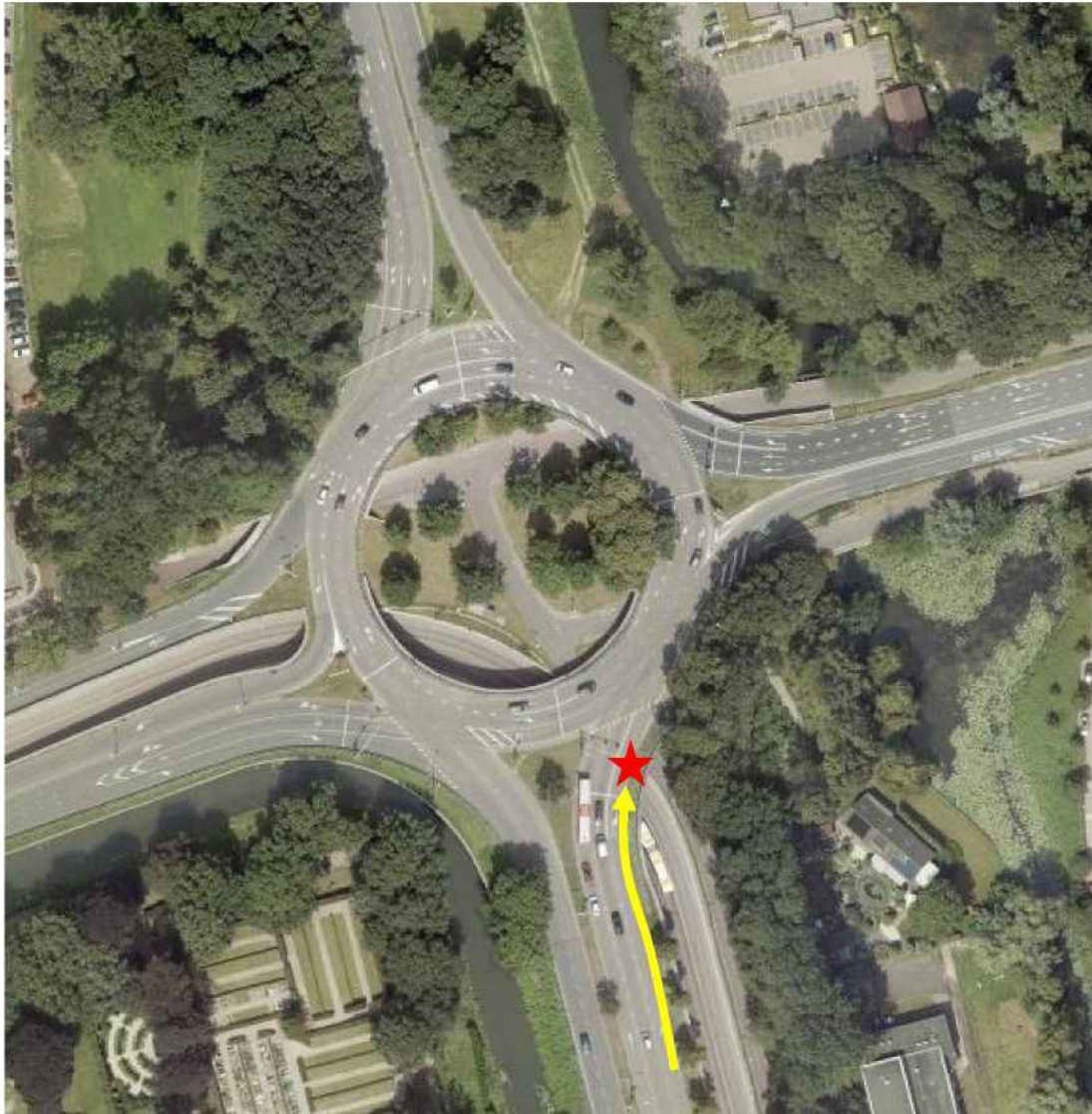


4c-3 Nieuwe busopstelstrook linksaf middenberm Sartreweg

- Reistijdwinst ca 60 seconden richting Overvecht
- Kosten € 550.000
- Impact groen middenberm geen bomen



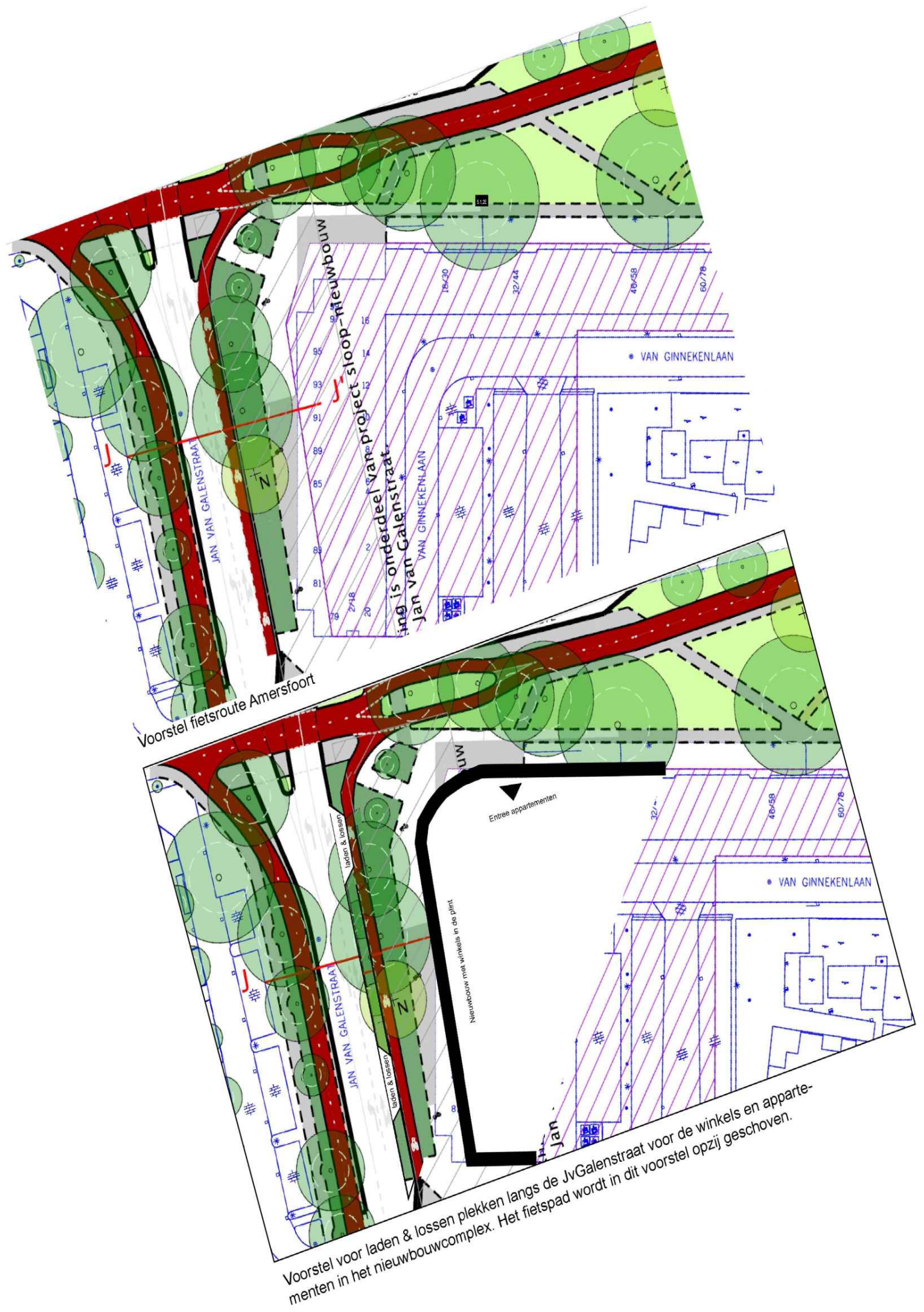
5a Berekuil voorstart vanaf Waterlinieweg



- Rechtsafstrook opofferen voor busstrook lijkt haalbaar (150 mvt en rechtdoor 750 mvt/uur avondspits): intensiteit rechtsaf niet zo hoog, dus zou bij rechtdoor kunnen.
- Reistijdwinst 20 seconden voor bus ; let op conflicterende busprioriteiten
- Kosten € 100.000
- Geen impact groen

Versmallen Kardinaal de Jongweg

- Versmallen is mogelijk omdat de huidige inrichting gebaseerd is op 70 km/u, en de snelheid inmiddels is verlaagd naar 50 km/u.
- Hierdoor wordt uiteindelijk 780 m² extra groen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie (2220 m² verharding, 3000 m² groen)
- De snelheid van het autoverkeer neemt af door de versmalling van de rijstroken, is voordeel voor de verkeersveiligheid
- Kosten: 1,5 mio euro



From: "5.1.2E"
Sent: Thu, 22 Sep 2022 14:37:18 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: ontwerp buitenruimte

Hi 5.1.2E ik weet niet waar ik jouw nummer kan vinden maar ik ben bereikbaar op 5.1.2E Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 15:25
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: ontwerp buitenruimte

Ha 5.1.2E

Wil je mij zo even bellen om af te stemmen (je nummer staat niet in Outlook)?

Vanmorgen overleg gehad over de voorbereiding van de bewonersavond van 1 nov waar we het schetsontwerp gaan presenteren. I.v.m. hiermee willen 5.1.2E en 5.1.2E van Blauw architecten volgende week graag met je om de tafel om te kijken wat er al ligt. hoe dit eruit ziet (letterlijk 'het beeld' dat we laten zien) en bespreken hoeveel flexibiliteit er nog in zit (of dat bewoners nog wat kunnen roepen).

Waar het om gaat is hoe de 'schets' eruit ziet (het moet er voor de leek uit zien als een verkenning en niet als een al klaar ontwerp) en het verhaal achter wat er echt al vast ligt en waar we nog mee kunnen schuiven (en zo ja is er dan bv keuze tussen plekken). Als het eruitziet als een verkenning en er voor zaken opties zijn dan kunnen we tijdens de bewonersavond drie gesprekstafels inrichten waar dan o.a. jij zitting aan hebt om met een groep bewoners het ontwerp door te lopen en hun gedachten/wensen te bespreken.

En over onderstaande:

- We hebben dus snel uitsluitsel nodig over nietjes, prullenbakken en containers. Neem hier ook maar (een) container(s) in mee voor bedrijfsafval.
- 'Schets' het laden en lossen maar in op de door jou gedachte plek (kan altijd nog anders). Begrijp uit een andere mail dat 5.1.2E / 5.1.2E nog op het verschuiven van het fietspad moeten reageren. Klopt dat?

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 13:12
Aan: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; 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: vraag mbt afval supermarkt, dagwinkels en gezondheidscentrum - is er een inpandig containerruimte nodig?

Hoi 5.1.2E

Yes, dat gaan wij verder verkennen.

Gisteren kennis met 5.1.2E gemaakt. De volgende acties lopen:

- 5.1.2E gaat aantal fietsnietjes en prullenbakken verkennen
- 5.1.2E gaat aantal + locatie ondergronds afvalcontainers (bewoners) verkennen
- Laden en lossen langs de JvGalenstraat wordt door mobiliteit verkend

5.1.2E / 5.1.2E zal dan het bedrijfsafval issue verkennen

5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 12:52
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

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

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: vraag mbt afval supermarkt, dagwinkels en gezondheidscentrum - is er een inpandig containerruimte nodig?

LET OP: Deze mail is afkomstig van buiten Gemeente Utrecht. Open links en bijlagen alleen wanneer je de afzender kent en zeker weet dat je de inhoud kunt vertrouwen.

Dag 5.1.2E [REDACTED] en 5.1.2E [REDACTED]

@5.1.2E [REDACTED] nav de reactie van 5.1.2E [REDACTED] nog wat vragen:

Verwacht jij dat er nog een uitgebreider antwoord komt, via 5.1.2E [REDACTED]? Of kunnen wij ervan uitgaan dat wij de wijze van afval inzamelen zelf inventariseren bij de winkeliers?

De ondergrondse containers, die in de reactie van 5.1.2E [REDACTED] genoemd worden: zijn dat dezelfde als die voor bewoners? Of zijn dit aparte ondergrondse containers voor bedrijfsafval?

@5.1.2E [REDACTED] en 5.1.2E [REDACTED]

als het niet mogelijk is om het bedrijfsafval kwijt te kunnen in ondergrondse containers, dan betekent dit dat winkeliers en het gezondheidscentrum hun eigen afval moeten bewaren. Ik vermoed dat in het SPvE zal komen te staan dat dit inpandig moet gebeuren. Omdat er geen sprake is van achterkanten/achteringen zal dit dan inpandig moeten gebeuren in een (collectieve) containerruimte. Om deze zo optimaal mogelijk te positioneren, moeten wij weten waar het afval kan worden aangeboden aan de straat, in de vorm van losse zakken en/of containers. Er moeten dan afval-aanbied-plekken, die goed bereikbaar zijn voor de afvalwagens, worden gemarkeerd in de openbare ruimte; één t.b.v. de dagwinkels en supermarkt, en één t.b.v. het gezondheidscentrum. Kunnen jullie hier een voorstel voor doen?

Hartelijke groet,

5.1.2E [REDACTED]

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E [REDACTED]

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E [REDACTED] [@blauw-architecten.nl](mailto:5.1.2E [REDACTED]@blauw-architecten.nl)

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

Verzonden: woensdag 14 september 2022 09:31

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

CC: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] | BLAUW People driven architecture <5.1.2E [REDACTED]@blauw-architecten.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: vraag mbt afval supermarkt, dagwinkels en gezondheidscentrum - is er een inpandig containerruimte nodig?

dubbel

From: "5.1.2E"
Sent: Thu, 22 Sep 2022 15:56:15 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: Bedrijfsafval winkelstrip sloop/nieuwbouw

Beste 5.1.2E,

We spraken elkaar eerder over de sloop/nieuwbouw op de hoek van de J. van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg. Mijn vraag gaat nu specifiek over de organisatie van het bedrijfsafval. En daarvoor moet ik volgens mij wel bij jou zijn. Er komen 6 dagwinkels in de plint met een totaal bvo van ruim 700 m2 en een gezondheidscentrum met een bvo van 770m2. De winkels hebben geen achterkanten/achteringen. Daarnaast komt er een 'budget' supermarkt, waarvan de budget supermarkt volgens mij zijn eigen afval op zal halen. In het IPVE streven wij om alles zoveel mogelijk inpandig te organiseren mbt bedrijfsafval.

Maar hoe werkt het afvalophaalsysteem precies voor deze bedrijven?

- Wordt dit door de gemeente opgehaald of particulier?
- Wanneer wordt het afval opgehaald en hoe zijn die ophaalplekken ingericht?
- Of mag het bedrijfsafval in ondergrondse containers worden gedeponeerd?

Ik hoor graag van je en we kunnen ook altijd even bellen.

Alvast dank!

Vriendelijke groet,

5.1.2E 5.1.2E

Dag 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E

@5.1.2E nav de reactie van 5.1.2E nog wat vragen:

Verwacht jij dat er nog een uitgebreider antwoord komt, via 5.1.2E? Of kunnen wij ervan uitgaan dat wij de wijze van afval inzamelen zelf inventariseren bij de winkeliers? De ondergrondse containers, die in de reactie van 5.1.2E genoemd worden: zijn dat dezelfde als die voor bewoners? Of zijn dit aparte ondergrondse containers voor bedrijfsafval?

@5.1.2E en 5.1.2E

als het niet mogelijk is om het bedrijfsafval kwijt te kunnen in ondergrondse containers, dan betekent dit dat winkeliers en het gezondheidscentrum hun eigen afval moeten bewaren. Ik vermoed dat in het SPvE zal komen te staan dat dit inpandig moet gebeuren. Omdat er geen sprake is van achterkanten/achteringen zal dit dan inpandig moeten gebeuren in een (collectieve) containerruimte. Om deze zo optimaal mogelijk te positioneren, moeten wij weten waar het afval kan worden aangeboden aan de straat, in de vorm van losse zakken en/of containers. Er moeten dan afval-aanbied-plekken, die goed bereikbaar zijn voor de afvalwagens, worden gemarkeerd in de openbare ruimte; één t.b.v. de dagwinkels en supermarkt, en één t.b.v. het gezondheidscentrum. Kunnen jullie hier een voorstel voor doen?

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Thu, 22 Sep 2022 16:36:39 +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>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hoi 5.1.2E en 5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E sprak mij hier gisteren op onderstaande vraag aan. Ik heb hem zojuist gebeld op basis van onderstaand bericht. 5.1.2E maakt een afspraak met 5.1.2E en mij om een mogelijke oplossingsrichting te bespreken. Volgens mij moet de vraag eerst breder worden aangevlogen. In de huidige situatie zijn namelijk geen aparte voorzieningen voor laden en lossen voor de buurtwinkels aanwezig aan de Jan van Galenstraat. Afspraak is dat het laden en lossen in principe via de Huizingalaan zou worden georganiseerd. Mijn voorstel is om eerst te onderzoeken hoe het laden en lossen in de huidige is georganiseerd en/of dit volgens de afspraak niet mogelijk is aan de Huizingalaan. Pas als dat niet kan komt er een optie aan de Jan van Galenstraat in beeld lijkt me. En wanneer dat het geval is zou ik voor een subtielere oplossing kiezen op niveau van het trottoir (zodat de ruimte kan worden gebruikt wanneer er niet wordt geladen of gelost).

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Van: 5.1.2E
Verzonden: donderdag 22 september 2022 12:29
Aan: 5.1.2E; 5.1.2E 5.1.2E
CC: 5.1.2E; 5.1.2E; 5.1.2E 5.1.2E
Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Beste 5.1.2E 5.1.2E

Ik werk aan de buitenruimte rondom het sloop/nieuwbouw project op de kruising van de J.van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg. Wij verkennen momenteel de mogelijkheden voor laden&lossen voor de winkels en appartementen in het sloop/nieuwbouwproject. In de bijlage is een voorstel om het laden & lossen langs de JvGalenstraat in te passen. In dit voorstel zal de fietsroute 2 meter worden opgeschoven.
Ik zou graag eens met je verkennen of dit een mogelijke oplossing is, en zo niet wanneer dan wel.

Kunnen we hier even over bellen of fysiek afspreken? Wat heeft jouw voorkeur?

Ps Onderstaand punt van 5.1.2E is helder.

Vriendelijke groet,

5.1.2E 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 19 september 2022 17:24
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>; 5.1.2E
<5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hoi 5.1.2E

Hier is in de projectgroep een aantal keer over gesproken in het verleden. Op basis van de huidige situatie kan om verkeerskundige redenen de aansluiting op de Kardinaal de Jongweg (vanaf de Huizingalaan) niet worden aangepast. Deze moet dezelfde opzet houden om het verkeer goed de wijk in en uit te kunnen leiden.

De opstelcapaciteit voor autoverkeer voor de verkeerslichten moet o.a. worden gehandhaafd om terugslag (een te lange rij auto's die staan te wachten en een andere kruispunten, zoals bij de Huizingalaan, blokkeert) van autoverkeer op de Jan van Galenstraat te voorkomen.

Aanvullend hierop geeft 5.1.2E (in CC) aan dat het opheffen van de fietsstrook aan de oostzijde van de Jan van Galenstraat (vanaf de Huizingalaan) niet wenselijk is. Het combineren van fietsverkeer met autoverkeer is vanwege het verschil in acceleratietijd en gelet op de hoofwegenstructuur - waar de Kardinaal de Jongwegweg deel van uit maakt - verkeersonveilig. Verder gaf 5.1.2E aan dat de aansluiting tevens een 'groene golf' is.

Geeft dit voldoende antwoord op je vraag?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

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

Verzonden: dinsdag 13 september 2022 12:59

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

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

Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hi 5.1.2E

Dus deze optie (zie blauwe pijl) mag dus niet?

Groet, 5.1.2E

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

Verzonden: dinsdag 13 september 2022 12:39

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

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

Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hoi 5.1.2E

Kun je aangeven wat je precies bedoelt? Hieronder vind je een uitsnede van het FO van Stadsingenieurs van de aansluiting Jan van Galenstraat-Kardinaal de Jongweg (conceptversie is vrijgegeven). Zoals aangegeven wordt de trottoirruimte en het fietsparkeren aan de Jan van Galenstraat zijn onderdeel van het buitenruimteontwerp voor de sloop-nieuwbouw. De plangrens is de (deels) nieuwe bandenlijn uit het IPvE-FO van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort. Het is niet mogelijk om de fietsroute vanaf de Huizingalaan over de rijbaan te vervolgen tot aan de kruising met de Kardinaal de Jongweg in de voorstellen. Volgens betrokken verkeerskundigen moet worden aangesloten op de huidige kruising van de Kardinaal de Jongweg en zijn de opstelruimtes hier vooralsnog voor nodig.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

project: Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
projectnummer: 006GIN
opdrachtgever: Kerckebosch Groep
fase: VO



document: Programma: functies, aantallen en oppervlaktes
documentnummer: 801
datum: 20-9-2022
versie: 1 - concept

PROGRAMMA									
wonen GBO / BVO* (indicatief)									
categorie BVO* (m2)				<55m2 **		55-80m2		80-130m2	
categorie GBO (m2)				<50m2		50-75m2		75-100m2	
				GBO	BVO*	GBO	BVO*	GBO	BVO*
Type A1	sector	aantal kamers	Aantal	50,0	59,5				
Type A2	sociale huur	2	36	49,9	63,2				
Type A3	middenhuur	2	24	50,0	59,5				
Type B	vrije sector	3	4					74,9	90,9
Type C	middenhuur	2	4			60,9	72,6		
Type D	vrije sector	3	12					75,4	87,5
Type E	middenhuur	2	5	50,0	59,4				
Type F	vrije sector	4	3					84,3	99,9
Type G	vrije sector	4	1					96,2	112,2
Type H	vrije sector	4	1					87,9	103,3
Totaal aantal woningen									
Totaal GBO wonen (m2)									

*) Dit is BVO "achter de voordeur", zonder gemeenschappelijke verkeersuinten en stallingsruimten
**) NB: type A1, A3 en E zijn (iets) groter dan 55m2 BVO. Dit hangt samen met het minimale GO voor middenhuur woningen van 50m2. Voor de parkeerbalans moeten deze woningen echter wel onder deze categorie vallen!

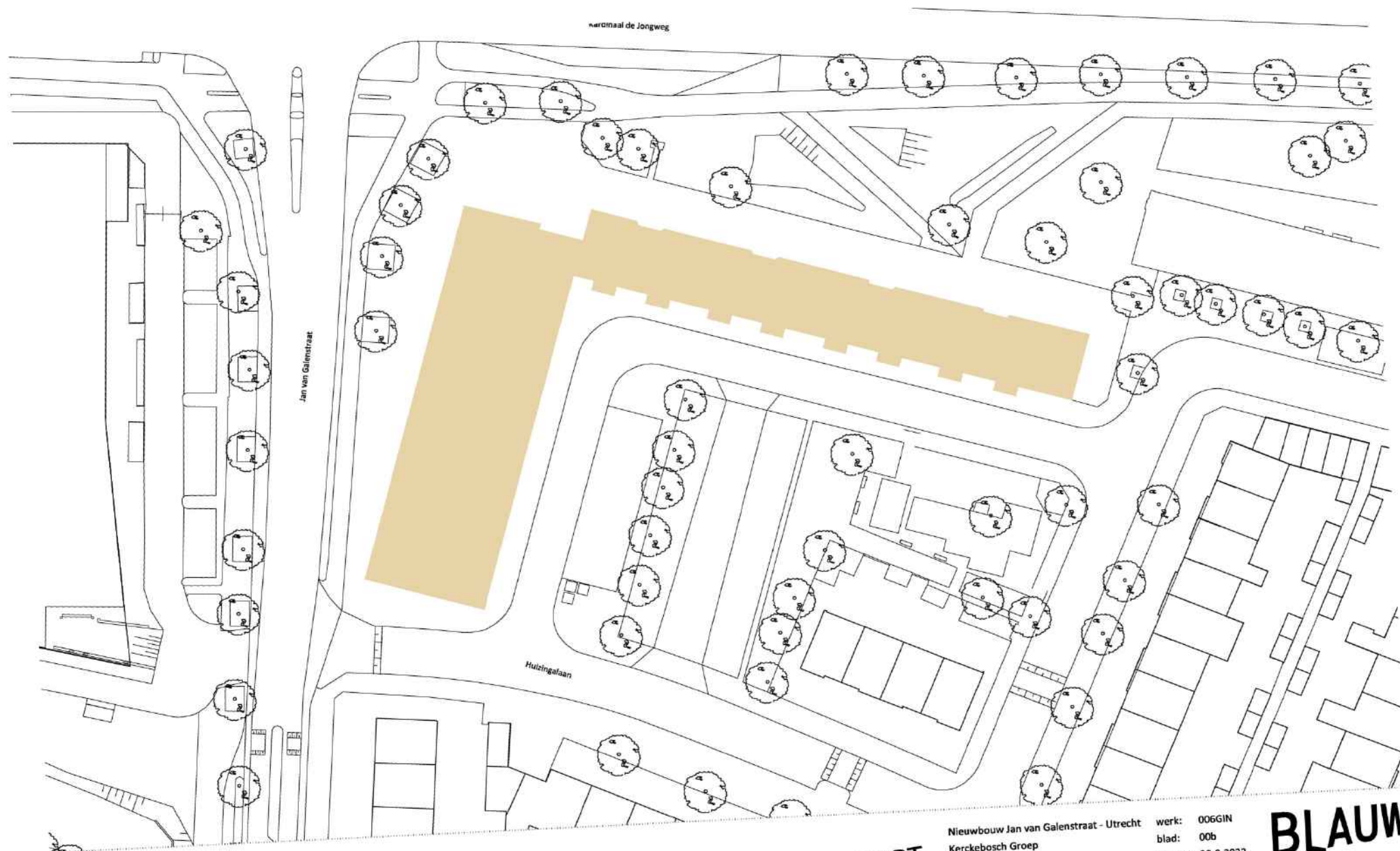
WONEN PER CATEGORIE TBV PARKEERBALANS	
	Aantal
Woningen <55 m2 *	69
Woningen 55-80 m2	4
Woningen 80-130 m2	21

*) NB: type A1, A3 en E zijn (iets) groter dan 55m2 BVO. Dit hangt samen met het minimale GO voor middenhuur woningen van 50m2. Voor de parkeerbalans moeten deze woningen echter wel onder deze categorie vallen!

WONEN PER HUURSECTOR									
				Aantal		Percentage			
Sociale huur				40		42,6%			
Middenhuur				33		35,1%			
Vrije sector				21		22,3%			

overige functies BVO (indicatief)				
functie	winkels		zorg	
	detailhandel	supermarkt	arts/therapeut	aantal kamers
supermarkt**		1198,30		
dagwinkel 1	85,60			
dagwinkel 2	77,70			
dagwinkel 3	111,50			
dagwinkel 4	99,30			
dagwinkel 5	87,10			
dagwinkel 6	170,00			
gezondheidscentrum			652,80	12,00
Totaal BVO* per type	631,20	1198,30	652,80	
Totaal BVO overige functies (m2)				2482

*) NB: in dit model zijn de overige functies aangemerkt als functie detailhandel, met bijbehorend parkeerkengetal.
Andere functies hebben andere parkeerkengetallen.
**) BVO supermarkt is exclusief inpandig laden&lossen

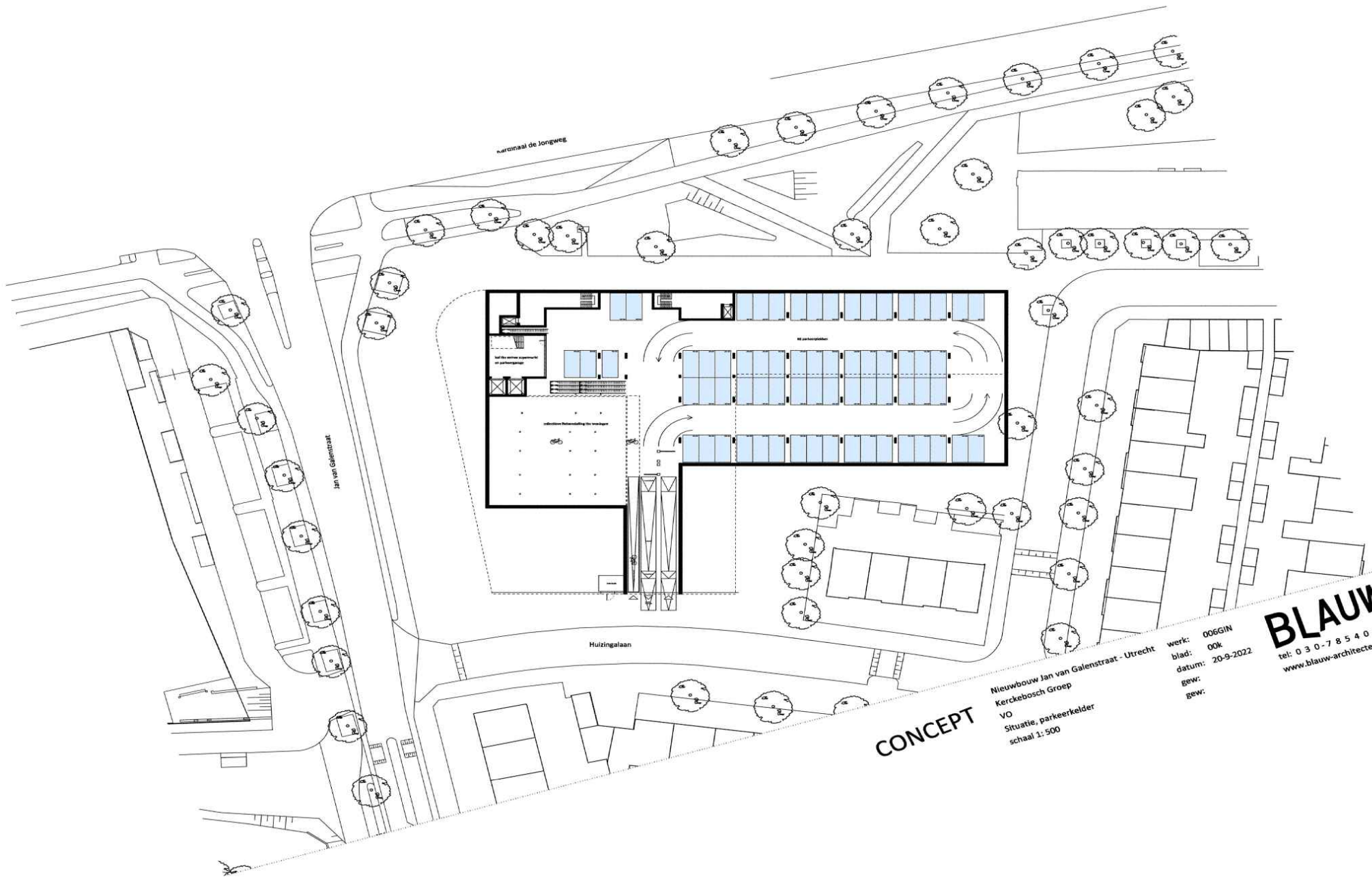


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerkebosch Groep
VO
Bestaande situatie
schaal 1: 500

werk: 006GIN
blad: 006
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

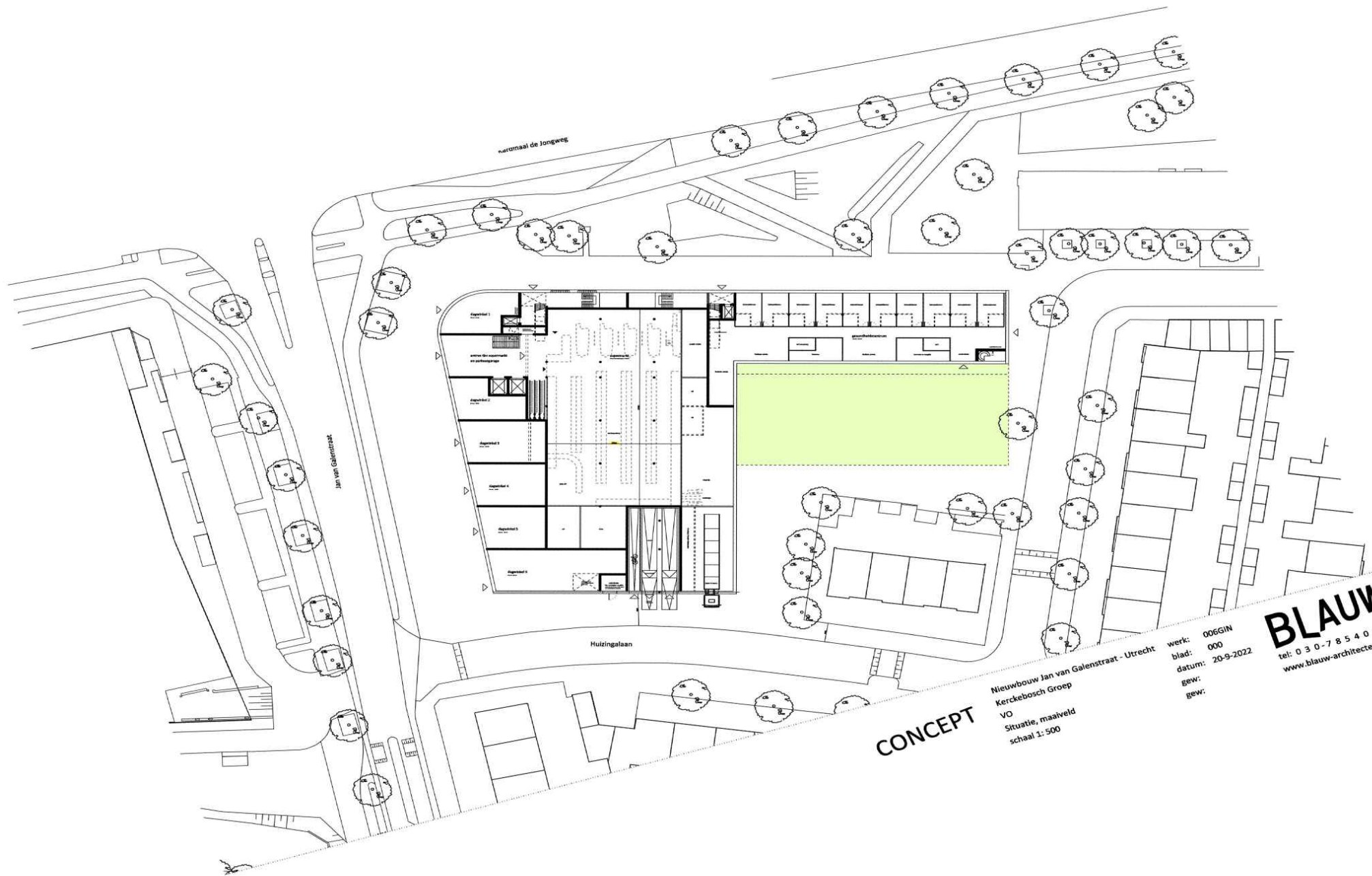


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Situatie, parkeerkelder
schaal 1:500

werk: 006GIN
blad: 00k
datum: 20-9-2022
gew:

BLAUW
tel: 030-7854029
www.blauw-architecten.nl

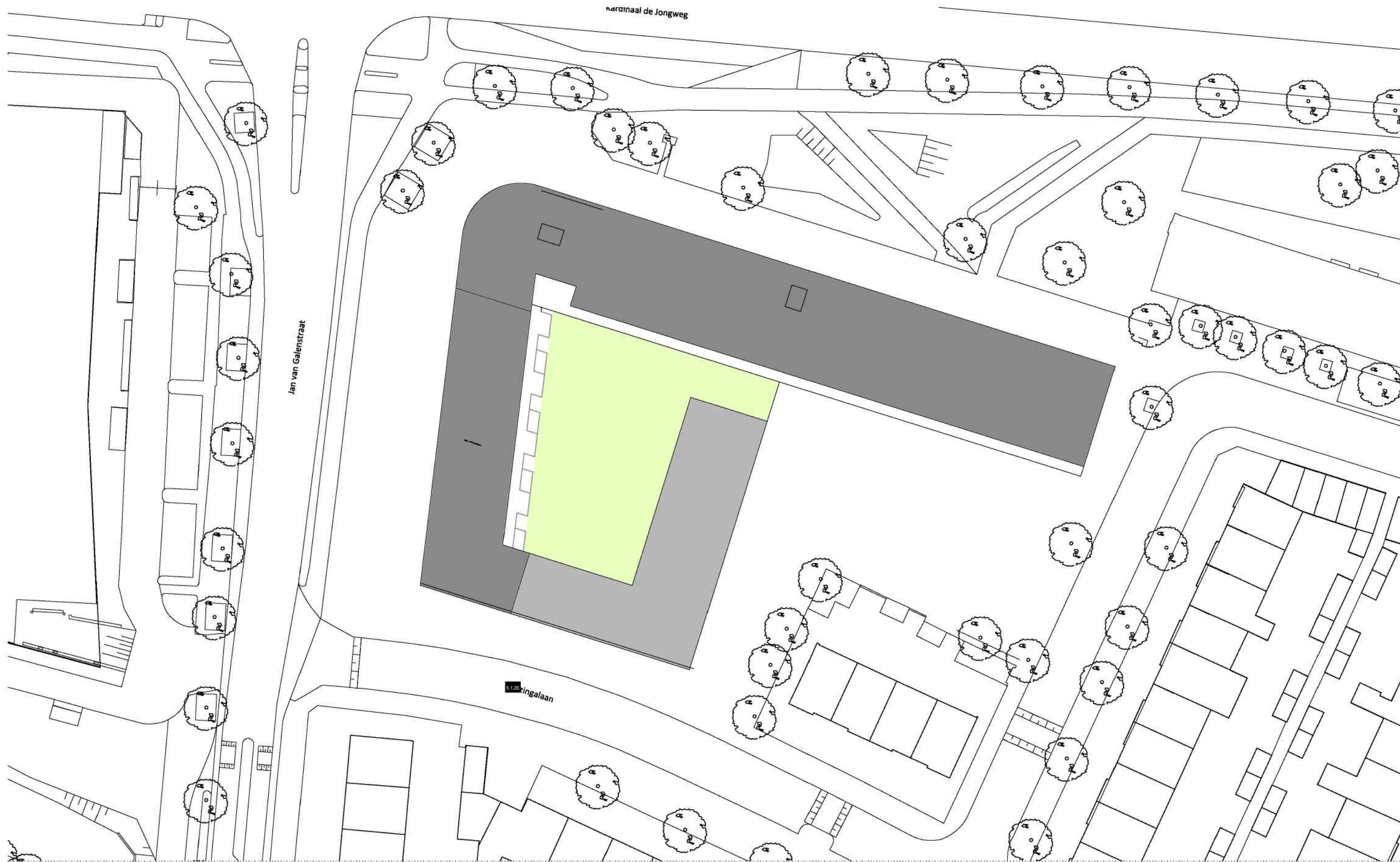


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Situatie, maaiveld
schaal 1:500

werk: 006GIN
blad: 000
datum: 20-9-2022
gew:

BLAUW
tel: 030-7854029
www.blauw-architecten.nl

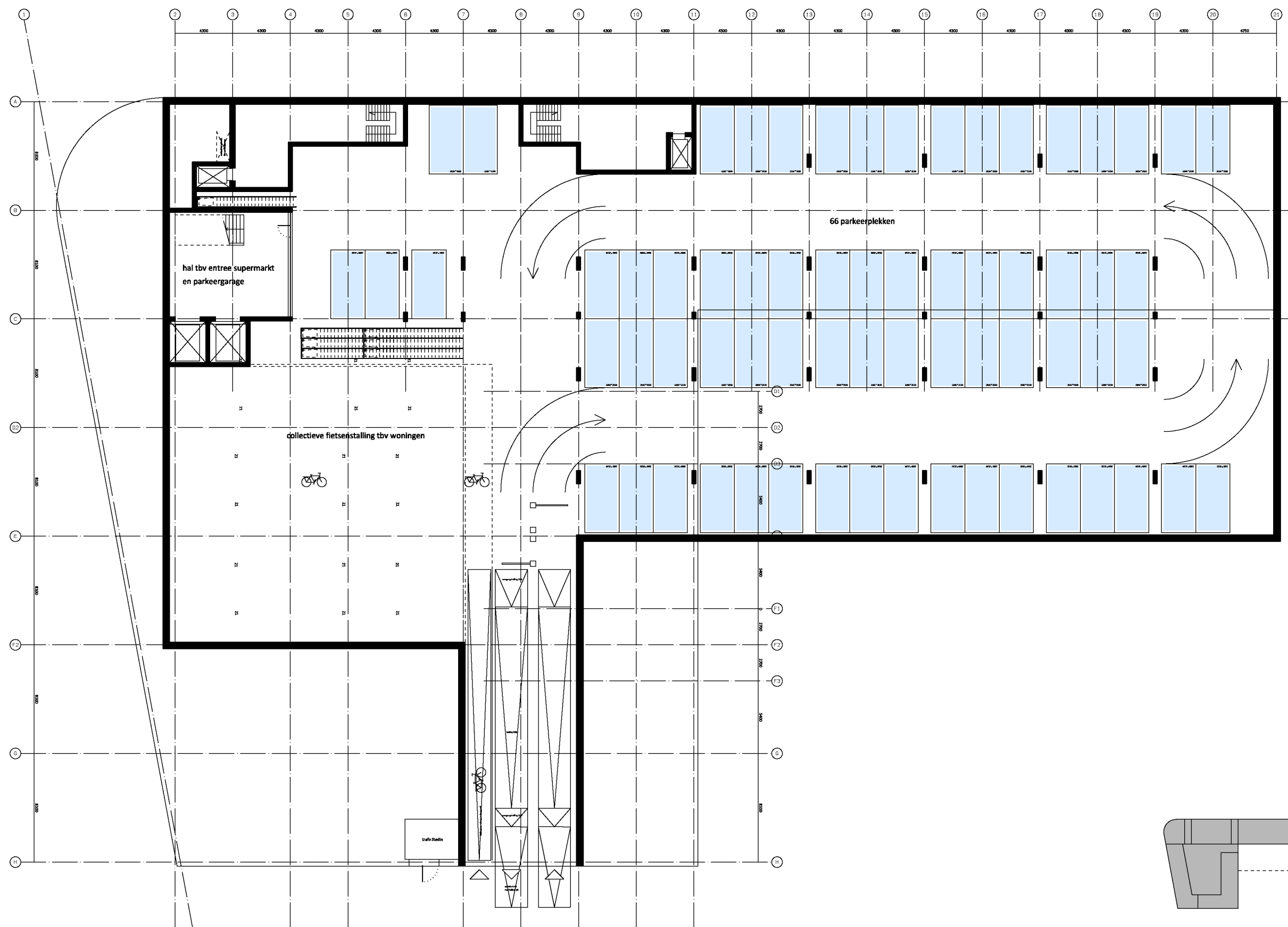


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Situatie, dakaanzicht
schaal 1: 500

werk: 006GIN
blad: 002
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

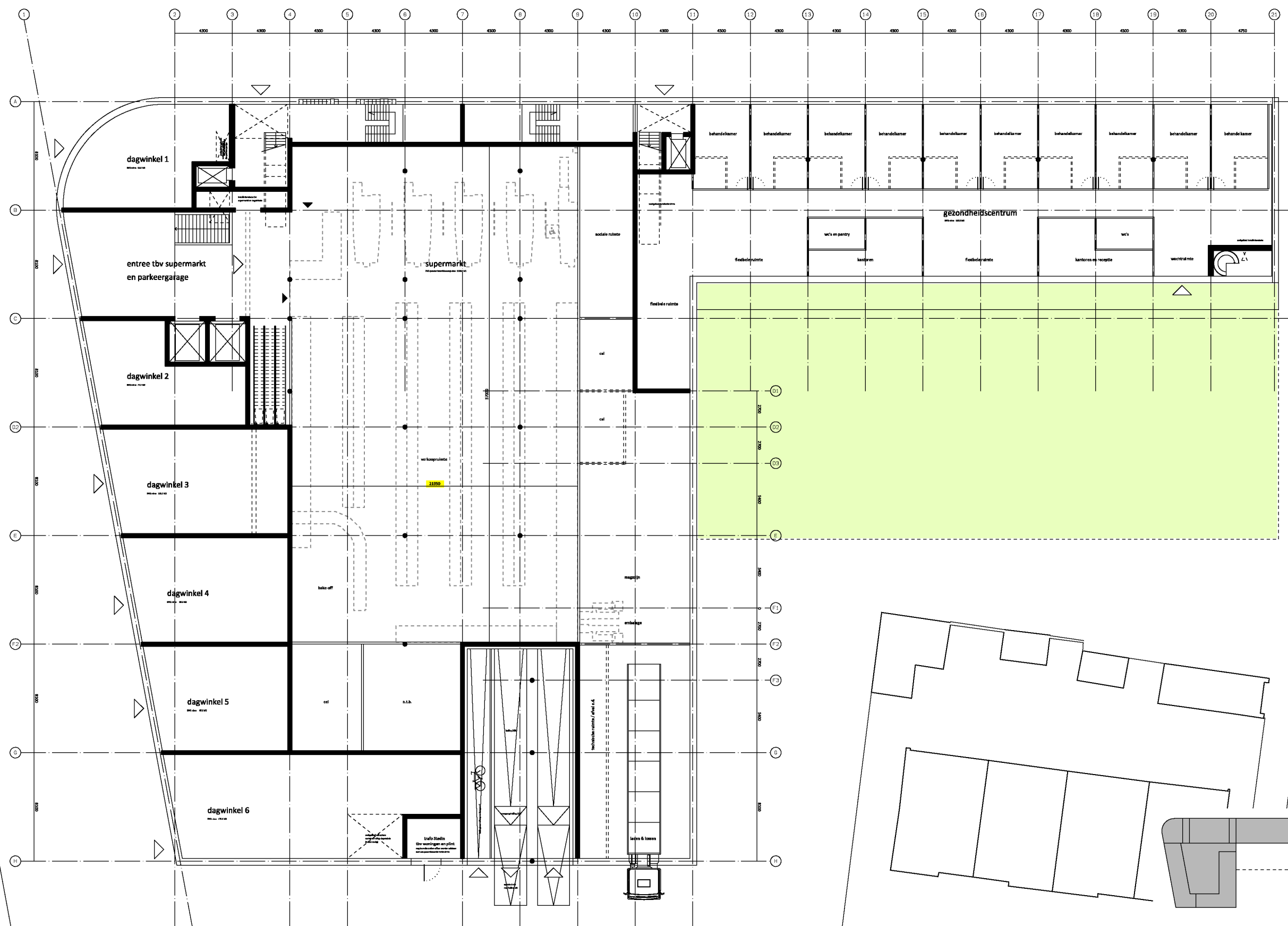


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond parkeerkelder
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 10k
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond begane grond
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 100
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

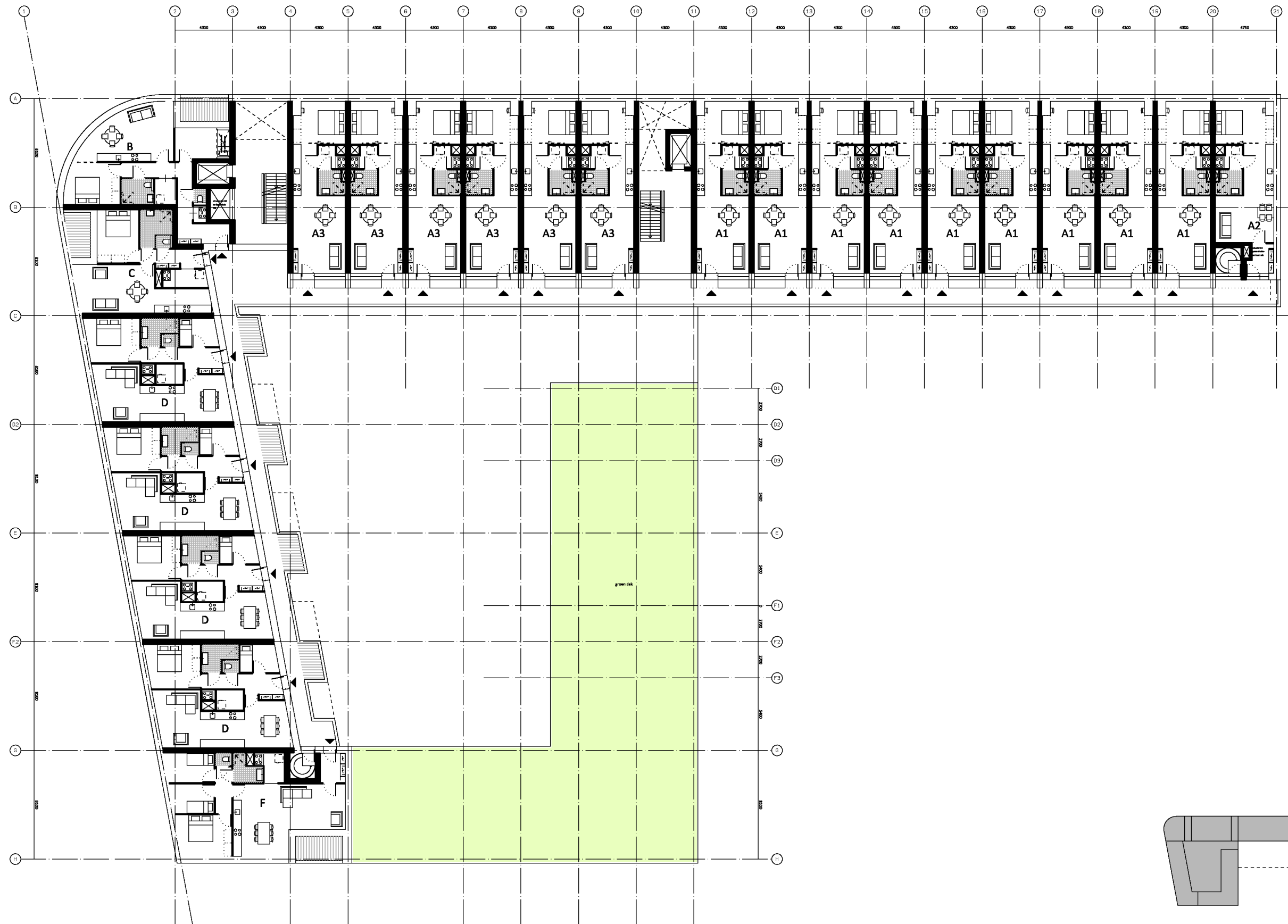


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 1e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 101
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

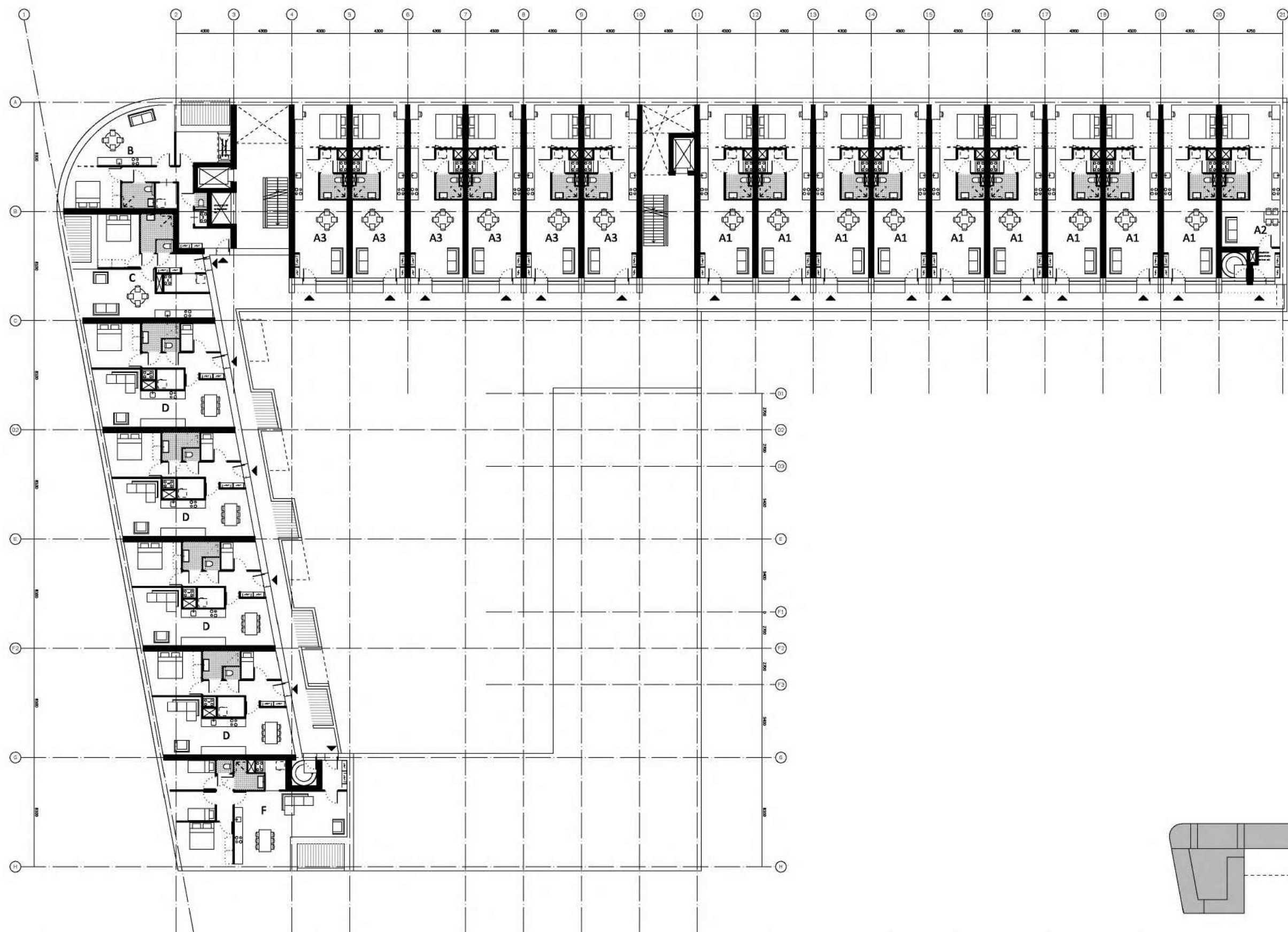


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 2e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 102
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

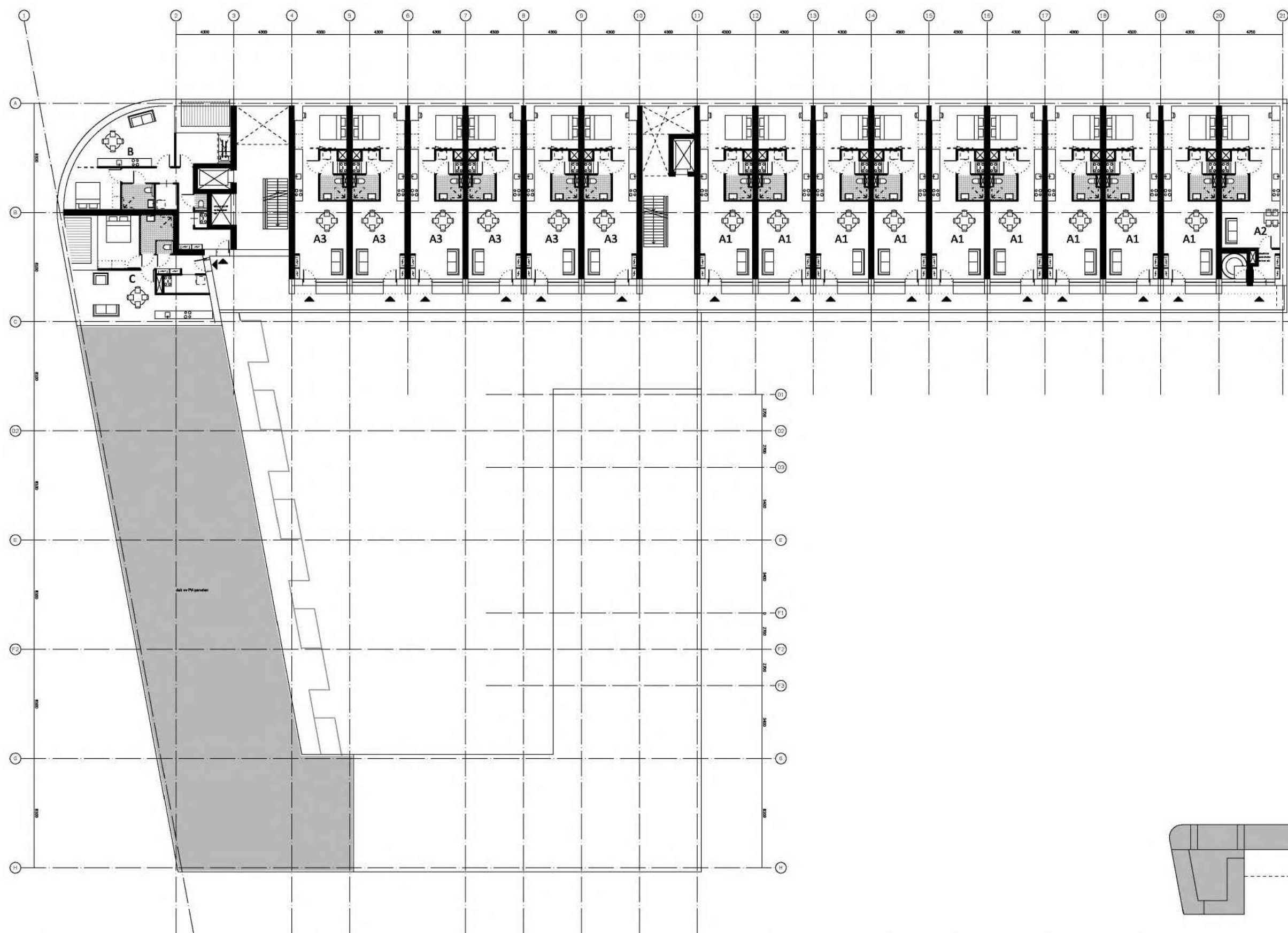


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 3e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 103
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

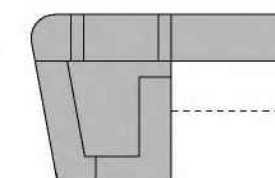


CONCEPT

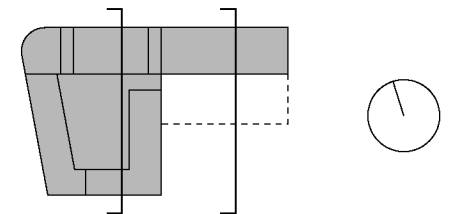
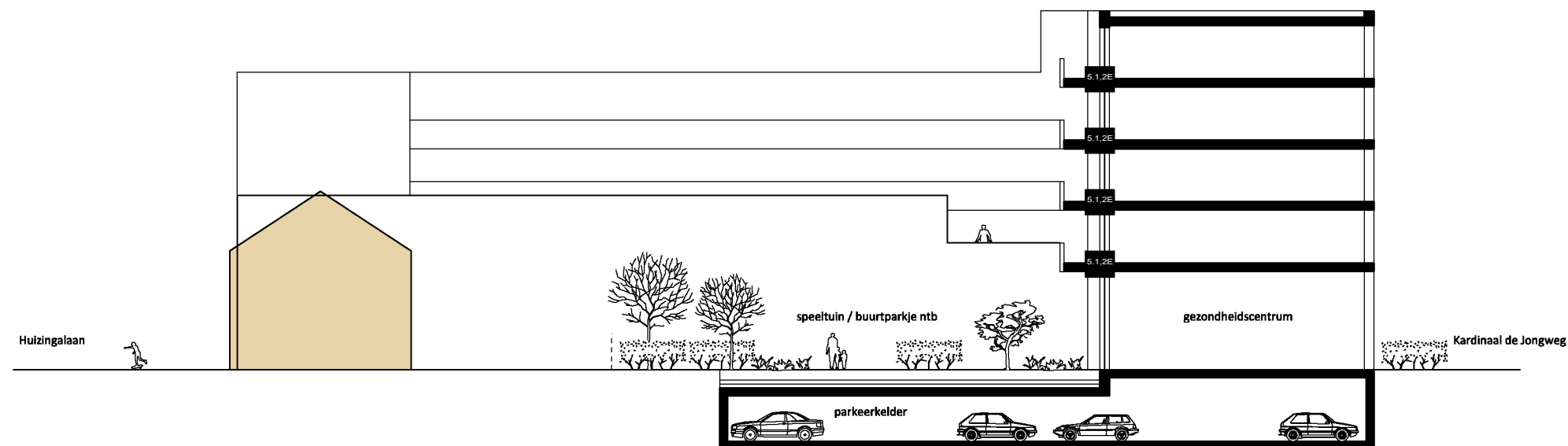
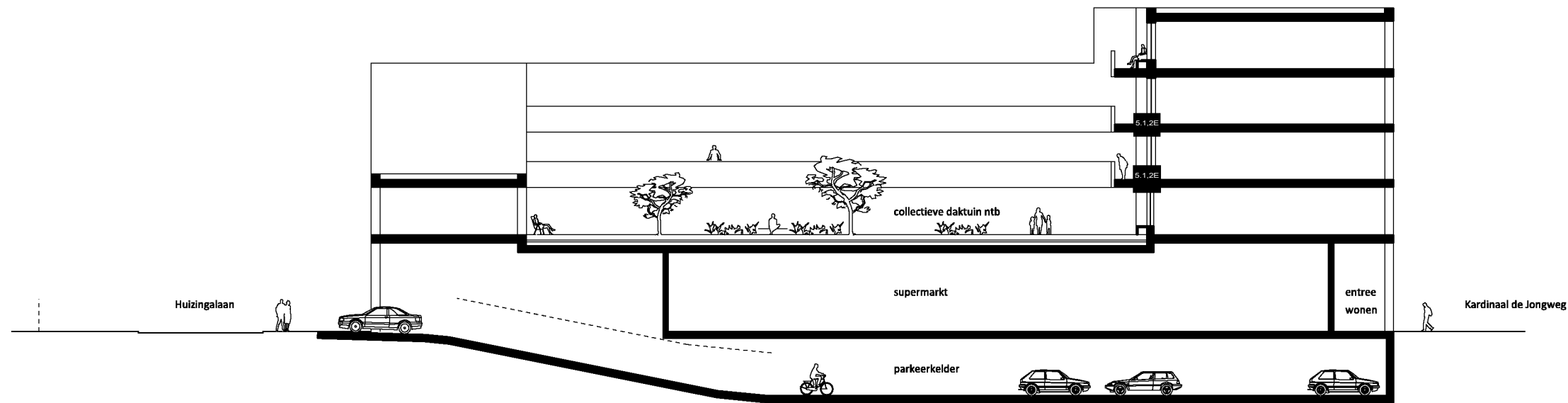
Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 4e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 104
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



BLAUW
tel: 030-7854029
www.blauw-architecten.nl

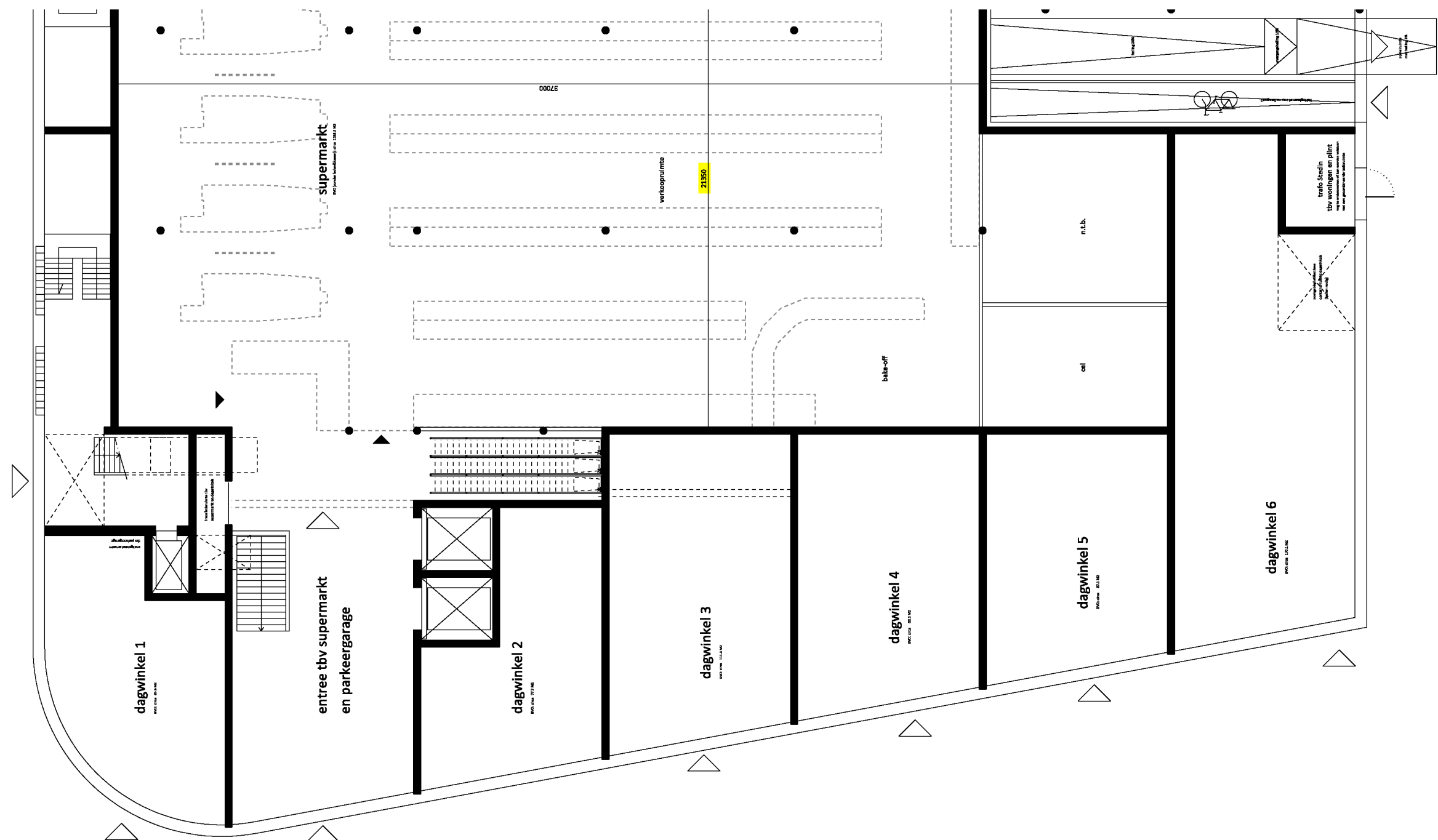


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Doorsnede AA en BB
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 301
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

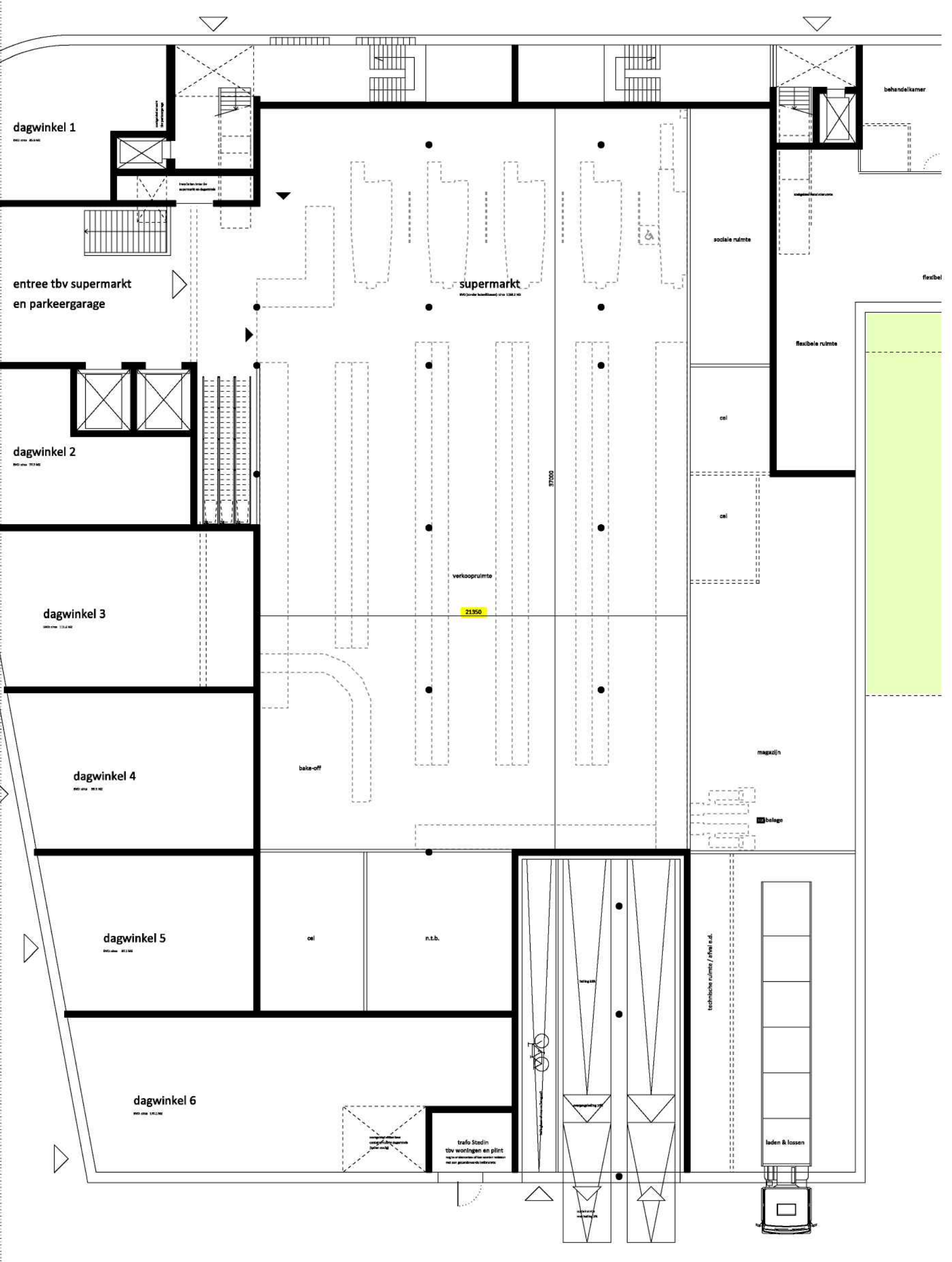


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond fragment dagwinkels
schaal 1: 200

werk: 006GIN
blad: 501
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

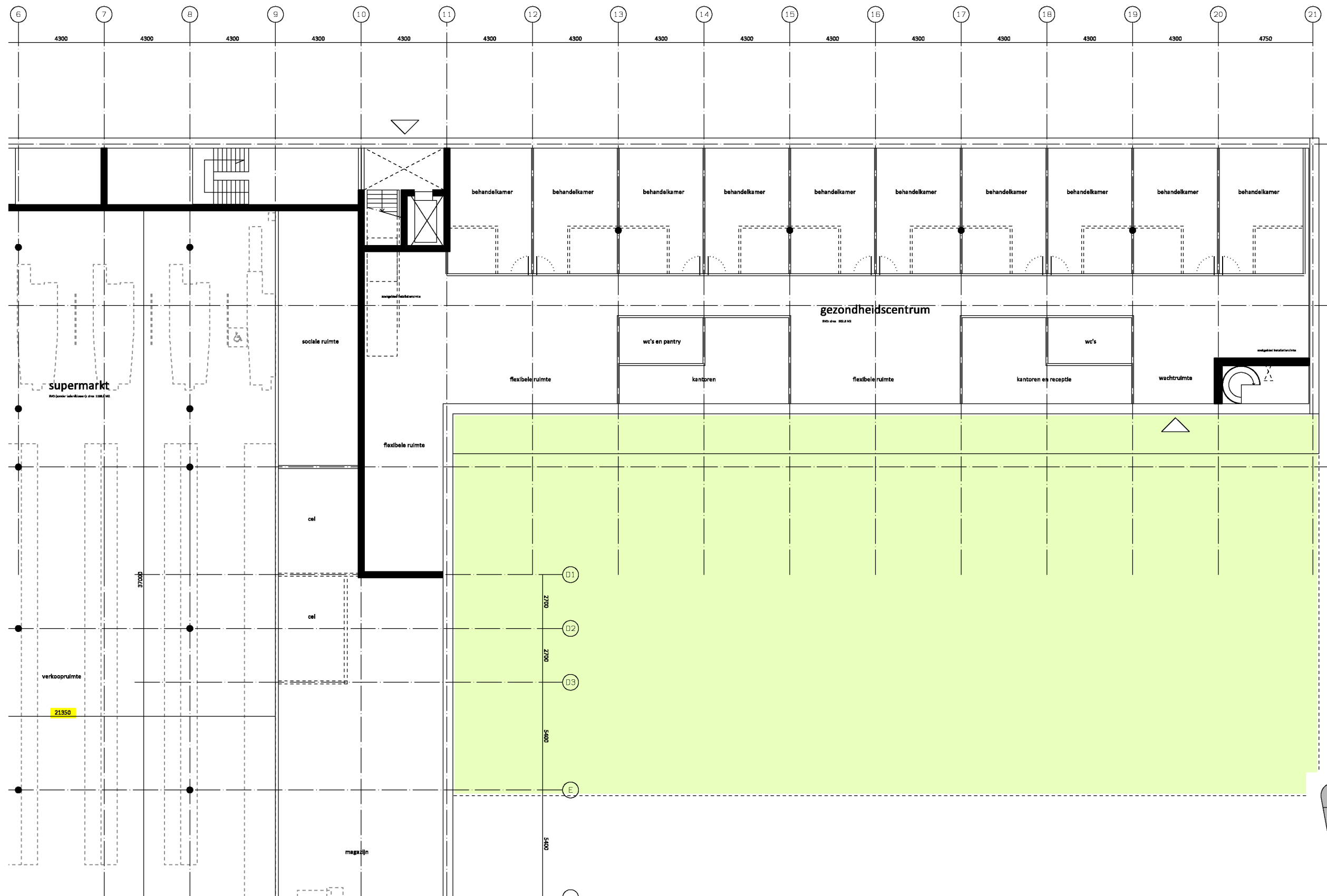


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond fragment supermarkt
schaal 1: 200

werk: 006GIN
blad: 502
datum: 20-9-2022
gew: 006GIN

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blaauw-architecten.nl

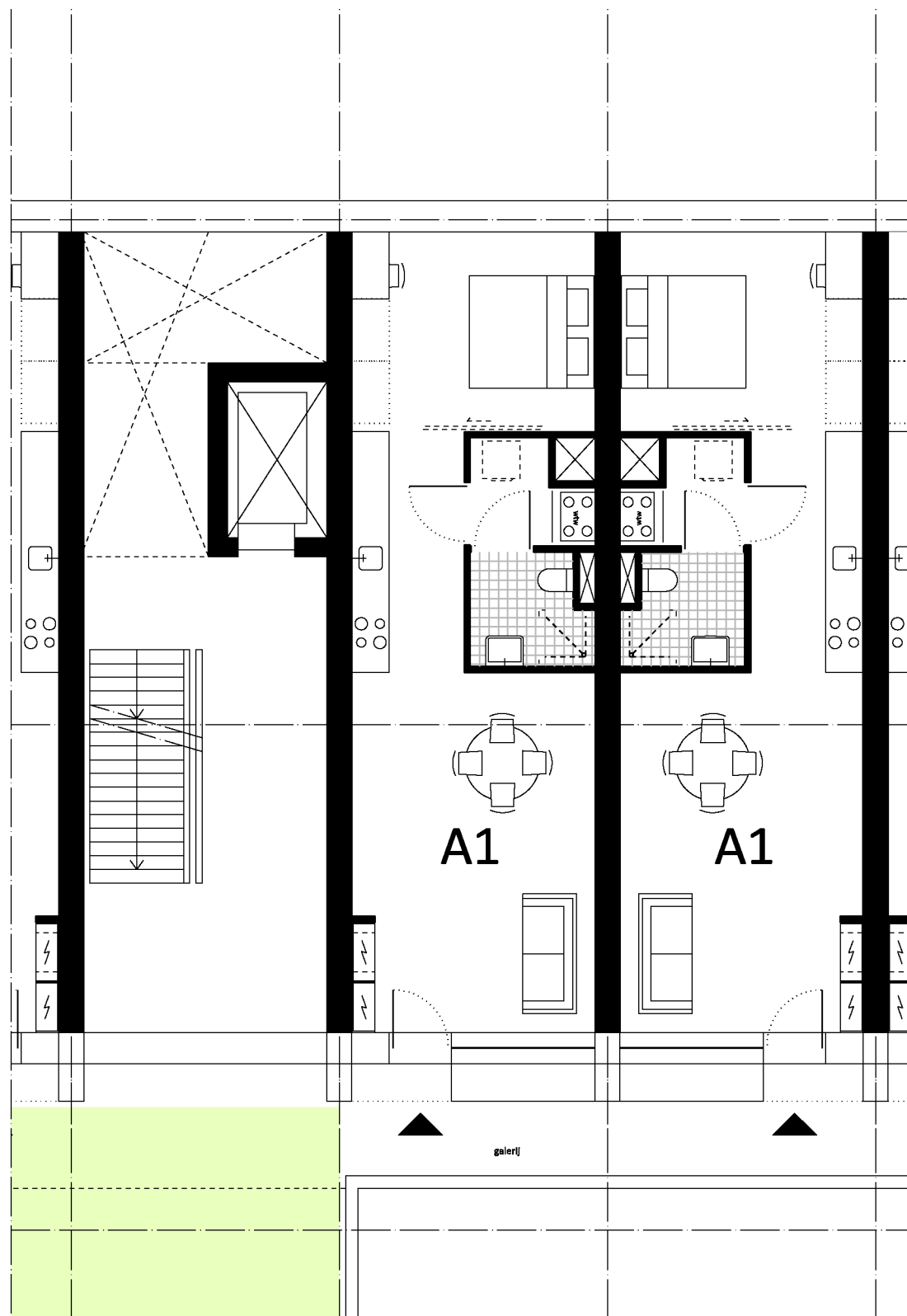


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond fragment gezondheidscentrum
schaal 1: 200

werk: 006GIN
blad: 503
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



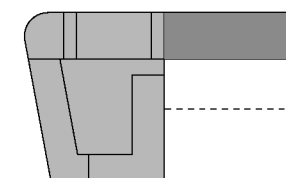
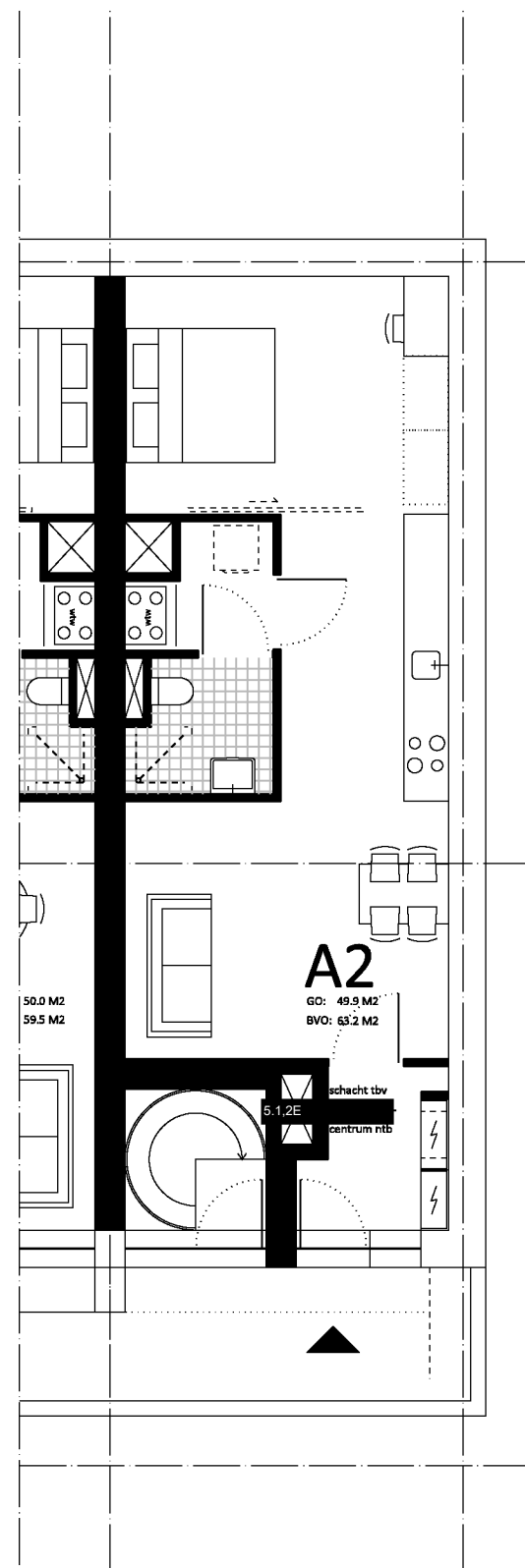
Toelichting:

Type A1, A2 en A3 zijn maximaal 50 m2 GO en hebben geen eigen buitenruimte.

Deze woningen zijn aangewezen op de collectieve daktuin.

De galerij wordt breder uitgevoerd en bij elke woning voorzien van een geïntegreerd zitelement.

Dit element creëert privacy naar de woning toe en geeft te mogelijkheid om op de galerij in de zon te zitten.

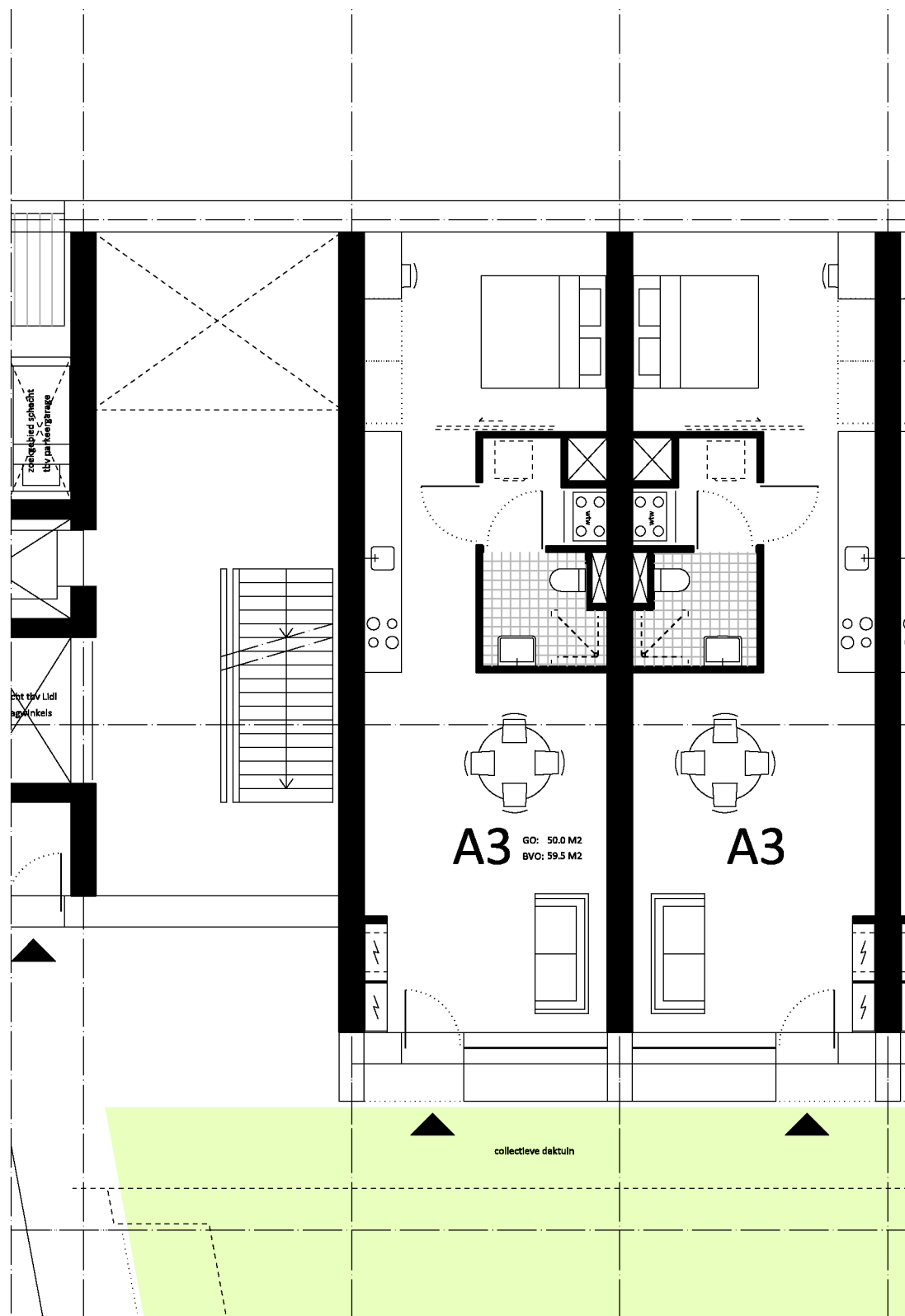


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype A1 en A3
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 511
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



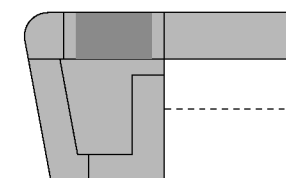
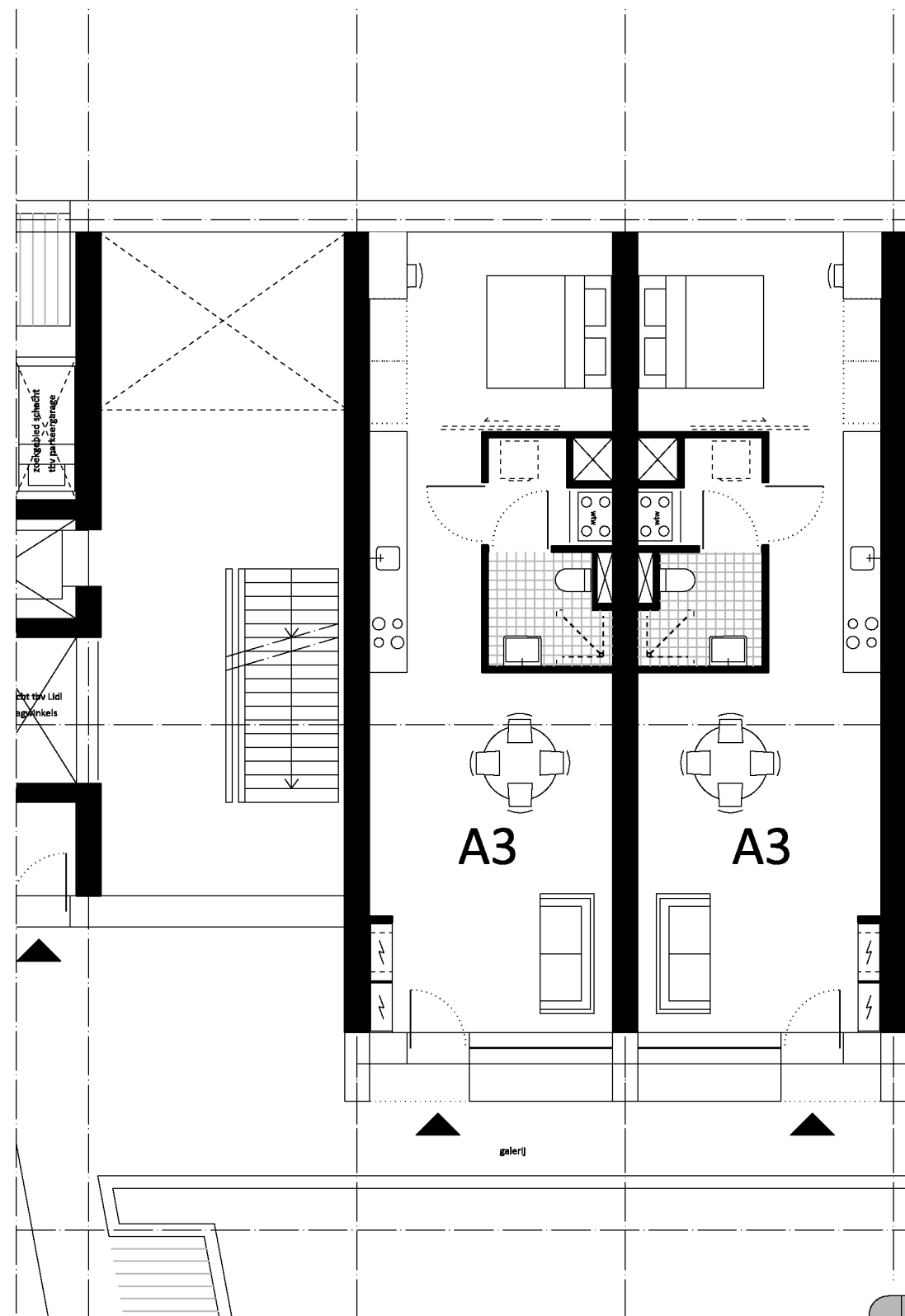
Toelichting:

Type A1, A2 en A3 zijn maximaal 50 m2 GO en hebben geen eigen buitenruimte.

Deze woningen zijn aangewezen op de collectieve daktuin.

De galerij wordt breder uitgevoerd en bij elke woning voorzien van een geïntegreerd zitelement.

Dit element creëert privacy naar de woning toe en geeft te mogelijkheid om op de galerij in de zon te zitten.

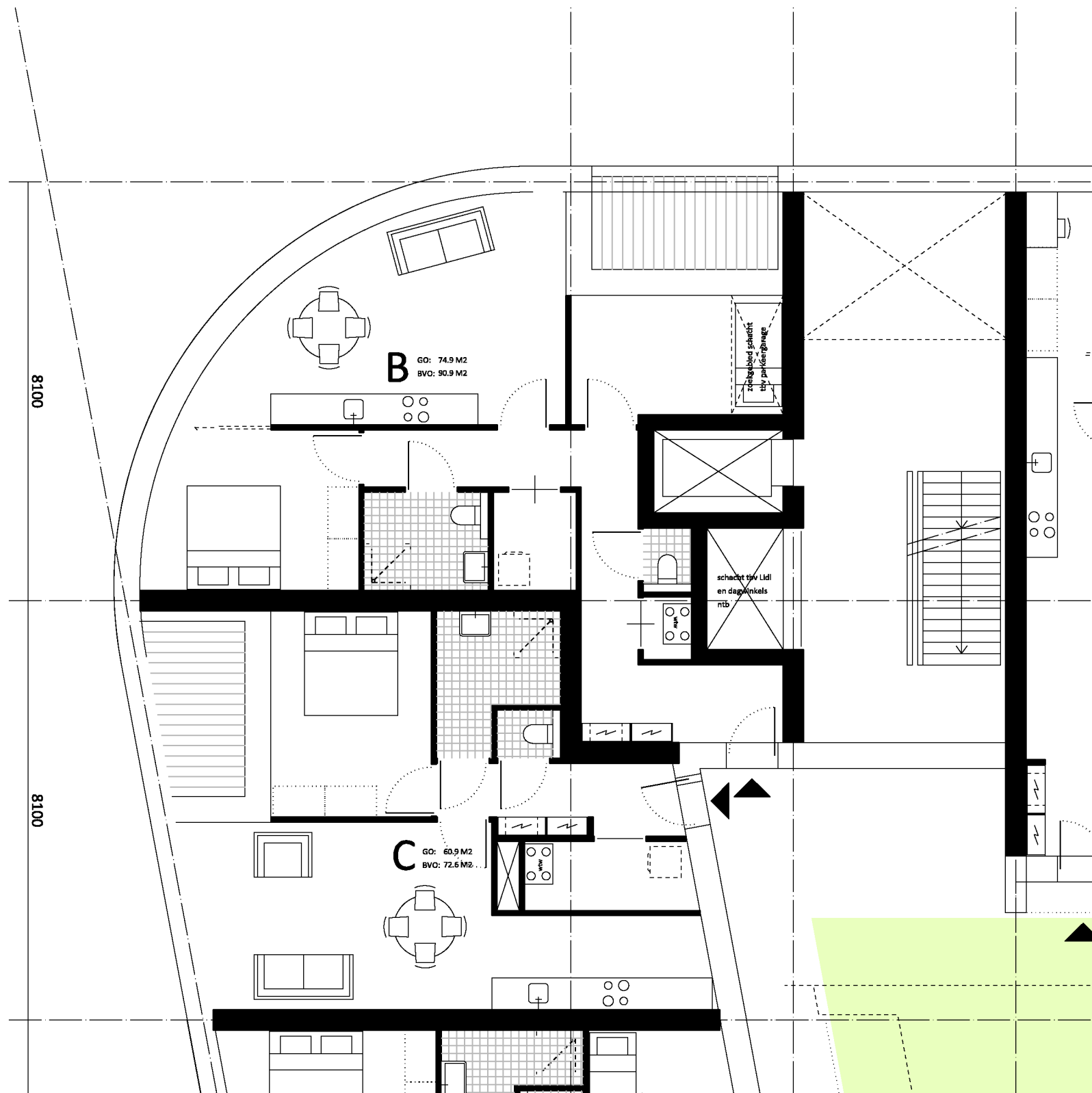


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype A2
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 512
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

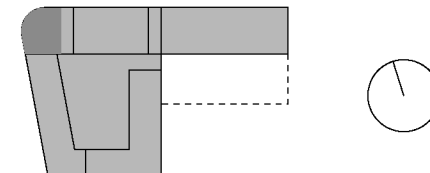
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type B en C zijn beide georiënteerd op de geluidsbelaste Kardinaal de Jongweg en/of Jan van Galenstraat.

Door de woningen te voorzien van een loggia met geluidwerende beglazing wordt een geluidluwe gevel gemaakt, waaraan een deel van de verblijfsruimtes liggen.

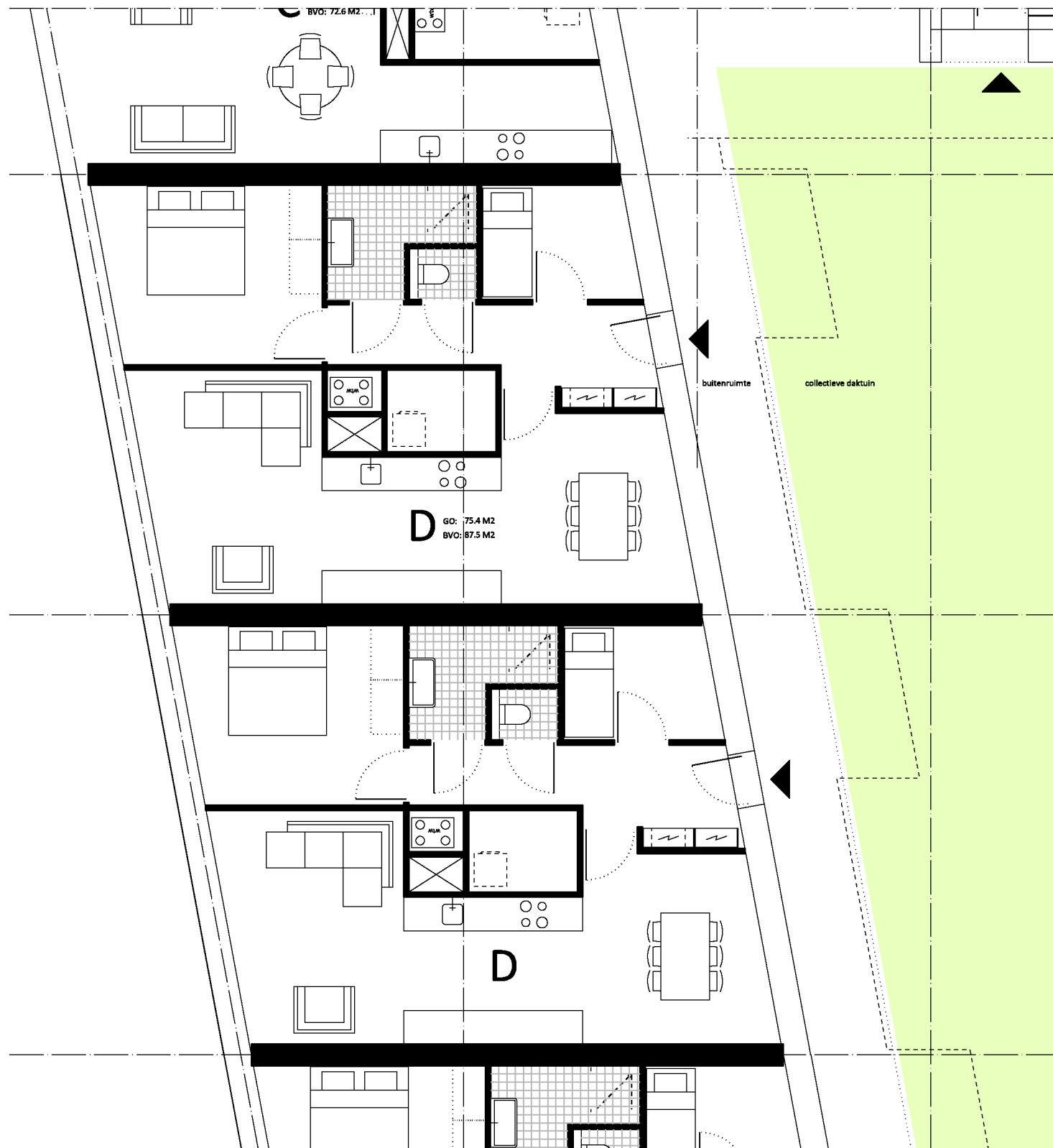


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype B en C
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 513
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



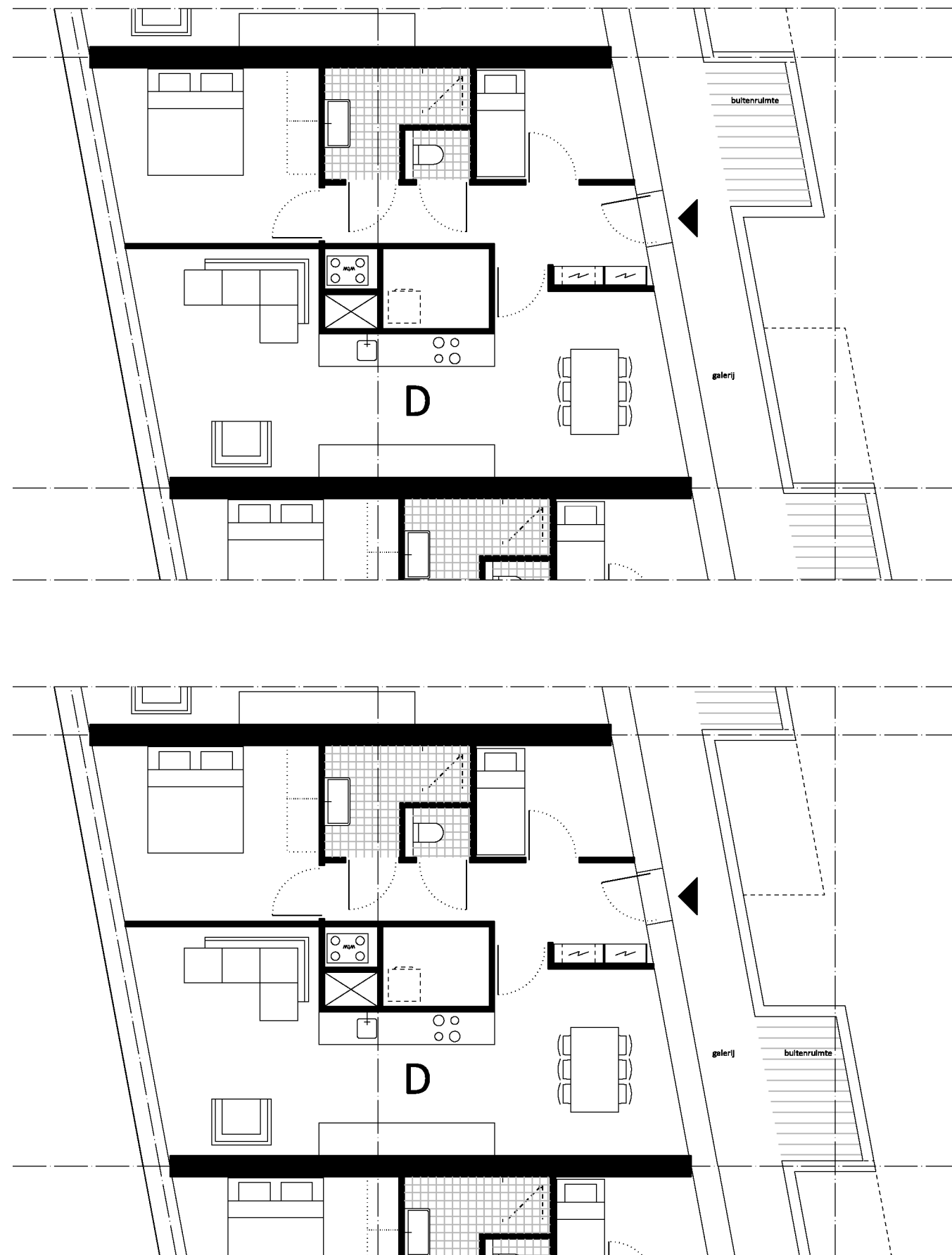
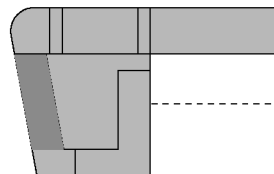
Toelichting:

Op de 1e verdieping krijgen de woningen van type D een buitenruimte in de vorm van een privé zone aan de collectieve daktuin.

Op de 2e en 3e verdieping krijgt dit type een buitenruimte in de vorm van een balkon, dat grenst aan en bereikbaar is via de galerij.

Op deze manier krijgen deze woningen allemaal een buitenruimte aan de geluidluwe zijde van het gebouw.

De balkons verspringen per verdieping, om te zorgen voor genoeg licht en zon in de woningen.

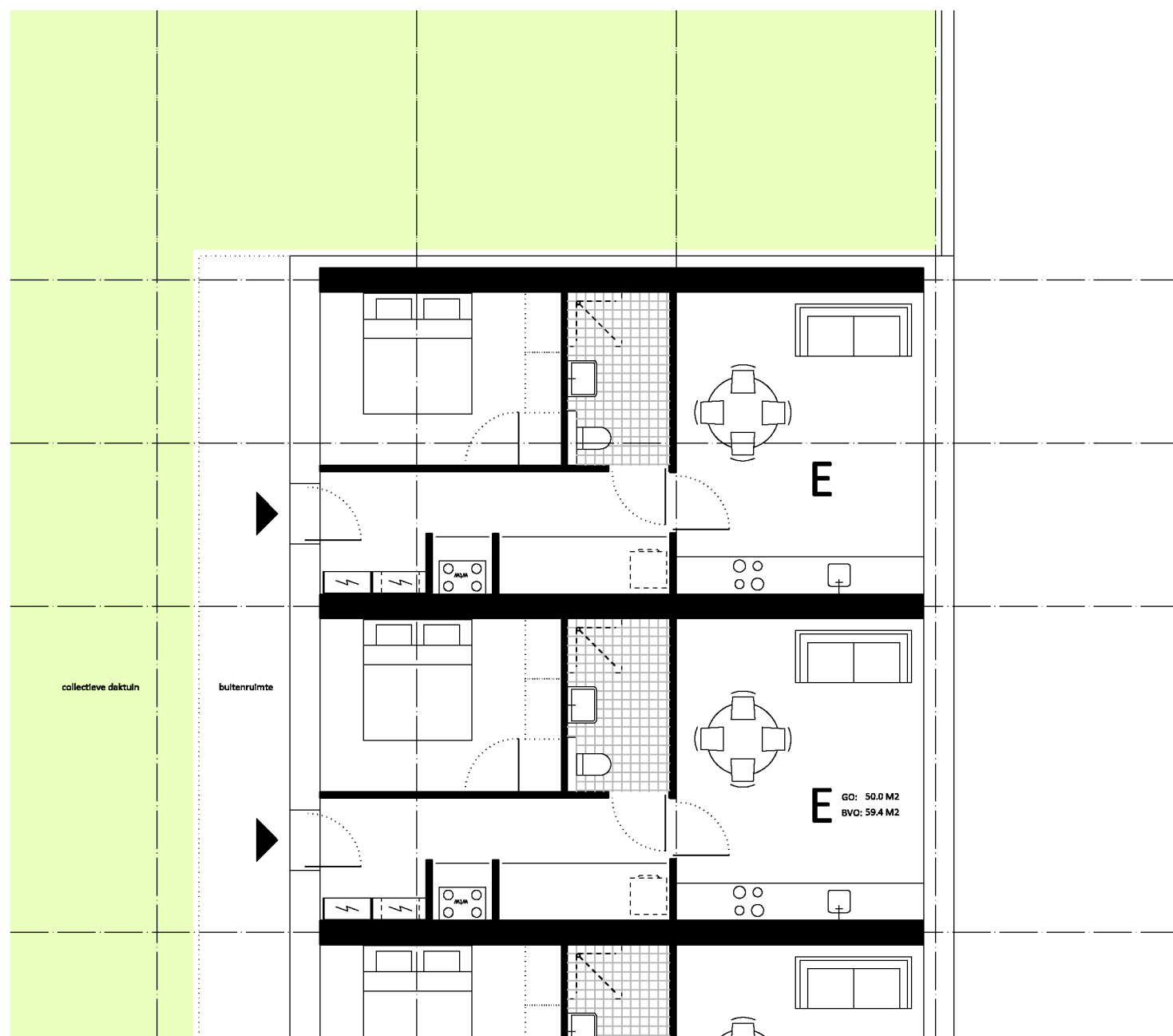


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype D
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 514
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

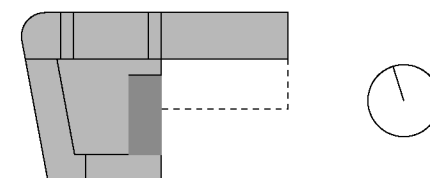
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type E is maximaal 50 m² en hoeft conform Bouwbesluit formeel geen eigen buitenruimte te hebben.

Omdat deze woningen ontsloten worden via de collectieve daktuin kunnen zij echter eenvoudig worden voorzien van een buitenruimte in de vorm van een privé zone bij de entree.

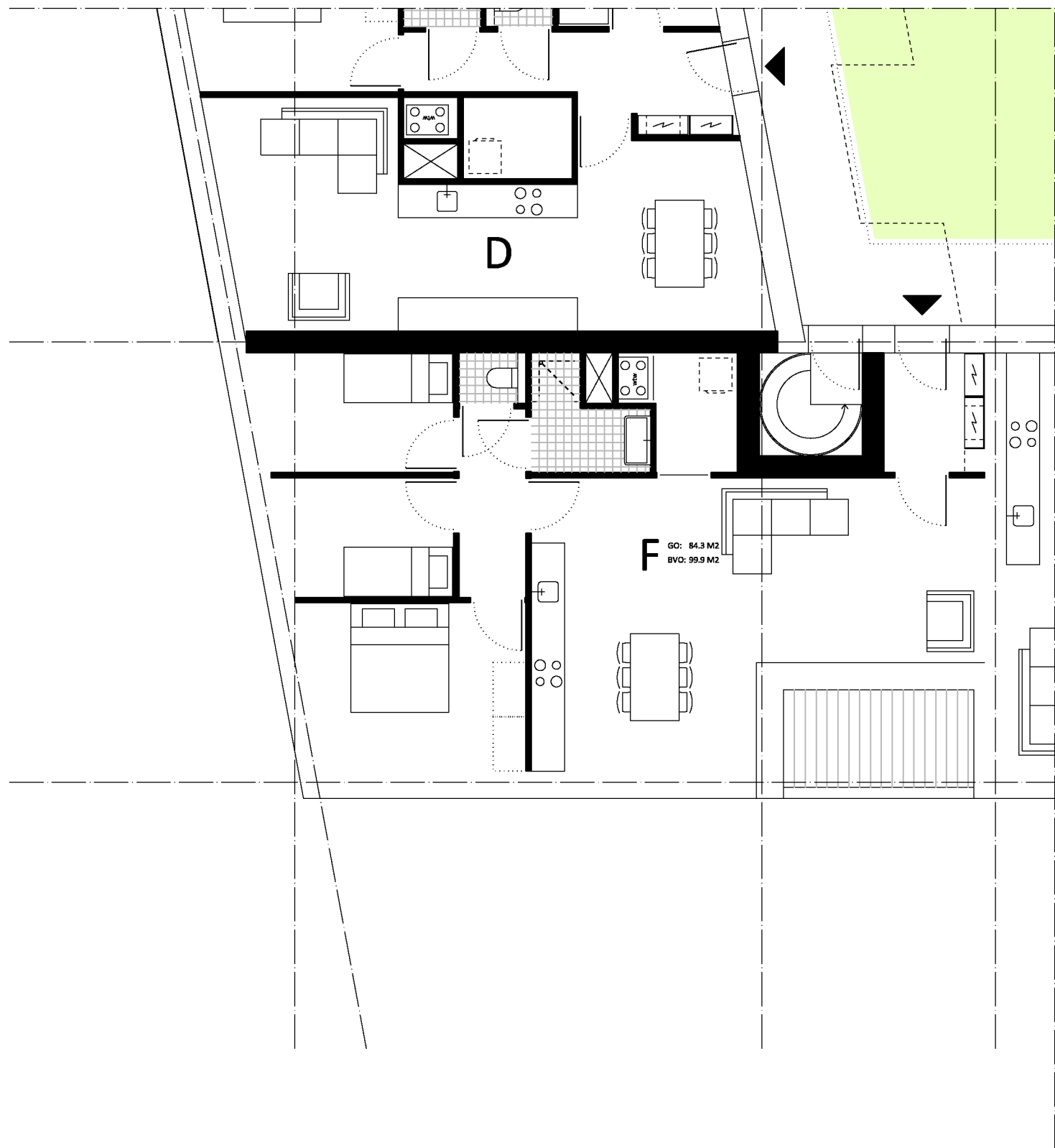


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype E
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 515
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

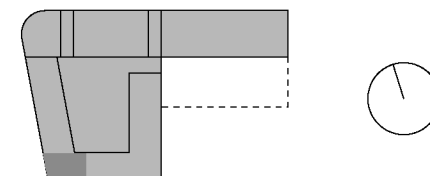
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type F krijgt een buitenruimte in de vorm van een loggia.

In overleg met de adviseur moet worden gekeken of deze loggia nog moet worden voorzien van geluidwerende voorzieningen.

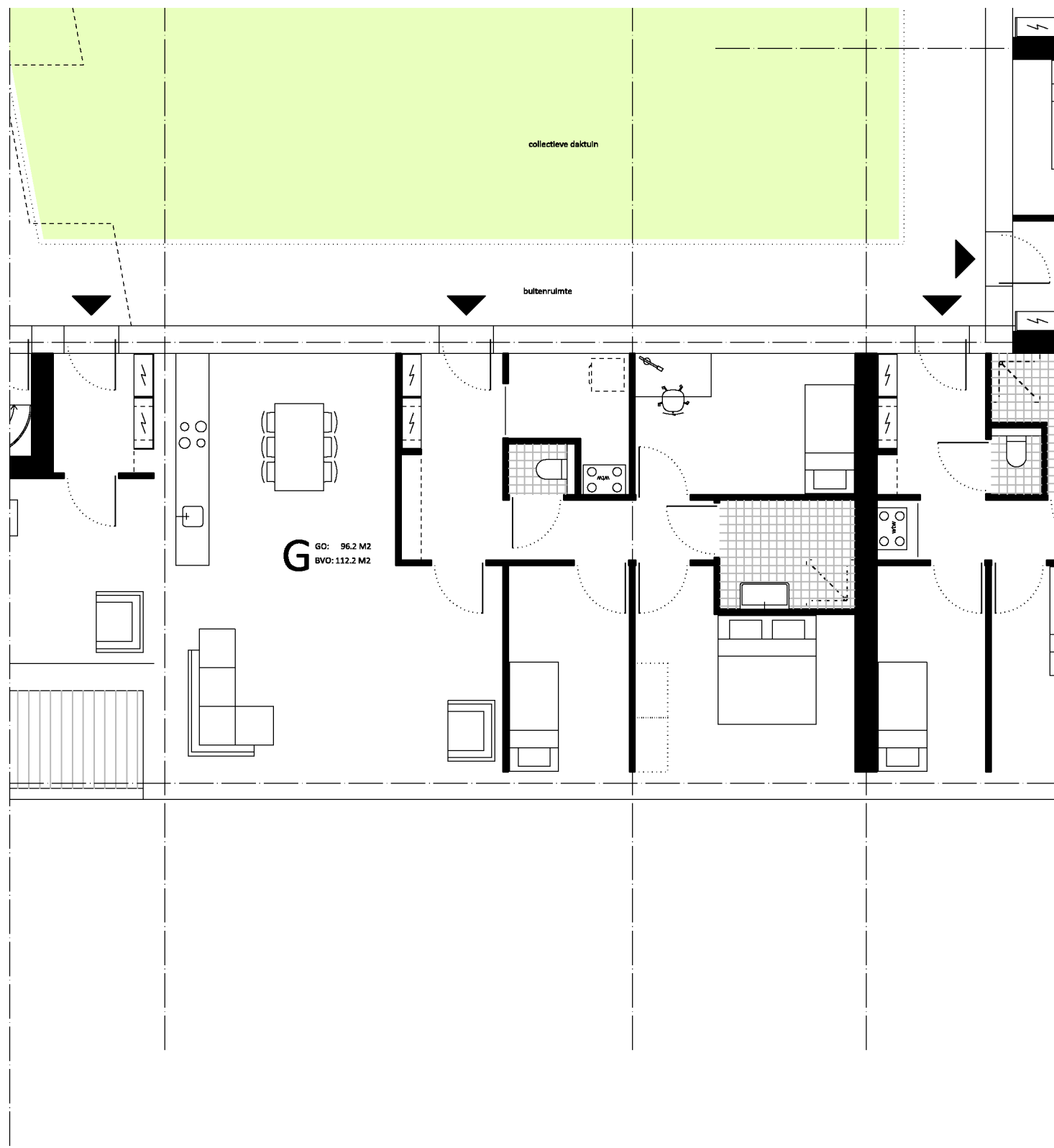


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype F
schaal 1: 100

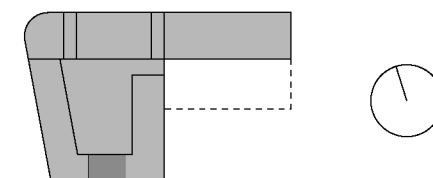
werk: 006GIN
blad: 516
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type G krijgt een buitenruimte in de vorm van een privé zone aan de collectieve daktuin.

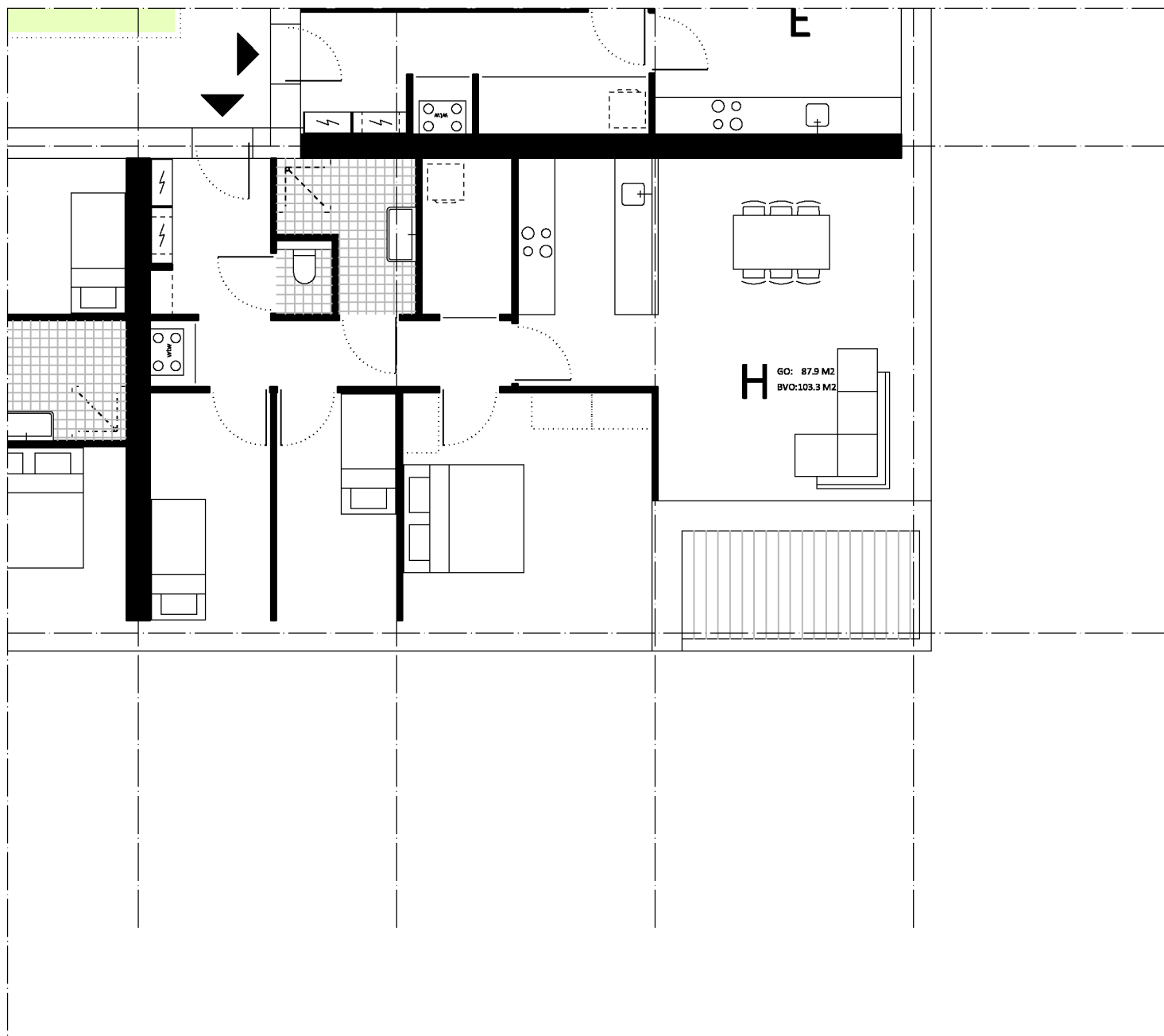


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype G
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 517
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

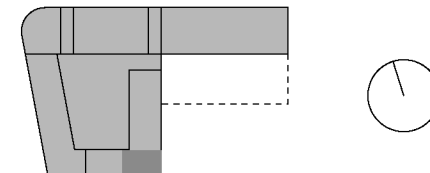
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type H krijgt een buitenruimte in de vorm van een loggia.

In overleg met de adviseur moet worden gekeken of deze loggia nog moet worden voorzien van geluidwerende voorzieningen.



CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype H
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 518
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 23 Sep 2022 09:56:45 +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>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E"
<5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Nieuwbouw Jan van Galenstraat: concept VO en programma & parkeren
Attachments: 2022.09.20 - 006GIN_VO_Programma en parkeren_v1.pdf, 2022.09.20 - 006GIN_VO_concept.pdf

Ha allemaal,

Ter info en voor sommigen ter actie bijgesloten het VO en het programma van de Nieuwbouw Jan van Galen.

@5.1.2E met deze info kan een nieuwe parkeerberekening worden gemaakt. Wil jij dit doen?

@allen: Blauw maakt dus nog een slag om ruimte te vinden voor wat extra parkeerplekken. Gezien de tekst van 5.1.2E denk ik niet dat ze de norm gaan halen en moeten wij aangeven hoe we er mee om willen gaan.

@5.1.2E toppie woningen zo?

@5.1.2E met deze info kan de bussinescase een update krijgen en kunnen we een gesprek met Kerckebosch gaan plannen. Ik heb 5.1.2E gevraagd of hij de update wil maken.

@5.1.2E / 5.1.2E moeten/kunnen er plaatjes mee in het SPvE? En energieconcept volgt dus nog (voor 5.1.2E om wat van te vinden).

@5.1.2E In het VO uiteraard ook een plattegrond van de BG. Deze is handig voor het eerste (schets)ontwerp van de openbare ruimte en je overleg met de ontwerpers van de fietsstraat.

Mvg,
5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: woensdag 21 september 2022 19:08
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>
Onderwerp: Nieuwbouw Jan van Galenstraat: concept VO en programma & parkeren

LET OP: Deze mail is afkomstig van buiten Gemeente Utrecht. Open links en bijlagen alleen wanneer je de afzender kent en zeker weet dat je de inhoud kunt vertrouwen.

Dag 5.1.2E en 5.1.2E

Hierbij stuur ik de laatste stand van zaken van het VO. Het is work-in-progress, en vooral bedoeld om jullie op de hoogte te houden.

Wij onderzoeken nog een andere opzet voor de parkeerkelder. En wij gaan binnenkort van start met de adviseurs, o.a. om tot een energieconcept te komen en om het toepassen van een houten bouwsysteem te onderzoeken.

Graag jullie aandacht voor de discrepantie tussen de minimale oppervlakte van een middenhuur woning (50 m² GO) en de kleinste categorie t.b.v. de parkeerkengetallen (kleiner dan 55 m² BVO). Zoals ik eerder aangegeven heb, is het niet mogelijk om een woning van 50 m² GO te maken, met een BVO dat kleiner is dan 55m². Zeker niet met de Rc-waardes (en de daarbij horende geveldiktes) die tegenwoordig behaald moeten worden. Bij een houten bouwsysteem worden wanden/gevels/vloeren zelfs nog dikker.

Omdat het aantal parkeerplaatsen in de parkeerkelder beperkt is, zullen alle kleine woningen van 50 m² GO moeten vallen onder het kleinste parkeer-kengetal, om een sluitende parkeerbalans te krijgen. Dit zijn niet alleen de middenhuur woningen, maar ook de sociale huur woningen. Deze hebben namelijk dezelfde opzet (beukmaat en diepte) en GO, om zo het gebouw

eenduidig van opzet te maken, in gevelbeeld, volume en qua bouwsysteem. In de meegestuurde tabel kunnen jullie zien om welke en hoeveel woningen dit gaat.

Wij krijgen graag terugkoppeling hoe dit verder kortgesloten gaat worden binnen de gemeente.

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:5.1.2E@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.





5.1.2E



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 5.1.2E 2022 09:51:45 +0100
To: "5.1.2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Geolocated dwg plan Jan van Galen / Huizingalaan Nieuwe uitsnede BGT + hoogte gegevens
Attachments: jan_van_galen_huizingalaan_bgt_20220927.pdf, jan_van_galen_huizingalaan_bgt_20220927+lufo.pdf, jan_van_galen_huizingalaan_bgt_20220927.dwg, jan_van_galen_huizingalaan_puthoogtes_indicatief_20220927+lufo.pdf, jan_van_galen_huizingalaan_puthoogtes_indicatief_20220927.dwg

Dag 5.1.2E

Bijgaand.
Zie ook bestand hoogtematen die wij beschikbaar hebben.
Of anders de AHN gebruiken. <https://ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/>



Groet,

5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: vrijdag 16 september 2022 15:22
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Geolocated dwg plan Jan van Galen / Huizingalaan

LET OP: Deze mail is afkomstig van buiten Gemeente Utrecht. Open links en bijlagen alleen wanneer je de afzender kent en zeker weet dat je de inhoud kunt vertrouwen.

Sorry another question,

Is it possible to have a bigger area then the plangebied?
Something like this:



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

Verzonden: woensdag 14 september 2022 16:01

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

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

Onderwerp: RE: Geolocated dwg plan

Hoi [redacted]

Kan jij ons helpen met een geo-gerefereerde dwg file voor het gebied in de bijlage?

Groet, [redacted]

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

Verzonden: woensdag 14 september 2022 10:33

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

Onderwerp: Geolocated dwg plan

Hi [redacted]

It was nice to meet you in person yesterday.

I have one question, since we are updating our model. Is it possible to have a geolocated dwg file of the location?

It would make the work flow much easier for the next steps of the design.

Thank you,

Have a nice day

[redacted]

Hartelijke groet,

[redacted]

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: [redacted]

m: [redacted]

www.blauw-architecten.nl

[redacted] [@blauw-architecten.nl](mailto:[redacted]@blauw-architecten.nl)

Notitie bevindingen OV-verbinding Overvecht-USPS

Aanleiding

In overleg xx op moment yy is besloten het startdocument voor de OV verbinding Overvecht-USP verder uit te werken tot een IPvE/FO voor aanpassingen aan het traject van buslijn 30 (Meester Tripkade, Kardinaal de Jongweg, Sartreweg)

Wat is hiervoor gedaan?

In de vorige fase van het project (startdocument) heeft er probleemanalyse en variantenstudie plaatsgevonden voor het versnellen betrouwbaarder maken van buslijn 30 tussen Overvecht station en Utrecht Science Park. De samenvatting en conclusies hiervan zijn te vinden in het document "*Wrap up variantenstudie OV-verbinding Overvecht-USP 20-09-2022*".

Hierin zijn twee hoofdvarianten onderzocht:

- Variant 1: het zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur, en daar waar noodzakelijk extra busstroken aanleggen
- Variant 2: Een volledige busbaan, of dynamische wisselstrook op de Kardinaal de Jongweg ten koste van één rijstrook voor de auto.

Eindconclusies van het variantenonderzoek zijn:

- Gezien de noodzaak tot het verbeteren van de OV- doorstroming op korte termijn in relatie tot een nog niet voldoende uitgewerkt eindbeeld voor de Kardinaal de Jongweg, gaan we voor de No Regret-maatregel (zoveel als mogelijk) uit van de beschikbare infrastructuur, zodat het OV verbeterd kan worden tot het moment dat toekomstige inrichting kan worden gerealiseerd.
- De verwachting is dat het verkeer de komende jaren zal toenemen, dus de druk op de doorstroming van de bus wordt groter, en daarmee de noodzaak iets te doen ook.
- Op basis van het onderzoek is gekomen tot voorkeursvariant 1. Waarbij we in de volgende fase gaan kijken waar we het groen zoveel mogelijk kunnen sparen door autostroken in te zetten voor de bus, op plekken waar dat kan.
- Deze variant is het meest wenselijk omdat het een snellere en betrouwbaardere busverbinding oplevert, met voor de andere verkeersgebruikers beperkt effect.
- Daarnaast wordt door het versmallen van de hele kardinaal de Jongweg extra groen toegevoegd en de verkeersveiligheid verbeterd.
- Variant 1 kan op de korte termijn de bus betrouwbaarder en sneller maken, wat leidt tot een betere verbinding. 3625 reizigers profiteren van deze maatregel. Als de frequentie van de bus ook wordt verhoogd kan dit oplopen tot 4800 reizigers per etmaal.

Variant 2 (een volledige busbaan (of dynamische wisselstrook) op de Kardinaal de Jongweg) beperkt de doorstroming voor het autoverkeer dusdanig dat dit veel sluipverkeer in de omliggende straten oplevert en ook de andere bussen die de Kardinaal de Jongweg willen oprijden hindert bij de aansluitpunten. Tussenvarianten zijn onderzocht, maar leveren heel veel vertraging op voor de auto, en geen voordeel voor de bus, omdat deze uiteindelijk ook in de wachtrij van de auto's terecht komt.

Wat doen we nu?

Momenteel zijn we bezig met het herijken van de vastgestelde no-regretmaatregelen vanuit de vorige fase. Hierin zijn ten opzichte van het startdocument een aantal optimalisaties doorgevoerd waardoor de impact van de voorgestelde maatregelen minder groot is op de omgeving. Een overzicht hiervan is opgenomen in de bijlage. Op de onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van de vastgestelde ~~gewenste maatregelen.~~

BedenkingenOverdenkingen

In het projectteam maar ook bij de Ruimtelijke Regisseur van het gebied (Karin Sam-Sin – Vos) zijn bedenkingenzorgen over de integraliteit van het project, en de impact die het versnelling van de bus op dit traject heeft voor onder andere de barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg in de wijk Noordoost.

Vanuit de vakdisciplines Stedenbouw, Landschap en Mobiliteit is inzichtelijk gemaakt dat de opgaven rondom de Kardinaal de Jongweg erg breed zijn: er liggen groenopgaven, diverse mobiliteitsopgaven en een lange termijn wens de barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg fors te verminderen (stadsboulevard). Deze presentatie is opgenomen in de bijlage.

In deze presentatie constateren we dat:

- Er sprake is van een hoge dynamiek is rondom de Kardinaal de Jongweg. Aan beide zijden liggen veel bovenwijkse voorzieningen, zoals parken, winkelcentra, scholen en een bibliotheek. Vergroten van barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg zet de bereikbaarheid van de voorzieningen onder druk, en heeft daarmee een negatief effect op de ambitie '10 minuten stad'.
- Er reeds een keuze is gemaakt in prioritering van de fiets (Fietsroute UPS-Overvecht, Utrecht - Amersfoort, Utrecht – Hilversum, om de Noord raken allen dit gebied). Bovendien staan er in het mobiliteitsplan drie knelpunten in het fietsnetwerk aan de Kardinaal de Jongweg. VersnellenVerbeteren van zowel de fiets als de bus conflicteren in dit project met elkaar. Zeker als er geen concessies aan het autoverkeer worden gedaan. Dit vraagt om scherpe keuzes.
- Er sprake is van een grote discrepantie tussen 'meer asfalt voor de bus' (het opschalen van de weg), wat nu gebeurt, en de lange termijn ambitie voor stadsboulevard (het afschalen van de weg). Deze lange termijn ambitie is uitgesteld tot na realisatie van de NRU. Moeten we hier wel op blijven wachten?
- De verbinding Overvecht - USP is een deel van het wiel (met spaken). De exacte ligging van het wiel is niet bekend. Het geven van de functie 'wiel' aan de Kardinaal de Jongweg kan leiden tot beeldvorming dat dit een logisch onderdeel van het definitieve wiel is. Terwijl dit is zeer moeilijk te verenigen is met de ambitie stadsboulevard. Is er dan wel sprake van 'no regret?'

We zien de voorgestelde oplossingsrichting dan ook als een pragmatischeéenzijdige ingreep voor het openbaar vervoer waarmee alleen de bus wordt bediend, en er niet tot weinig wordt bijgedragen aan andere opgaven in het gebied. Kortom: niet integraal.

De voorgestelde oplossingsrichting bevestigt dit gevoel van een pragmatische, ééndimensionele aanpak alleen nog maar meer. We constateren dat de oplossingsrichting:

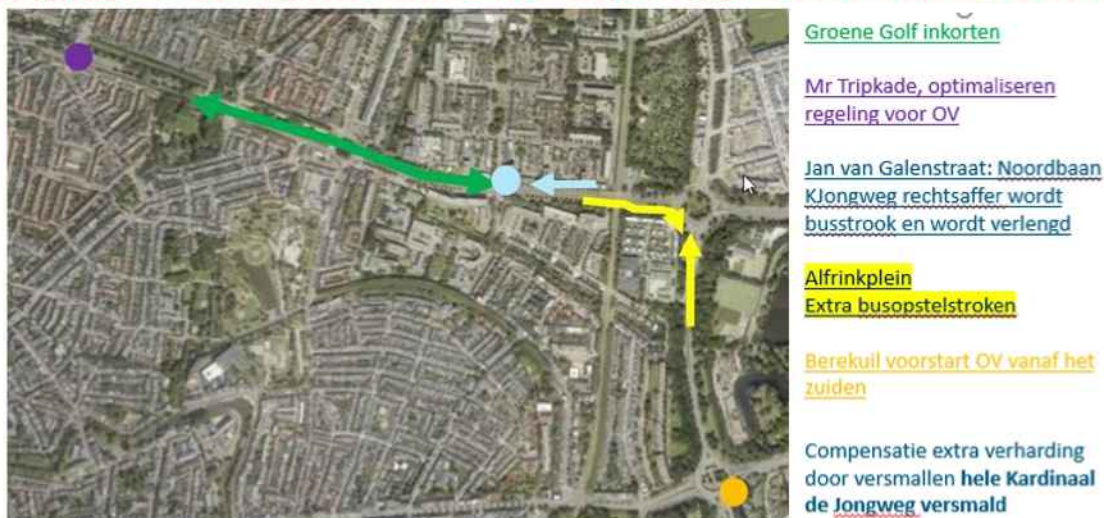
- Civieltechnisch is ingestoken, en niet landschappelijk is ingepast
- Zorgt voor discrepantie in de lange lijn van het continue straatprofiel van de Kardinaal de Jongweg
- Niet past bij het wegprofiel:
 - Ten oosten van de Jan van Galenstraat, en op de Sartreweg wordt de middenberm versmald en wordt er een busbaan toegevoegd; wat leidt tot slingers in de (nu continue) rijbaan.
 - Ten westen van de Jan van Galenstraat worden de rijbanen versmald en de middenberm verbreedten behoeve van een bredere middenberm voor groencompensatie.
 - Ten oosten van de Jan van Galenstraat, en op de Sartreweg wordt de middenberm versmald en wordt er een busbaan toegevoegd; wat leidt tot slingers in de (nu continue) rijbaan.

- Voor groencompensatie vooral rekenkundig is: compensatie van groen in de hoofdgroenstructuur zou naast kwantitatief ook kwalitatief moeten zijn. Het verbreden van de middenberm geeft weinig toegevoegde kwaliteit.

Conclusie

We pleiten voor een goede afweging hoe de no-regret gelden van Uned op een zinvolle, nuttige en definitieve manier bijdragen aan de ontwikkeling van het gezond stedelijk leven en de schaa sprong van de stad Utrecht. Maak een goede afweging tussen welke maatregelen echt no-regret zijn, en op meerdere vlakken bijdragen aan de doelen van Uned. Dit project is in onze optiek te ééndimensionaal eenzijdig, niet integraal ingestoken vanuit openbaar vervoer, en ook de 'no-regret' component is twijfelachtig.

Bijlage 1: geoptimaliseerde maatregelen tov startdocument



Figuur 1 overzicht no-regretmaatregelen Ov-verbinding Overvecht-USB

We zoomen graag verder in op de twee voorgestelde maatregelen bij het Alfrinkplein. De maatregel op de Kardinaal de Jongweg richting het Alfrinkplein en de maatregel op de Sartreweg richting het Alfrinkplein.

Maatregel op de Kardinaal de Jongweg richting het Kardinaal Alfrinkplein

Het startpunt voor ons was een oplossingsrichting waarbij er een strook van ongeveer 2 meter van de middenberm en ongeveer 3 meter van de buitenberm bij de rotonde wordt toegevoegd aan de rijweg waardoor de bus een vrijliggende baan krijgt. Hiermee behalen we een reistijdwinst van 75 seconden richting het USP. Het nadeel is dat;

- We hiermee het doorgaande landschappelijke karakter op de Kardinaal de Jongweg verstoren
- We vergroten de barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg,
- We verslechteren de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer bij het Alfrinkplein,
 - o Dit gaat ten koste van groentijd voor het autoverkeer,
- We één boom moeten kappen (één van de twee bomen op tekening is niet aanwezig),
- Een wijziging in het bestemmingsplan vereist is.

Op Figuur 2 is het eerste schetsontwerp richting het Alfrinkplein te zien. Dat ontwerp hebben wij geoptimaliseerd en is te zien op Figuur 3.



Figuur 2 eerste schetsontwerp Kardinaal de Jongweg richting Kardinaal Alfrinkplein.

Optimalisatie

De buitenberm bij het Alfrinkplein behouden we en geven de bus bij de stoplichten voorrang, dit principe wordt bij de Europalaan zuid ook toegepast. De verslechtering van de oversteekbaarheid voor het langzaamverkeer bij het Alfrinkplein hebben we opgelost doordat we de rijweg niet hoeven te verbreden. Tot slot hebben we de bushalte Van Everdingenlaan direct verbonden met de vrijliggende busstrook.

Het verkorten van de busstrook of het benutten van de rijweg alleen door de bus zijn afgevalen in de varianten studie. Het benutten van de bestaande rijweg door de bus heeft grote impact op de doorstroming van het verkeer op Kardinaal de Jongweg en zorgt voor verkeer dat uitwijkt naar andere wegen in Utrecht. Het auto- en vrachtverkeer op de Kardinaal de Jongweg zal aanzienlijke vertraging ondervinden met als gevolg dat dit verkeer zal uitwijken naar omliggende wegen in de woonwijken en ook naar de NRU. Het uitwijken van verkeer naar wegen in de omliggende wijken met een verblijfsfunctie gaat ten koste van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook de langere wachtrijen voor kruispunten komen niet ten goede aan de verkeersveiligheid.

Het verkorten van de busstrook is geen optie, omdat in de praktijk de wachtrij terugslaat tot voorbij het spoor. Hierdoor zal de beoogde rijtijdwinst niet behaald worden.



Figuur 3 geoptimaliseerde maatregel Kardinaal de Jongweg richting Kardinaal Alfrinkplein.

Maatregel Sartreweg richting het Kardinaal Alfrinkplein

Bij deze maatregel was het startpunt voor een oplossingsrichting waarbij 3.25m van de middenberm wordt benut voor een nieuwe bus strook. Hiermee behalen we een reistijdwinst van ca 60seconden richting het Overvecht. Het nadeel is dat;

- We hiermee de doorgaande groenstructuur op de Sartreweg verstoren
- We vergroten de barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg,
- We verslechteren de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer bij het Alfrinkplein,
 - o Dit gaat ten koste van groentijd voor het autoverkeer,
- De rijweg wordt verbreed van 2 naar 3 rijbanen en ter hoogte van het stoplicht van 3 naar 4.

Op Figuur 4 is het eerste ontwerp van de Sartreweg te zien. Dat ontwerp hebben wij geoptimaliseerd en is te zien op Figuur 5.



Figuur 4 eerste schetsontwerp Sartreweg (let op, afbeelding is een kwartslag gedraaid)

Optimalisatie

We hebben de ligging van de nieuwe busbaan verplaatst naar de oostzijde van de Sartreweg, zodat het aansluit op de bestaande busbaan. Hierdoor hebben we minder van de middenberm nodig, verslechteren we niet de oversteekbaarheid voor fietsers en komt er geen extra strook ter hoogte van het stoplicht.



Figuur 5 optimalisatie schelstontwerp Sartreweg

Conclusie

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 28 Sep 2022 11:13:13 +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: concept Memo KdJ
Attachments: 220922 Notitie bevindingen OV verbinding Overvecht - USP.docx

Hoi 5.1.2E

Hierbij mijn aanpassingen op de eerste versie van de memo voor 5.1.2E / 5.1.2E
Zoals ik je vertelde heb ik de opbouw enigszins aangepast. Ik hoor graag je reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Stedenbouwkundige

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





From: "5.1,2E"
Sent: Wed, 28 Sep 2022 20:46:20 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: ontwerp buitenruimte
Attachments: Ruimtelijke uitgangspunten ontwerp buitenruimte.jpg

Hi 5.1,2E

Ik zou jou vandaag een eerste aanzet sturen dus hierbij.

Formaat: ik ga ervanuit dat we tijdens de bewoners bijeenkomst een grotere kaart (A1) gebruiken? Als het heel schetsmatig moet kan ik mij voorstellen om veel met iconen van de verschillende programma onderdelen te werken.

Maandag heb ik een meeting met 5.1,2E over de inpassing van het fietspad irt de laden&lossen. 5.1,2E heeft nog niet gereageerd.

Van 5.1,2E moet ik nog terug horen mbt afval. Zojuist een reminder gestuurd.

Ik zou er vrijdag ochtend verder aan kunnen werken. Idee om dan even contact te hebben?

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 15:25
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: ontwerp buitenruimte

Ha 5.1,2E

Wil je mij zo even bellen om af te stemmen (je nummer staat niet in Outlook)?

Vanmorgen overleg gehad over de voorbereiding van de bewonersavond van 1 nov waar we het schetsontwerp gaan presenteren. I.v.m hiermee willen 5.1,2E en 5.1,2E van Blauw architecten volgende week graag met je om de tafel om te kijken wat er al ligt. hoe dit eruit ziet (letterlijk 'het beeld' dat we laten zien) en bespreken hoeveel flexibiliteit er nog in zit (of dat bewoners nog wat kunnen roepen).

Waar het om gaat is hoe de 'schets' eruit ziet (het moet er voor de leek uit zien als een verkenning en niet als een al klaar ontwerp) en het verhaal achter wat er echt al vast ligt en waar we nog mee kunnen schuiven (en zo ja is er dan bv keuze tussen plekken). Als het eruitziet als een verkenning en er voor zaken opties zijn dan kunnen we tijdens de bewonersavond drie gesprekstafels inrichten waar dan o.a. jij zitting aan hebt om met een groep bewoners het ontwerp door te lopen en hun gedachten/wensen te bespreken.

En over onderstaande:

- We hebben dus snel uitsluitsel nodig over nietjes, prullenbakken en containers. Neem hier ook maar (een) container(s) in mee voor bedrijfsafval.
- 'Schets' het laden en lossen maar in op de door jou gedachte plek (kan altijd nog anders). Begrijp uit een andere mail dat 5.1,2E / 5.1,2E nog op het verschuiven van het fietspad moeten reageren. Klopt dat?

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 13:12
Aan: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-architecten.nl>; 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>

dubbel

From: "5.1,2E"
Sent: Mon, 3 Oct 2022 12:57:58 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling
Attachments: fietsroute JvG.jpg

Beste 5.1,2E

Ik begreep van 5.1,2E dat jij de bijgevoegde fietsroute in microstation hebt gezet. Wij werken momenteel aan het ontwerp van de buitenruimte langs het fietspad. Daarom zouden we graag de laatste tekeningen van jullie inpassen. Is het mogelijk om deze als dwg toe te sturen?

Alvast dank!

Vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 12:59
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hi 5.1,2E

Dus deze optie (zie blauwe pijl) mag dus niet?

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 12:39
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E 5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E 5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hoi 5.1,2E

Kun je aangeven wat je precies bedoeld? Hieronder vind je een uitsnede van het FO van Stadsingenieurs van de aansluiting Jan van Galenstraat-Kardinaal de Jongweg (conceptversie is vrijgegeven). Zoals aangegeven wordt de trottoirruimte en het fietsparkeren aan de Jan van Galenstraat zijn onderdeel van het buitenruimteontwerp voor de sloop-nieuwbouw. De plangrens is de (deels) nieuwe bandenlijn uit het IPvE-FO van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort. Het is niet mogelijk om de fietsroute vanaf de Huizingalaan over de rijbaan te vervolgen tot aan de kruising met de Kardinaal de Jongweg in de voorstellen. Volgens betrokken verkeerskundigen moet worden aangesloten op de huidige kruising van de Kardinaal de Jongweg en zijn de opstelruimtes hier vooralsnog voor nodig.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E



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

Verzonden: dinsdag 13 september 2022 10:44

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

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

Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hi 5.1.2E en 5.1.2E

Its all-in the name 😊 Mijn concrete vraag is of de fietsroute aan de oostzijde van JvGalen wat langer op de rijbaan kan worden getrokken. Als de fietsroute wat langer op de rijbaan kan blijven houden we veel openbare ruimte over die we voor groen en klimaatadaptatie kunnen gebruiken. Hoe werkt die afweging eigenlijk?

@5.1.2E In de verschillende scenario's voor de Kardinaal de Jongweg komt een beetje groene buitenruimte bij langs de weg, weliswaar ten koste van de middenberm. 5.1.2E (projectleider) zal verkennen of dit financieel door 'ons' project kan worden meegenomen. Maar hij houdt een slag om de arm aangezien nieuwe bomen planten niet in de opgave zit. Hoe zie jij dit 5.1.2E?

5.1.2E

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

Verzonden: maandag 12 september 2022 09:25

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

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

Onderwerp: RE: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Goedemorgen 5.1.2E

Ter aanvulling op onderstaande e-mail van 5.1.2E ik ben weer terug van vakantie en kan mogelijk ook wat vragen beantwoorden. Ik wil je alleen wel vragen om het woord 'fietssnelweg' te vervangen voor doorfietsroute, helemaal binnen de bebouwde kom is de inrichting van de straten niet anders dan voor andere hoofdfietsroutes. Het woord snelweg suggereert een racebaan waar bewoners veel moeite mee hebben. Dankjewel!

Groet,

5.1.2E

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

PMB

Maandag t/m donderdag



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

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 11:39

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>; 5.1.2E

<5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Re: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hoi 5.1.2E

PA

Ik ben daardoor minder flexibel. Een fysieke of online afspraak inplannen voor dinsdag lukt mij vandaag of maandag niet, omdat ik niet op het stadskantoor ben en op locatie van de revalidatie niet kan/wil beeldbellen.

We hebben het volgende afgesproken met 5.1.2E en 5.1.2E over de nieuwbouwontwikkeling:

- De trottoirruimte en het fietsparkeren aan de Jan van Galenstraat zijn onderdeel van het buitenruimteontwerp voor de sloop-nieuwbouw.
- De plangrens is de (deels) nieuwe bandenlijn uit het IPvE-FO van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Als je andere vragen hebt mag je me maandagochtend voor 10 uur of na 16 uur bellen. Je kunt na dinsdag een afspraak inplannen. Mijn agenda is bijgewerkt.

Kun jij nog antwoord geven op de vraag over het aanvullen van de bomen aan de Kardinaal de Jongweg?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

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

Verstuurd: donderdag 8 september 2022 13:20

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

Onderwerp: Verkeerswijziging fietssnelweg irt nieuwbouw ontwikkeling

Hoi 5.1.2E

5.1.2E en ik werken momenteel aan een nieuw ontwerp voor de buitenruimte rondom de nieuwbouwoontwikkeling van het woningbouw complex ten oosten van de Jan van Galenstraat en ten zuiden van de Kardinaal de Jong weg. De buitenruimte rondom het complex is toe aan een kwaliteitsimpuls en we nemen deze integraal mee met de nieuwbouw van het complex. Dit is ook de locatie waar jullie de fietssnelweg geprojecteerd hebben, zie bijlage.

Ik zou je hier graag kort over spreken/bellen over het proces en inhoudelijk. Jouw agenda ziet er tjokvol uit. Ik zit dinsdag bij de architect. Is het mogelijk om daarvoor kort af te stemmen? Zo niet dan daarna

Groet, 5.1.2E

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

Verzonden: woensdag 7 september 2022 10:26

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

Onderwerp:

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Commented [5.1.2E]: Opmerkingen wonen, economie en gezonde leefomgeving verwerkt

Commented [5.1.2E]: Nieuwe indeling gemaakt na overleg 5.1.2E opm 5.1.2E

Concept SPvE

Jan van Galenstraat



02 september 2022

Colofon

Projectgroep

5.1.2E 5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E

Projectmanagement

5.1.2E

Opdrachtgever

5.1.2E

Versiedatum

2022902

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoud

Colofon	2
Inhoud	3
1. Inleiding	6
1.1. Aanleiding	6
1.2. Initiatief	6
1.3. Doel	6
1.4. Leeswijzer	6
2. Bestaande situatie	8
2.1. Ligging en begrenzing plangebied	8
2.2. Relatie met projecten in de omgeving	9
2.3. Eigendomssituatie	9
2.4. Vigerend Bestemmingsplan	10
2.5. Ruimtelijk en functioneel	11
2.6. Verkeer en parkeren	12
Fiets	12
Ov	13
Auto	13
Parkeren	13
2.7. Openbare ruimte en groen	13
2.8. Archeologie	15
3. Uitgangspunten	16
3.1. Inleiding: Gezond Stedelijk Leven	16
3.2. Functies / programma	16
3.3. Ruimtelijk	16
3.4. Verkeer en parkeren	17
3.5. Openbare ruimte en klimaat	18
Groen, bomen, ecologie	18
Hitte	19
Droogte / opvang hemelwater	19
3.6. Gezonde leefomgeving	19
3.7. Energie en duurzaamheid	20
4. Uitwerking	21
4.1. Inleiding	21

4.2. Inrichting openbare ruimte	21
4.3. Mogelijke invulling bouwplan	21
4.4. Onderzoeksvragen vanuit het idoc / startdocument	21
5. Onderzoek en haalbaarheid	22
5.1 Geluidhinder	22
5.2 Luchtkwaliteit	22
5.3 Externe veiligheid	22
5.4 Bedrijven en milieuzonering	22
5.5 Geurhinder	23
5.6 Archeologie	23
5.7 Bodemkwaliteit	23
5.8 Water	24
5.9 Flora en Fauna	25
5.10 Bomen	25
5.11 Kwaliteit van de leefomgeving	25
5.12 Gezondheid	25
5.13 Duurzaamheid < als onderzoek of uitgangspnt / onderbouwing?	26
5.14 Ondergrond: Kabels en leidingen, afval	27
5.15 Milieu Effect rapportage	27
6. Uitvoerbaarheid	29
6.1 Economische uitvoerbaarheid	29
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
6.3 Technische uitvoerbaarheid	29
7. Verantwoording proces	30
7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces	30
7.2 Het gevolgde participatieproces	30
8. Vervolgtraject	32
8.1 Planproces	32
8.2 Participatieproces	32
8.3 Planologisch juridisch proces	32
8.4 Planning:	32
Bijlage 1: Nadere randvoorwaarden onderbouwing vanuit beleid	33
1. Beleidskader	33
2. Programmatisch (wonen, economie)	37
Wonen	37
Economie	38
3. Ruimtelijk	39

4.	Gezonde leefomgeving	40
5.	Energie en duurzaamheid	42
Bijlage 2:	Onderbouwing Verkeer en parkeren	43
	Berekening Parkeerbehoefte auto	43
	Berekening parkeerbehoefte fiets	44
	Verkeersveiligheid	44

Bijlage 3: Onderbouwing Economie

CONCEPT

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De initiatiefnemer Kerckebosch Beleggingsmaatschappij B.V./De Elf Provinciën (hierna: Kerckebosch) is eigenaar van twee woongebouwen met een voorzieningenplint op de hoek van Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan. De panden, gebouwd in 1964, zijn verouderd en toe aan vervanging. Het renoveren van de bestaande gebouwen is een te grote investering gebleken. Daarnaast is dit een locatie die zich leent voor verdichting, vergroening en versterking van het winkelaanbod. Hierdoor is er gekozen voor sloop/nieuwbouw.[laatste 2 zinnen eruit]

De eigenaar van de woningen aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan heeft twee scenario's onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Uit het onderzoek kwam naar voren dat de kelders onder het pand aan de Jan Van Galenstraat door zettingen in slechte staat verkeren met o.a. lekkages als gevolg. Deze constatering en de overweging om de nieuwbouwwoningen levensloopgeschikt te kunnen maken en te kunnen voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen zijn redenen geweest voor de eigenaar om te kiezen voor sloop/nieuwbouw.

Sloop/nieuwbouw biedt de gemeente een kans om uitvoering te geven aan de behoefte aan meer sociale huur en middenhuur woningen en voorzieningen in de stad.

1.2. Initiatief

In augustus 2019 is het intentiedocument (IDOC) vastgesteld voor de herontwikkeling van twee woongebouwen met 40 (sociale) huurwoningen, een winkelstrip met acht units (ca. 820 m2 bvo (bruto verkoop vloeroppervlak)) en een (gemeentelijk) parkeerterrein aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan.

Het richtinggevend programma van de herontwikkeling in het IDOC bestaat uit 104 woningen, waarvan 35% sociale huur (terugbrengen van de huidige 40 sociale huurwoningen), 54% middenhuur en 11% vrije sector huur, een winkelstrip met twee tot vijf units (390 m2 bvo tot 740 m2 bvo) en een supermarkt van ca. 1.800 m2 bvo. Tevens is een kwaliteitsverbetering/vergroening van de openbare ruimte voorzien.

Na een intensief participatieproces in de periode 2020-2022 en op basis van de uitkomsten van alle verrichte onderzoeken zijn de verschillende aspecten en belangen in samenhang gezien en afgezet tegen de benoemde aandachtspunten en onderzoeksvragen in het IDOC. Dit heeft ertoe geleid dat het programma van het initiatief bestaat uit: een ondergrondse parkeergarage met 65 plekken, een ondergrondse garage voor fietsen, een supermarkt van 1.270 m2 bvo (1.000 m2 vvo), zes dagwinkels (710 m2 bvo), een gezondheidscentrum (773 m2 bvo) en variërend van 83 tot 95 woningen, waarvan minimaal 40 in het sociale huursegment en variërend in aantal van 43 tot 51 woningen in het middenhuursegment.

{deze allinea vervangen door bovenstaande (uit de raadsbrief)}. Het initiatief betreft de herontwikkeling van twee woongebouwen met een voorzieningenplint ten behoeve van het realiseren van 94 (huur) appartementen, een gezondheidscentrum, een supermarkt, zes dagwinkels en een ondergrondse parkeergarage. De herontwikkeling geeft tevens aanleiding voor de herinrichting van de omliggende openbare ruimte.

Het Stedenbouwkundig Programma Van Eindhoven (SPVE) geeft de ruimtelijke en functionele uitgangspunten aan voor de bebouwing en de openbare ruimte. De uitgangspunten zijn gericht op een

Commented [5.1.2E]: Kijken naar de tekst in het stafvoorbld voor formulering

Commented [5.1.2E]: In rood de tekst uit de antwoorden VS 61 en de raadsbrief

Commented [5.1.2E]: Staat dit aantal (94) wel zo vast?

Commented [5.1.2E]: Het waren er bij mijn weten eerst 104, maar zijn er vanwege mn de beperkingen op de parkeergarage minder geworden

@ 5.1.2E laten staan zo of vager maken (ca 95)

Commented [5.1.2E]: Blauw komt binnenkort met de juiste aantallen

goede ruimtelijke inpassing die past in de wijk. Het plan moet binnen deze kaders gerealiseerd worden. Het SPVE is de basis voor de latere wijziging van het bestemmingsplan en zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

1.3. Doel

Het Stedenbouwkundig Programma Van Eisen (SPVE) geeft de ruimtelijke en functionele uitgangspunten aan voor de bebouwing en de openbare ruimte. De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief die past in de wijk. Het plan initiatief moet binnen deze kaders gerealiseerd worden. Het SPVE is de basis voor de latere wijziging van het bestemmingsplan en zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

De bevolking van Utrecht zal de komende jaren fors toenemen. Utrecht groeit van 350.000 in 2018 naar 430.000 inwoners in 2040. Dat brengt grote opgaven en kansen met zich mee. In Utrecht zetten we de kans die de groei biedt in om op alle fronten een nog betere stad te worden. Utrecht als dé stad van 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen'.

De ontwikkeling van deze locatie moet levert een bijdrage leveren aan bovenstaande ambitie. Er worden woningen toegevoegd in met name het betaalbare segment (sociale huur en middenhuur). De nieuwe bebouwing wordt alzijdig, krijgt een levendige plint en een groen dek. In de plint komt een supermarkt, gezondheidscentrum en een aantal buurtwinkels, het parkeren verdwijnt in een ondergrondse parkeergarage.

De openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls. Realisatie van de parkeergarage maakt het mogelijk dat het stenige gebied dat wordt gedomineerd door auto's verdwijnt. De Van Ginnikenlaan kan verdwijnen als weg en er komt meer groen en meer verblijfsruimte op maaiveld voor de bestaande en nieuwe bewoners. Een prettige inrichting van de woonomgeving draagt bij aan de gezondheid van bewoners in de stad.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven.

In hoofdstuk 3 staan de uitgangspunten op elk beleidsveld waaraan de nieuwe ontwikkeling moet voldoen. De onderbouwing van de uitgangspunten staat in bijlage 1 "onderbouwing uitgangspunten SPvE".

Waar deze uitgangspunten toe kunnen leiden bij een planontwikkeling wordt weergegeven in hoofdstuk 4. De uitvoerbaarheid, verantwoording van het gevolgde proces en het vervolgtraject staan beschreven in de laatste drie hoofdstukken.

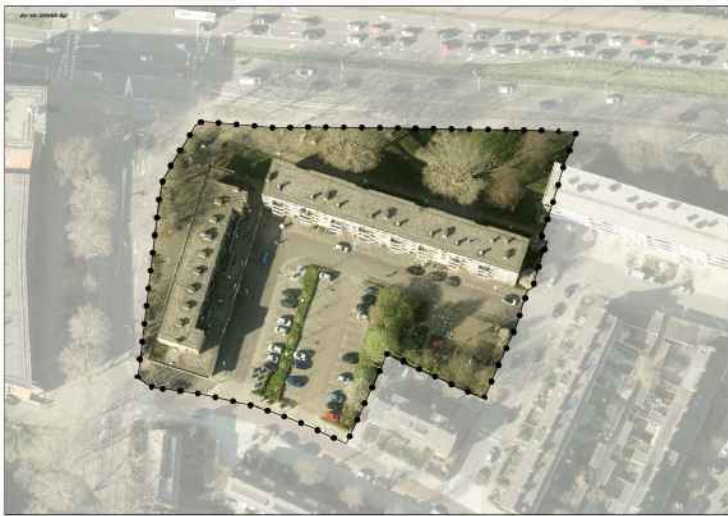
2. Bestaande situatie

Dit hoofdstuk is een beschrijving van de bestaande situatie.

2.1. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de Huizingabuurt in de wijk Noordoost. Het wordt begrensd door de Jan van Galenstraat, de Huizingalaan, de Zeemanlaan en de Kardinaal de Jongweg. In het plangebied liggen twee gebouwen die zullen worden gesloopt. Het eerste gebouw heeft op de begane grond 8 winkels. Aan de zijkant van dit gebouw zit aan de Huizingalaan de opgang naar 9 bovenwoningen en een bedrijfsunit. Het andere gebouw bestaat uit 31 woningen, verdeeld over vier bouwlagen.

De openbare ruimte rondom de twee gebouwen is ook onderdeel van de planontwikkeling. Deze is op dit moment ingericht als parkeerplaats met een omheinde speeltuin. Aan de noordzijde bevindt zich hier een brede groenstrook met bomen, aan de westzijde een breed trottoir / pleintje.



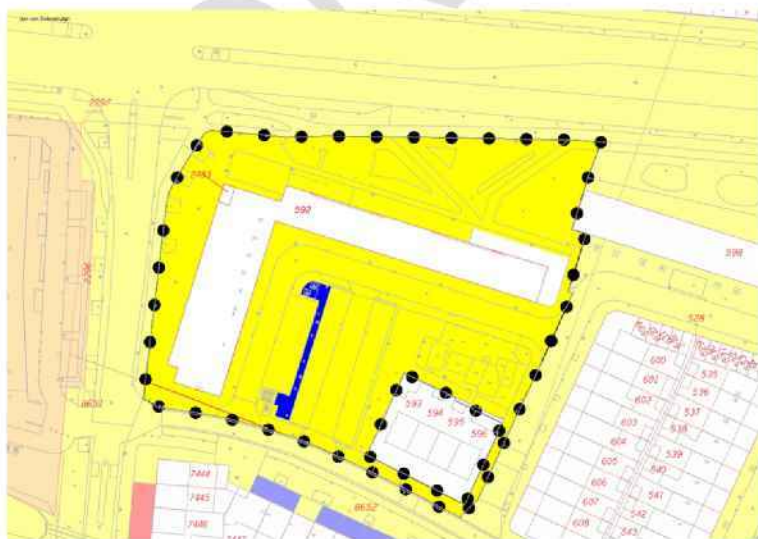


2.2. Relatie met projecten in de omgeving

Rondom de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan lopen een aantal mobiliteits-gerelateerde projecten, met name de snelfietsroutes Utrecht-Amersfoort en Utrecht-Hilversum. Ook loopt er een onderzoek naar het versnellen van het openbaar vervoer (de bus) op de Kardinaal de Jongweg (traject Utrecht Overvecht – Utrecht Science Park)

2.3. Eigendomssituatie

Het plangebied bestaat ca 8300 m², waarvan ca 6700 m² in bezit is van gemeente Utrecht (Stadswerken) en 1583 m² van Kerckebosch. De grond waar de gebouwen staan is in volle eigendom van Kerckebosch. (kavel 2483 en 592)



2.4. Vigerend Bestemmingsplan

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

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

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

Het initiatief van Kerckebosch past niet binnen de huidige beheersverordening. Er is een nieuw bestemmingsplan nodig om de herontwikkeling van de locatie mogelijk te maken, omdat de positie, volumes en oppervlakten van de gebouwen wijzigen. Ook zijn er wijzigingen in de openbare ruimte voorzien.

Na vaststelling van het SPvE door de gemeenteraad wordt er een nieuw bestemmingsplan gemaakt, dat door het college aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd ter vaststelling.



Commented [5.1.2E]: Opmerking van mijn collega [5.1.2E] van Horeca: categorie C (snelle horeca) op deze plek heeft niet de voorkeur gezien gezonde voedselagenda en overlast door verkeersstromen, afval en geur.

Commented [5.1.2E]: @5.1.2E Vraag: gaan we hier in mee? Lijkt me een logische redenering

Commented [5.1.2E]: Mij ook maar is voor de toekomst en hoeft hier niet gemeld

Commented [5.1.2E]: eens

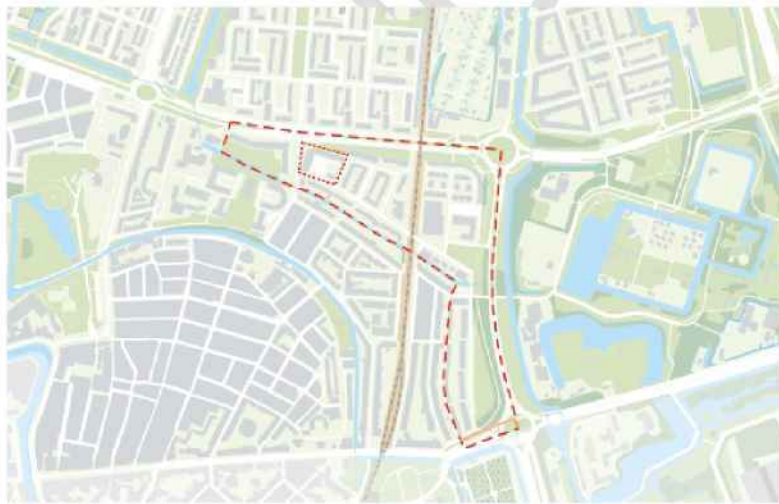
Commented [5.1.2E]: conclusie: dit zo laten staan; dit is wat er mag.

2.5. Ruimtelijk en functioneel

Het projectgebied ligt in de wijk Noordoost in de Huizingabuurt. De Huizingabuurt wordt begrensd door de Kardinaal de Jongweg, het spoortracé van de Oosterspoorbaan, een waterloop en de Jan van Galenstraat. Het is een woonbuurt die dateert van de jaren '60 van de twintigste eeuw. De annexatie van de gemeente Maartensdijk in 1954 gaf de gemeente Utrecht de mogelijkheden tot nieuwbouw. De gemeentegrens die tot 1954 de scheiding vormde tussen Utrecht en Maartensdijk is herkenbaar aan de waterloop en in het verschil tussen de bebouwing aan weerszijden ervan. Het gebied wordt nu gedefinieerd door verschillende woningtypologieën en verschillende relaties tussen de bebouwing en open ruimte.

Het plangebied ligt op een zeer prominente en zichtbare plek aan de Kardinaal de Jongweg, deel van de stedelijke ontsluiting. Een groot deel hiervan (ca. 80 %) is openbaar gebied. De rand van de buurt bestaat uit hogere bebouwing langs de Kardinaal de Jongweg, de gebouwen hebben een hoogte van vier tot zes bouwlagen en staan schuin gepositioneerd ten opzichte van de Kardinaal de Jongweg. Ten zuiden daarvan bevindt zich een laagbouwmilieu bestaande uit rijtjes grondgebonden woningen met voor- en achtertuinen. De buurt heeft een ruime opzet. Tegelijkertijd is de Huizingabuurt is een buurt waar relatief weinig openbaar groen aanwezig is. Het groen ligt aan de randen, tussen de hogere bebouwing en de Kardinaal de Jongweg. Dit groen is onderdeel van de hoofdgroenstructuur van de stad. Hierin staan grote, volgroeide bomen.

De architectuur is sober en past bij de naoorlogse periode van bouw. De bebouwing is hoofdzakelijk opgetrokken uit gele en rode baksteen en kent een duidelijke gevelritmiek: zowel qua horizontaliteit als in kleurgebruik, met name aan de Jan van Galenstraat.



Het plangebied bestaat uit twee gebouwen die haaks tegen elkaar aan zijn gesitueerd. Het gebouw aan de Huizingalaan / Jan van Galenstraat heeft drie bouwlagen. De plint bestaat uit een rij met acht winkels met een gezamenlijk oppervlak van ca 800 m2 bvo. Hier zijn onder andere een kruidenier, een

Commented [5.1.2E]: Is het een buurt uit '70 of '50? Onduidelijk wat bedoeld wordt met gemeentegrens

fietsenwinkel, een pizzeria en een bloemist gevestigd. Onder de winkels bevindt zich een kelderruimte die voornamelijk als opslagruimte wordt verhuurd. Op de bovenste twee bouwlagen bevinden zich negen maisonnette woningen met een oppervlak tussen de 65 en 80 m² bvo. Deze worden ontsloten aan de Huizingalaan.

Het gebouw aan de Van Ginnekenlaan bestaat uit vier bouwlagen. Er bevinden zich 31 appartementen met een oppervlakte tussen de 40 en 75 m² bvo. Deze worden ontsloten aan de Van Ginnekenlaan.

De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daarmee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat, het groen en de bomen aan de Kardinaal de Jongweg en de afschermende werking van de bebouwing aan de Kardinaal de Jongweg voor de achterliggende bebouwing, met name qua geluid.

De zwakke punten van het gebied zijn de stenige en onaantrekkelijke uitstraling van de openbare ruimte aan de 'binnenzijde' van het bouwblok met achterkanten naar de openbare ruimte toe en de sobere en verouderde staat van de openbare ruimte rondom het plangebied, met name rond de Van Ginnekenstraat. Door het omvallen van één van de grote bomen aan de Jan van Galenstraat is de groenstructuur kwetsbaar. De winkelstrip met bovengelegen woningen aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Ginnekenlaan is verouderd en het aanbod detailhandel is beperkt.



2.6. Verkeer en parkeren

Fiets

Rondom het plangebied liggen belangrijke fietsroutes; de Jan van Galenstraat en het oostelijk deel van de Kardinaal de Jongweg zijn onderdeel van de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort, die momenteel door de provincie ontwikkeld wordt. De Jan van Galenstraat en de Huizingalaan zijn een onderdeel van de stedelijke fietsroute tussen Overvecht en het Utrecht Science Park, waarbij de Huizingalaan is ingericht als fietsstraat.

Commented [5.1.2E]: 5.1.2E Noemen dat ze hier zitten obv gereduceerde huur ivm herontwikkelpennen?

Commented [5.1.2E]: In de ruimtelijke beschrijving niet zou ik zeggen

Commented [5.1.2E]: Mee eens. Niet noemen

Commented [5.1.2E]: Deze zin loopt niet

Commented [5.1.2E]: Wat bedoel je met matig?



Ov

Op loopafstand van het plangebied ligt een bushalte aan de Kardinaal de Jongweg. Daar stoppen twee buslijnen; met openbaar vervoer is de locatie **redelijk** goed te bereiken. Daarnaast is de Kardinaal de Jongweg in het Mobiliteitsplan aangeduid als een stedelijke verbindingsweg en een verbindende OV-as tussen Utrecht en het buitengebied.

Auto

De Jan van Galenstraat is de noordelijke ontsluitingsweg van Wittevrouwen en de Zeeheldenbuurt. Het is voor deze buurten de kortste route naar de snelweg. De Jan van Galenstraat kent een etmaalintensiteit van 4000 motorvoertuigen. De Kardinaal de Jongweg is ingericht als een typische parkway, met 2x2 rijstroken en een groene middenberm. De verkeersintensiteit in het gebied is hoog: op de Kardinaal de Jongweg rijden meer dan 15.000 voertuigen per etmaal. De gemeente heeft in het mobiliteitsplan de ambitie uitgesproken de Kardinaal de Jongweg op termijn te transformeren naar stadsboulevard.

Parkeren

Het plangebied ligt op basis van de Parkeervisie in gebied B1. In dit gebied geldt betaald parkeren. In het plangebied ligt een gemeentelijk parkeerterrein met 40 haakse parkeerplekken, bedoeld voor bezoekers van de winkels en bewoners en bezoekers van de bovenliggende woningen. Daarnaast is er langsparkeren mogelijk aan de Van Ginnekenlaan, dit zijn **ongeveer 20 parkeerplekken**. In de Jan van Galenstraat bij de winkelplint en bij de huidige woningen aan de Van Ginnekenlaan bevinden zich meerdere fietsparkeerplekken.

2.7. Openbare ruimte en groen

De openbare ruimte in het plangebied levert een divers beeld op: aan de noordkant van het plangebied, aan de Kardinaal de Jongweg, ligt een brede groenstrook met volwassen bomen. Aan de zuidkant van de gebouwen ligt een straat; de van Ginnekenlaan die een parkeerplaats ontsluit. Aan de oostkant van de parkeerplaats bevindt zich een speelplaats met verschillende speeltoestellen. De straat, parkeerplaats en speeltuin zijn sober ingericht en hebben een sleets en stenig karakter. Op en rond de speelplaats staan verschillende grote bomen en struiken.

Commented [5.1.2E]: ? niet goed?

Commented [5.1.2E]: Stadsbus 4 (elk kwartier) of Bus 30 (elk half uur). Meer niet. Station Overvecht is 1,5 km lopen

Commented [5.1.2E]: Check parkeren!

Commented [5.1.2E]: Circa 20 parkeerplekken

Commented [5.1.2E]: ok

In het plangebied staan ongeveer 22 bomen. In het groen langs de Kardinaal de Jongweg en langs de Jan van Galenstraat staan voornamelijk grote platanen. Dit zijn grote bomen van meer dan 50 jaar oud. Recentelijk is één van de twee grote platanen aan de Jan van Galenstraat tijdens een storm omgevallen. Op het parkeerterrein aan van Ginnekenlaan staan Amberbomen, deze zijn circa 10 jaar oud. Op en rond de speeltuin staan een paar bomen. De meeste zijn redelijk groot en vormen samen met de struiken een schuilplaats voor dieren, zoals vogels en egels.

De groenstrook langs de Kardinaal de Jongweg behoort tot de stedelijke groenstructuur (Groenstructuurplan, maart 2018). Het doel is deze groenzone te behouden en, waar mogelijk te verbeteren. Vanuit de RSU2040 wordt ingezet op de versterking van het groene, stedelijke netwerk van Utrecht. De hoofdgroenstructuur is hier de basis voor en de lange, groene wegen zoals de Kardinaal de Jongweg lenen zich bij uitstek geschikt als lineaire verbindingen in dit netwerk.

Ten aanzien van natuur is er hier een indicatie voor de aanwezigheid van beschermde gebouw bewonende soorten, zoals de huismus, vleermuis en gierzwaluw. Dat zijn dieren die op de zogenaamde "rode lijst" voorkomen en de nesten jaarrond beschermd dienen te worden.

Graag hier een kopje 'water en riolering' toevoegen.

In het plangebied ligt een gemengd riool dat is aangelegd in 1961. Het regen- en afvalwater stroomt door een buis naar het gemaal, en vanaf deze locatie direct naar de zuivering. Het hoofdriool aan de Jan van Galenstraat staat op de planning om in 2023 te worden ge-relined. Grote riolen worden vaak van binnenuit gerenoveerd door middel van relining. De overige riolen in het plangebied staan op de planning voor het tijdsvak 2031-2035.

In het plangebied ligt een gemengd riool dat is aangelegd in 1961. Het hemel- en afvalwater stroomt door het gemengde riool van de Huizingastraat, via de Jan van Galenstraat, naar de Kardinaal de Jongweg en vanaf daar naar de zuivering in Overvecht. Het gemengde riool in de Jan van Galenstraat staat op de planning voor vervangen en afkoppelen in 2023. Het gemengde riool wordt vervangen voor een afvalwaterriool en er wordt een hemelwaterriool naast gelegd. Deze rioolvervanging is onderdeel van het project 'Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort'. Het gemengde riool in de Huizingalaan en Zeemanlaan staat op de planning voor vervangen en afkoppelen tussen 2031 en 2035. Het gemengde riool in de Van Ginnekenlaan valt binnen het plangebied.

Ten zuiden van het project gebied ligt de watergang die bekend staat als watergang Huizingalaan. Deze watergang voert het water af dat uit de richting van de Voorveldsepolder langs de Huizingalaan verder in westelijke richting stroomt.

Uit de klimaatstresstest van de gemeente blijkt dat er in het gebied bij een forse bui wateroverlast kan ontstaan. Omdat het maaiveld in de wijk lager ligt dan de omgeving stroomt er relatief veel hemelregenwater naar toe. Het water dat zich verzamelt bij een bui van 80mm in één uur is weergegeven in de afbeelding.

Commented [5.1.2E]: Kaartje?

Commented [5.1.2E]: Wordt dit niet naar voren gehaald?

Commented [5.1.2E]: Volgens de openbare planningkaart niet?
[Rioolvervangingsplanning t/m 2050 \(arcgis.com\)](#)



2.8. Archeologie

Het plangebied valt op de archeologische waardenkaart in de zonering groen en geel. Er is in de gele gebieden sprake van een hoge archeologische verwachting. Dit betekent dat er bij oppervlakteverstering van meer dan 100m² een archeologische vergunning nodig is.



3. Uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten voor de ontwikkeling, gebaseerd op het beleid van de Gemeente Utrecht.

3.1. Inleiding: Gezond Stedelijk Leven

Het SPvE geeft uitgangspunten die bijdragen aan de gemeentelijke ambities voor gezonde stedelijk leven, het leidend thema binnen de ruimtelijke strategie. We sluiten met de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Jan van Galenstraat aan bij de volgende opgaven voor de toekomst:

- Verdichten en vergroenen in balans
- Woningmarkt in balans
- Duurzame mobiliteit
- Duurzame energie
- Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen

3.2. Functies / programma

Het plan bestaat uit het vervangen van de verouderde winkelstrip en woningen voor een modern complex met supermarkt, gezondheidscentrum, een aantal kleinere winkelunits en 94 woningen. De woningen bestaan uit een mix van sociale huur, middenhuur en vrije sector woningen.

Programmatische randvoorwaarden zijn:

- Als richtinggevend programma wordt meegegeven: minimaal 40 woningen in het sociale huur segment, het overige deel voor een groot deel in het middenhuursegment en de rest in de vrije sector
- Alle woningen zijn levensloopbestendig
- Alle woningen moeten voldoen aan kwaliteitseisen "Integrale Woningkwaliteit" (IWK)
- Supermarkt in het discountsegment van minimaal 1.270 m² bvo
- Tussen de 700 en 800 m² bvo detailhandel en overige commerciële voorzieningen als horeca categorie D2 of D3 en publieksgerichte dienstverlening, verdeeld over vijf tot zeven units.
- Gezondheidscentrum van 800-1200 m², het gaat hier om een fysieke clustering van ruimte voor zorgaanbieders. Denk hierbij aan de volgende functies:
 - huisartsen inclusief ondersteuning door POH, GGZ en POH somatiek, fysiotherapie, verloskundige, buurtteams Sociaal en buurtteams, Jeugd en Gezin, GGZ zorg, jeugdgezondheidszorg, specialistische jeugdhulp, kantoor-wijkverpleging, spreekuur wijkspecialist, specialist ouderengeneeskunde, logopedie, diëtist etc.
- Ondergrondse parkeergarage met ca 65 plekken, geschikt voor bewoners en bezoekers van de winkels.
- Inpandige fietsparkeervoorziening voor bewoners
- Goede fietsparkeervoorziening voor bezoekers van de winkels en het gezondheidscentrum in de openbare ruimte
- Er is een prettige en logische routing tussen de parkeergarage en de supermarkt

Commented [5.1.2E]: Ik neem aan dat dit ook al is bepaald

Commented [5.1.2E]: Dit kan denk ik in de onderbouwing?

3.3. Ruimtelijk

Het plan sluit ruimtelijk qua maat en schaal goed aan op de buurt. Op pagina xx is de randvoorwaardenkaart opgenomen. Hierop zijn de ruimtelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling op kaart weergegeven. Ontwikkeling dient binnen dit kader plaats te vinden.

Ruimtelijke randvoorwaarden zijn:

- Maximale bouwhoogte als aangegeven varieert tussen de twee en de vijf bouwlagen.
- De gebouwen zijn alzijdig; de plint heeft aan alle kanten een open en uitnodigende uitstraling en entrees.
- De bebouwing volgt de rooilijnen vanuit de omgeving.
- De eerste bouwlaag (plint) heeft een minimale hoogte van vijf meter.
- De winkels bevinden zich zoveel mogelijk aan de zijde van de Jan van Galenstraat, de entrees van de woningen aan de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg.
- De woningen in het blok zijn gericht op straten of de groene binnentuin met een goede ruimtelijke kwaliteit;
- De entree van de supermarkt bevindt zich aan de zijde van de Jan van Galenstraat, evenals de entrees van de winkels om combinatiebezoek te stimuleren.
- Geen dak blijft onbenut: de gebouwen hebben in principe een groen dak.
- Parkeren voor bewoners en bezoekers van de winkels wordt in een ondergrondse parkeergarage opgelost.
- In het ontwerp wordt rekening gehouden met goede mogelijkheden voor bevoorrading, opslag van emballage en afvalvoorzieningen voor de winkels en supermarkt om overlast zoveel mogelijk te beperken.
- De bebouwing houdt rekening met zicht, privacy en bezonning van omwonenden.
- Technische installaties ten behoeve van de bebouwing in pandig oplossen conform de eisen aan nutspartijen (trafo's, warmteonderstations, glasvezelkasten etc.)
- Technische installaties (waaronder ook aanzuigpunten voor luchtinstallaties) op het dak mogen niet zichtbaar zijn vanaf de aangrenzende openbare ruimtes
- De architectuur van de nieuwbouw verhoudt zich tot de omgeving qua ritmiek, accentuering en materiaalgebruik.

Commented [5.1.2E]: Er is ook wat voor te zeggen om de ingangen aan de binnenzijde te doen ipv kardinaal de jongweg (ogen op het binnenterrein), komen er eigenlijk ook grondgebonden woningen? die dan een tuin(tje) laten aansluiten op het groene binnenterrein? Misschien nog even verder bepreken in de projectgroep (of is dat nu voor nu teveel detail)?

Commented [5.1.2E]: Entrees buitenzijde, buitenruimtes binnenzijde. Juist zijde KdJ activeren
Er komen geen grondgebonden woningen, de plint heeft een publieke functie.



3.4. Verkeer en parkeren

Hier een beschrijving van het programma voor ontsluiting, type routes, parkeren in normen / randvoorwaarden (bandbreedte) en fietsvoorzieningen.

- De keuze voor fiets, OV, of fiets/voet wordt zoveel mogelijk gestimuleerd.
- Er moet worden voldaan aan de parkeernormen uit de Parkeervisie Utrecht (2021). Parkeren dient in de basis opgelost te worden op eigen terrein.
- Bewoners van de nieuwbouw worden uitgesloten voor een parkeervergunning.
- Voor fietsparkeren bij woningen gelden de normen uit de Parkeervisie Utrecht (2021)
- Inpandige en logisch bereikbare (bereikbaarheid, routing naar de woning) voorziening voor fietsparkeren.
- De fietsvoorziening voorziet naast ruimte voor reguliere fietsen ook ruimte voor bijzondere types (bakfietsen etc.)
- In de parkeervoorziening worden elektrische oplaadpunten aangebracht voor zowel auto's als fietsen.
- De nadrukkelijke voorkeur gaat, vanwege de verkeersveiligheid, uit naar laden en lossen op straat
- Bij inpandig laden en lossen is begeleiding tijdens het in- en uitrijden van de laad & loshaven noodzakelijk.
- Het is niet wenselijk om het laden- en lossen te laten plaatsvinden tijdens de spits.
- Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met een goede toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden. Dit betekent een minimale trottoir-breedte van 1.20 meter, voldoende brede en drempelloze oversteekplaatsen;
- Bij kruisingen en oversteekplaatsen en geen obstakels in de loop van de voetgangers.
- De bebouwing dient goed bereikbaar te zijn voor nood en hulpdiensten, (pakket)bezorgers en bezoekers.

Commented [5.1.2E]: Ook een uitgangspunt dat de verkeersveilig voor voetganger, fietser en automobilist moet worden gegarandeerd.

Commented [5.1.2E]: [5.1.2E] [5.1.2E] naast verkeersveiligheid is voor economie belangrijk uitgangspunt zo optimaal mogelijk voor uiteindelijke gebruiker met goede ruimtelijke inpassing.

Commented [5.1.2E]: Eens, moeten we het een keer over hebben

Commented [5.1.2E]: Supermarkt heeft een interne laad/los gelegenheid. De winkelunits gaan via de straat

Commented [5.1.2E]: [5.1.2E] [5.1.2E] Volgens ons kunnen we venstertijden voor laden en lossen niet opleggen, alleen in gebieden waar expliciet besluit ligt, bv Binnenstad. Rest van de stad niet.

Commented [5.1.2E]: De situatie is hier natuurlijk best precair, met grote fietsstromen rondom het winkelcentrum. Hoe zien we dit als projectgroep?

Commented [5.1.2E]: Andere vraag: laden en lossen voor de overige winkels, en pakketdiensten?

Commented [5.1.2E]: Klopt. Venstertijden kunnen we niet opleggen

Commented [5.1.2E]: [5.1.2E] kunnen we hier ook een zin opnemen mbt uitstallingen van winkels? Bijvoorbeeld: "Voor de winkels en supermarkt is er ruimte voor een beperkte uitstalling van hun producten". En mbt terrassen iets als conform Terrassenbeleid (dat ligt bij VTH)

Commented [5.1.2E]: eens

Commented [5.1.2E]: wat wordt hiermee bedoeld? Hoe doe je dat?

Commented [5.1.2E]: Gaat over de manier hoe het gebouw aansluit op de openbare ruimte. Hoe ga je van privé naar openbaar?

3.5. Openbare ruimte en klimaat

De openbare ruimte rondom de winkels is stenig en versleten. Voor het maken van een aantrekkelijk winkel- en verblijfsgebied is herinrichting van de openbare ruimte noodzakelijk. Naast winkelen en verblijven staan hierin klimaatadaptatie en het principe 'groen, tenzij' centraal.

Hiervoor zijn de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten opgesteld:

- Leidraad voor de inrichting is het "Handboek Inrichting Openbare Ruimte"
- Vanwege het intensieve gebruik van de openbare ruimte en de gewenste kwalitatieve uitstraling wordt het niveau Domstad Bijzonder voorgesteld
- Afvalinzameling geschiedt met ondergrondse afvalcontainers
- Tussen de winkels en het trottoir wordt een beperkte margestrook aangelegd (ca 1m), waarin beperkte ruimte is voor het uitstellen van producten en kleinschalige terrassen conform terrassenbeleid.
- Uitgangspunt is het plaatsen van zo min mogelijk obstakels in de openbare ruimte. Straatmeubilair is conform de Atlas Straatmeubilair.
- Zorgvuldige aansluitingen op- en overgangen naar de woningen
- Een goede toegankelijkheid voor de winkels en supermarkt zijn geborgd.
- De speeltuin behouden, kwaliteit van de inrichting verbeteren, vergroenen en de verschillende (jeugdige) doelgroepen niet combineren;

Groen, bomen, ecologie

- De openbare ruimte is zoveel mogelijk groen, niet verhard waar dit niet nodig is en geschikt voor verblijf en bewegen (het inrichtingsprincipe "groen, tenzij")
- Behoud van bestaande bomen en verplant of herplant binnen het gebied waar mogelijk.
- Te kappen bomen 100% compenseren binnen het plangebied
- Groei- en standplaatsinrichting van bomen conform Handboek Openbare ruimte en de bomenmonitor
- Voor de inrichting van het groen worden in principe inheemse soorten gekozen
- Diervriendelijk bouw door het integreren van nestkasten of andere verblijfplaatsen van gebouwgebonden soorten in de stad. Uitgangspunt hierbij is het realiseren van één verblijfplaats per gebouwde woning

Hitte

- Robuuste koele verblijfsplekken creëren door schaduw te maken, bij voorkeur door groen en binnen 200m van de woning;
- De sponswerking voor de opvang van regenwater van het plangebied vergroten en bovengrondse groenmaatregelen inzetten.

Commented [5.1.2E]: In nieuwe visie klimaatadaptatie staat: Iedereen heeft binnen 200 meter van een gebouw/woning een koele groene verblijfsplek in de openbare ruimte van minimaal 200 m2. Hier opnemen?

Commented [5.1.2E]: Lijkt me goed

Droogte / opvang hemelwater

- Het bergen van regenwater vindt bij voorkeur plaats in groenvoorzieningen
- Infiltreren van regenwater door middel van wadi's, waterdoorlatende bestrating, IT-riolen of verticale drainage.

Uitgangspunt is 45 mm regenwater infiltreren in maximaal 48 uur en daarboven bufferen voor vertraagde afvoer richting hemelwaterriool.

Commented [5.1.2E]: De eis van 45 mm berging komt van het waterschap. Deze eis geldt echter alleen wanneer het verhard oppervlak binnen het plangebied met meer dan 500 m2 toeneemt. Dat is binnen dit initiatief niet het geval dus geldt alleen de 15 mm eis van de gemeente.

- Minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden op de plek waar het valt en infiltreert in de bodem.
- Er wordt minimaal 15 mm berging gerekend over het verhard oppervlak binnen het plangebied. Deze berging wordt binnen het plangebied gerealiseerd in infiltratievoorzieningen (wadi's, verlaagd groen, IT-riool etc.) tenzij aangetoond kan worden dat een andere hoeveelheid mm's ook de vereiste 90% van de jaarlijkse neerslag kan vasthouden.
- Volgen van de voorkeursvolgorde voor het lozen van hemelwater:
 1. Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing);
 2. Infiltratie op de bodem (bovengronds);
 3. Infiltratie in de bodem (ondergronds);
 4. Directe lozing in het oppervlaktewater;
 5. Lozing in een hemelwaterstelsel;

Wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om gebruik te maken van bovenstaande lozingsroutes:

6. Lozing in een vuilwaterriool.

- De openbare ruimte en het hemelwatersysteem zijn zo vormgegeven dat bij buien met een intensiteit tot en met 80 mm in één uur (kans 1x/100 jaar) geen schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur.
- Bij een bui van 20 mm in één uur kan de openbare ruimte nog steeds gebruikt worden waarvoor die bedoeld is.
- Groenvoorzieningen, speelplekken etc. moeten binnen 24 uur weer toegankelijk zijn.
- Aangelegde bergings- en infiltratievoorzieningen moeten in minimaal 10 uur en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen om weer beschikbaar zijn voor nieuwe buien.

- Het vloerpeil van panden ligt minimaal 0,15 m boven het straatpeil.

3.6. Gezonde leefomgeving

Gezonde en duurzame verstedelijking is één van de speerpunten van de gemeente Utrecht. Daarbij toetsen we op een aantal elementen die van belang zijn voor een gezonde leefomgeving, voor nu en voor in de toekomst: duurzaam omgaan met energie, voorbereiden op klimaatverandering, goede bodem, water, lucht- en geluidskwaliteit. In een gezonde leefomgeving is de milieukwaliteit goed, voelen mensen zich prettig en is het gemakkelijk om te kiezen voor gezond gedrag.

Het plan grenst aan een drukke binnenstedelijke weg (Kardinaal de Jongweg). Alhoewel de gemeente de ambitie heeft uitgesproken de Kardinaal de Jongweg op termijn te transformeren naar stadsboulevard, moet in dit plan rekening worden gehouden met geluidbelasting en luchtverontreiniging van deze drukke binnenstedelijke weg door de gezondheidseffecten hiervan zoveel mogelijk te minimaliseren middels (innovatieve) maatregelen.

Uitgangspunten voor het realiseren van een gezonde leefomgeving

- De woongebouwen sluiten aan op belangrijke voet- en fietsroutes door de stad.
- Ontwerp de openbare ruimte zodanig dat dit beweging van de bewoners stimuleert.
- Houd bij het ontwerp van de openbare ruimte zoveel mogelijk rekening met verblijven (d.m.v. schaduwrijke zitplekken), ontmoeten, spelen en bewegen.
- Zorg bij het ontwerp van de woongebouwen dat het gebruik van trappen (i.p.v. lift) gestimuleerd wordt.
- Onderzoek of het mogelijk is om een systeem van autodelen aan de toekomstige bewoners aan te bieden. Zorg ervoor dat ontmoeting tussen de bewoners gestimuleerd wordt door het creëren van gezamenlijke dakterrassen en ontmoetingsruimten.
- De lokale ambitiewaarde voor geluid is 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde).
- Alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen, etc.) dienen in het plan een vergelijkbare geluidskwaliteit te hebben.
- Voor de woningen grenzend aan de Kardinaal de Jongweg dienen (innovatieve) maatregelen genomen te worden die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon- en verblijfskwaliteit.
- Iedere nieuwe woning moet de beschikking hebben over een geluidsluwe gevel (dwz een geluidbelasting van maximaal de voorkeurswaarde van 48 dB op de gevel) waaraan tenminste 30% van de verblijfsruimten zijn gesitueerd.
- De slaapkamers bevinden zich aan de stille en schone zijde (luwe zijde).
- Alle woningen krijgen een privé buitenruimte aan de geluidsluwe zijde. De geluidbelasting binnen voldoet aan de wettelijke norm van 33dB, met gebruik van ventilatie.
- Er dient te worden aangetoond, dat zowel in de gebruiksfase als in de aanlegfase geen significante verslechtering plaatsvindt van de stikstofdepositie in enig Natura2000-gebied.

Commented [5.1.2E]: Ik heb hier heel veel dubbelingen met oa klimaat en o.r. uit gehaald

3.7. Energie en duurzaamheid

Om duurzame en toekomstbestendige woningen zijn er vanuit Energie en duurzaamheid de volgende randvoorwaarden gedefinieerd:

- De woningen worden aardgasvrij en zonder stadsverwarming ontwikkeld.

Commented [5.1.2E]: Eens Dit is toch een eis uit de landelijke regelgeving?

Commented [5.1.2E]: Ik vind dit een gekke eis in een SPvE

Commented [5.1.2E]: Deze checken bij Blauw.

- De duurzaamheidsprestatie van de het plan wordt uitgedrukt in een GPR (gemeentelijke Praktijk richtlijn) score. De duurzaamheidsprestatie wordt uitgedrukt via GPR gebouw, met als ondergrens 8,0 gemiddeld over de vijf aspecten.
- Er moet sprake zijn van een uitgewerkt toekomstbestendig en robuust energieconcept waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente (Visie op de warmtevoorziening in Utrecht 2017, BENG, GPR, circulair bouwen, klimaatadaptatie, beoogde warmtelevering). Het gaat in het bijzonder om het zoveel mogelijk op eigen perceel toepassen van duurzame energie om in 2030 energieneutraal te zijn.
- Warmte-Koude opslag (WKO) is één van de mogelijkheden voor het toepassen van duurzame energie. Daarbij moet worden onderbouwd dat toepassing van WKO hieraan een bijdrage levert en het een minimaal een vergelijkbare keuze is ten opzichte van bijvoorbeeld het te verduurzamen warmtenet (gemeentelijke ambitie binnen de energietransitie). Voor de gebruikers moet het systeem, ook over 50 jaar, bijdragen aan leveringszekerheid en minimale stroomkosten/CO2-emissies en veranderingen in de energievraag kunnen opvangen. Ook dient in het ontwerp en de wijze van gebruik van het systeem en de locatie rekening te worden gehouden met de mogelijkheid dat bodemplussen gedurende hun gehele levensduur – die bij een juiste aanleg en beheer veel groter is dan 100 jaar - doelmatig zijn te gebruiken.
- De capaciteit van de ondergrond wordt optimaal wordt ingezet door eerst bovengronds de uitwisseling van koude en warmte (vraag en aanbod) in het gebied toe te passen voordat een beroep op de ondergrond wordt gedaan.

Commented [5.1.2E]: Hier moet Blaauiw een algemene scan op laten doen (zie 5.13). Er moet dan ook wat worden gezegd over het energieconcept. Deze kan dan als onderbouwing in een extra Bijlage

4. Uitwerking

4.1. Inleiding

De uitgangspunten uit hoofdstuk 3 zijn verder uitgewerkt, voor het openbaar gebied door de gemeente in een "Schetsontwerp" en de mogelijke bebouwing door ontwerpbureau Blauw in opdracht van Kerkebosch. De resultaten hiervan staan in de volgende paragrafen. Met dit SPvE is een uitwerking gegeven aan het intentiedocument en zijn de meeste vragen hieruit beantwoord. Een aantal vragen is nog niet of negatief beantwoord. Die staan vermeld in paragraaf 4.4.

Commented [5.1.2E]: Dit moet dan nog wel gebeuren en dan de zin eruit

4.2. Inrichting openbare ruimte

De uitgangspunten voor de openbare ruimte die in het vorige hoofdstuk staan vermeld, zijn vertaald in een Schetsontwerp (SO). Het SO geeft een globaal beeld van de beoogde inrichting van de openbare ruimte. Het ambitieniveau voor de plek is vastgelegd (Domstad bijzonder), het ruimtebeslag van de benodigde onderdelen en de wijze waarop het plangebied straks aansluit op de omgeving. Op basis van het SO kan een Voorlopig Ontwerp van de openbare ruimte worden gemaakt.

Commented [5.1.2E]: Moet dit er niet in? Bijlage?

De hoofdopzet van het gebied blijft grotendeels hetzelfde. Het parkeerterrein aan de Huizingalaan en de Van Ginnekenlaan komen te vervallen. Hierdoor ontstaat er op deze locatie mogelijkheid tot het maken van een groene, autovrije plek. De nieuwe parkeergarage zal ontsluiten aan de Huizingalaan, iets ten westen van waar de huidige parkeerplaats ontsluit. De stoep aan de Huizingalaan en Jan van Galenstraat wordt breder, met meer mogelijkheden voor groen en meer ruimte voor de voetganger. Binnen het project voor de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort wordt de fietsinfrastructuur aan de Jan van Galenstraat verbeterd.

4.3. Mogelijke invulling bouwplan

Architectenbureau Blauw heeft onderzoek gedaan naar hoe de nieuwe bebouwing aan de Jan van Galenstraat eruit zou kunnen zien. Het is een globale uitwerking op schetsniveau waarin te zien is hoe een invulling van dit SPvE eruit kan komen te zien.

Commented [5.1.2E]: Moet dit er niet in? Bijlage?

Het totale programma

4.4. Onderzoeksvragen vanuit het idoc / startdocument

Commented [5.1.2E]: Waarom moet deze paragraaf erin? Als het goed is zijn deze opgenomen H3 in de randvoorwaarden of als onderbouwing (verkeer, EZ, wonen) in de bijlage.

5. Onderzoek en haalbaarheid

5.1 Geluidhinder

5.2 Luchtkwaliteit

5.3 Externe veiligheid

Het werken met, de opslag van en het transport van gevaarlijke stoffen leiden tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden, voor zover relevant, in omgevingsbestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risico veroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd

Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en waterwegen

De relevante basisnet transportassen liggen alle op meer dan één km afstand van het plangebied. Die afstand is te groot om van invloed te zijn op het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.

Over de Kardinaal de Jongweg vindt lokaal transport plaats ten behoeve van de bevoorrading van het Shell tankstation aan de P. Nieuwlandstraat. Dit transport wordt mogelijk gemaakt door middel van een ontheffing. Het gaat om geringe hoeveelheden en geven geen beperkingen aan het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen:

In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Nadere beschouwing is niet nodig.

Bedrijven die vallen onder het Bevi:

Binnen het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Buiten het plangebied bevindt zich op ca. 500 meter afstand het LPG tankstation aan de P. Nieuwlandstraat. Deze afstand is te groot om van invloed zijn op het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directie nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van onder andere geur, geluid veiligheid en luchtkwaliteit van bedrijven op de gevoelige bestemmingen binnen en buiten het plangebied.

Het voornemen is hoofdzakelijk bestemd voor woongebouwen. De beoogde voorzieningensupermarkt heeft door zijn hinder veroorzakende functie rekening te houden met gevoelige objecten zoals woningen, scholen maar ook met natuur of openbare ruimte. Van belang zijn in dit kader de invloed van onder andere geur, geluid veiligheid en luchtkwaliteit