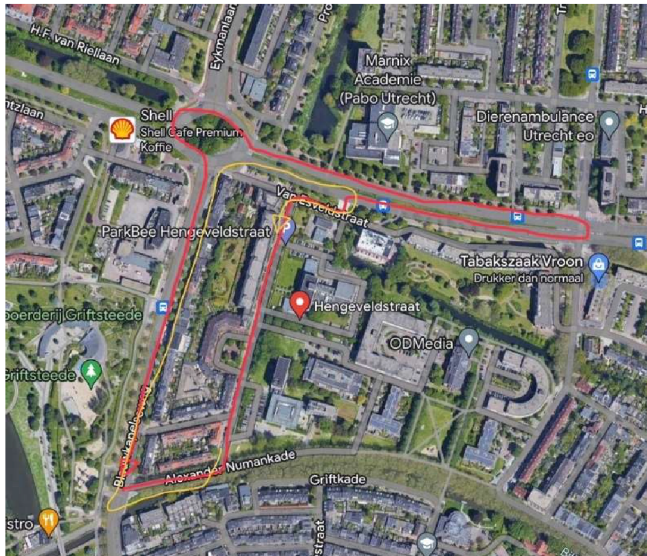


- zuidelijk deel Hengeveldstraat wordt minder belast;
- bushalte ligt in de weg en groen verminderen;
- brede in-/uitrit vanwege toegang vrachtverkeer;
- ruimte ontbreekt voor goede doorsteek KdJ door parkeerplaatsen, bushalte en groen;



Omrijd bewegingen: Rood ANK in en geel AKN uit

Aandachtspunten aansluiting KdJ weg:

- foutief gebruik aansluiting KdJ weg: uitgaand wordt b.v. ingaand gebruikt (vormgeving o.b.v. grootste voertuig). Doordat de doorsteek ook voor grotere voertuigen geschikt moet zijn (vrachtwagen) is er kans dat deze ook in de tegengestelde rijrichting gebruikt gaat worden.
- afslagstrook voor ingaand verkeer i.v.m. VRI Eykmanplein (opofferen groen);
- verkeersveiligheid (afslag direct na de VRI kruispunt Eykmanplein (auto's op snelheid);
- extra aansluiting moeilijk in te passen (zie overige partijen);

Aanvullende effecten

- foutief gebruik aansluiting KdJ: uitgaand wordt b.v. ingaand gebruikt afhankelijk van de vormgeving (verkeersonveiligheid). Doordat de doorsteek ook voor grotere voertuigen geschikt moet zijn is er kans dat deze ook in de tegengestelde rijrichting gebruikt gaat worden.
- extra aansluiting moeilijk in te passen i.r.t. overige voorzieningen;

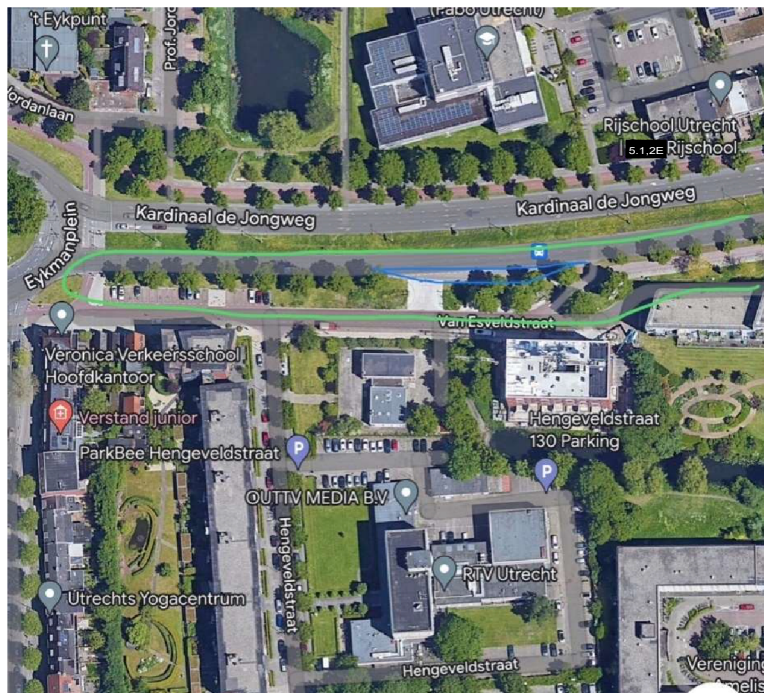
Overige voorzieningen

Groen

- groene berm onderdeel beleid hoofdbomenstructuur vastgesteld in 2009 en herzien in 2018;
- minimaal 3 bomen (rooien/) vervallen. Niet in overeenstemming met groenbeleid;
- juist meer bomen plaatsen i.p.v. minder;
- nu al bomen aanvullen i.p.v. weghalen;
- klimaatadaptatie;

OV

- bus en bestaande bushalte blijven gegeven/uitgangspunt;
- een combi tussen deze bushalte en een in- en/of uitrit is niet verkeersveilig te combineren en/of te realiseren;
- conflict tussen bushalte en wijkontsluiting is verkeersonveilig en daarmee ongewenst;



Hoofdboomstructuur (groene lijn) en bushalte (blauwe lijn)

Conclusie

Het instellen van eenrichtingverkeer is verkeerskundig niet noodzakelijk gelet de beperkte verkeersaantallen (auto) en in het licht van de toekomstige herinrichting. Er wordt geen winst behaald in het dwarsprofiel (4,80 m) van de ANK. Wel wordt het autoverkeer gehalveerd. Zoals aangegeven zijn de verkeersaantallen nu al laag. De Van Esveldstraat (fietsroute) neemt dit deel autoverkeer over. Het autoverkeer verschuift dus deels.

De maatregel levert geen echte voordelen/winstpunten op voor de ANK, linksom of rechtsom. Alleen de routing wijzigt. De route ANK uit, kent de kortste omrijbeweging.

Beide rijrichtingen leveren verkeerskundige problemen op t.h.v. de aansluiting KdJ weg. Vanwege de aanwezige parkeerplaatsen en bushalte is er geen ruimte om een goede, verkeerveilige doorsteek te maken. Ook de rijrichting op de ANK (deel BkW-Hengeveldstraat) kan, vanwege het korte wegvak, relatief makkelijk genegeerd worden. Niet verkeerskundig is de hoofdbomenstructuur. Voor een aansluiting moet het groen worden verminderd en bomen gekapt.

Het instellen van eenrichtingverkeer is daarom ook niet wenselijk. Advies is het plan op basis van het FO voort te zetten en geen aanpassingen te doen in de verkeersroulatie.

Memo Alternatief tracé SFR Utrecht

Onderwerp: Beoordeling alternatief tracé snelfietsroute Utrecht

Projectnummer: Projectnummer

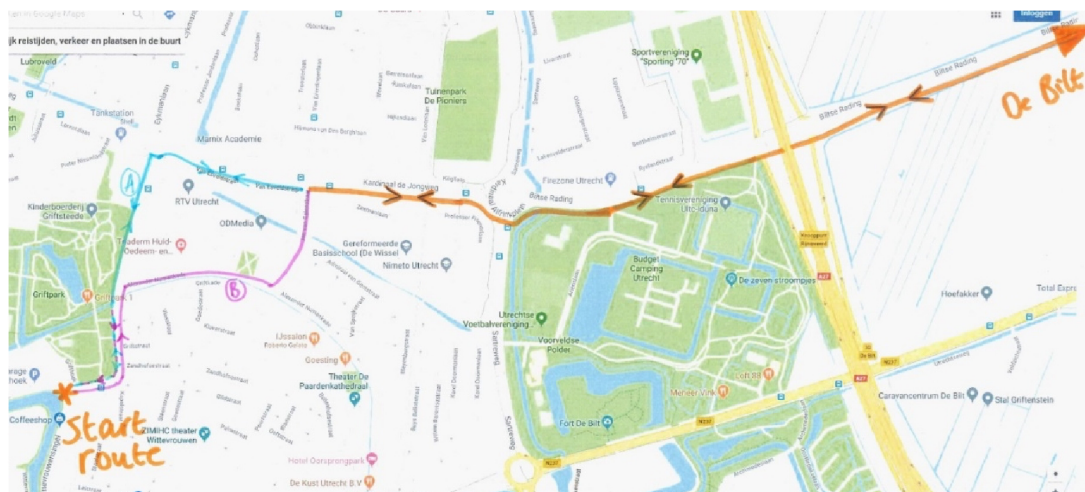
Referentienummer: nl_memo

Datum: 27-03-2019

1 Inleiding

Voor de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort is in het masterplan een tracé vastgesteld. De gemeente Utrecht heeft voor een gedeelte van het tracé een alternatief ingediend en daarbij een kostenraming gevoegd. In deze memo wordt dit alternatieve tracé inclusief bijbehorende raming beoordeeld.

2 Tracé



Het oorspronkelijke tracé is: Via Kleine Singel en Blauwkapelseweg (dubbelzijdig fietspad) naar de kruising Eykmanplein. Via de fietsstraat Van Esveldstraat langs de Kardiniaal de Jongweg en Biltstraat.

Het alternatief is vanaf de Blauwkapelseweg, naar de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat naar de Kardiniaal de Jongweg.

3 Vergelijking Routes

De gemeente heeft reeds in de memo "Afweging route 12 maart 2019" beide tracés tegen elkaar afgewogen. En zijn er ramingen aangeleverd. Hieronder deze vergelijking.

A. Route via Blauwkapelseweg/ Van Esveldstraat	B. Route via Alexander Numankade/ Jan van Galenstraat
4 oversteken, allen met stoplichten, allen met behoorlijk lange wachttijden ivm groene golf auto's op deel route)	Heen: 2 oversteken met stoplicht, 1 afslaan beweging (van de Jan van Galenstraat naar kardinaal de Jongweg, met stoplichten) . Hiermee rijdt je de stad uit zonder veel last te hebben van VRI's. Terug: 4 oversteken, waarvan 3 met stoplicht
Voorrang: De verkeersregeling op het Eyckmanplein wordt grotendeels bepaald door het autoverkeer en de groene golf Kardinaal de Jongweg. Hier zijn dus nagenoeg geen mogelijkheden om de regeling aan te passen op prioriteit voor fietsers.	Voorrang: De verkeersregeling op het kruispunt Blauwkapelseweg en Alexander Numankade kan wel eenvoudig een hogere prioriteit voor fietsers krijgen. Ook de bocht van Alexander Numankade naar Jan van Galenstraat is voorrang voor de fiets.
Voordelen van deze route - Sneller en goedkoper te realiseren dan de andere route - Vindbaarheid route is beter Nadelen van deze route - De Kardinaal de Jongweg is een drukke z.g. stedelijke verbindingsweg. Vanuit milieu oogpunt (lucht, geluid, fijnstof) geen aantrekkelijke weg om langs te fietsen. De route via de Jan van Galenstraat en de Alexander Numankade is wat milieu overlast voor de fietser betreft een beter alternatief	Voordelen van deze route: - De route via de Jan van Galenstraat en de Alexander Numankade maakt deel uit van het stedelijk hoofdfietsnetwerk. Door deze als onderdeel van de snelfietsroute Utrecht – Amersfoort in te richten, krijg je zo een goede integratie van de snelfietsroute in het stedelijk hoofdfietsnetwerk. - Een fietsstraat is prettiger dan een tweezijdig fietspad ivm kans op ongelukken - De Jan van Galenstraat wordt opengemaakt i.v.m. riool vervanging. Het is een goede gelegenheid om van deze belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk een aantrekkelijke en comfortabele fietsroute te maken. - Behoeft uit de buurt: bewoners van de Jan van Galenstraat willen graag een 30 km/ u route, doordat nu de

	gelegenheid is ivm rioleringswerkzaamheden kunnen we nu werk met werk maken en deze straat een plus geven. Nadelen - Route is duurder en duurt langer om aan te passen - Er fietsen op de Alexander Numankade veel ouders met bakfietsen. Voor dit deel van de route is het snelfietsen wat minder relevant en gaat vooral het comfort van de route een rol spelen. Maar is aandachtspunt in ontwerpfase (is het bijvoorbeeld mogelijk om de stromen te scheiden).
Deel vrij liggend fietspad 3,5 meter breed Deel fietsstraat	Idem
<u>Kosten</u> Aanpassen brug Griftpark (weghalen/ verplaatsen paaltjes) Verbreden fietspad Kardinaal de Jongweg naar 3,5 meter Aanpassen kruispunt/ oversteek Eykmanplein Aanpassen spoorwegovergang? Ca 300.000 euro	<u>Kosten</u> Kleine Singel: fietspad asfalteren Jan van Galenstraat herinrichten als fietsstraat Alexander Numankade: markering Aanpassen spoorwegovergang? Verbreden fietspad Kardinaal de Jongweg naar 3,5 meter Ca 1,1 mln euro

4 Afweging Routes

De oorspronkelijk voorziene route heeft als groot knelpunt de kruising Eykmanplein. De snelfietsroute dient hier een forse knik te maken en staat dan voor een VRI welke onderdeel uitmaakt van een groene golf voor het autoverkeer. Gemeente geeft hierbij aan dat vanwege de groene golf het aanpassen van de VRI erg lastig is en de fietser dus potentieel lang aan het wachten is.

Het overige tracé van de oorspronkelijke route vormt geen knelpunt is goed geschikt / aan te passen voor de snelfietsroute.

De alternatieve route heeft twee aandachtspunten, namelijk de aansluiting Alexander Numankade met de Jan van Galenstraat en de aansluiting Jan van Galenstraat met de Kardinaal de Jongweg. Beide aansluitingen zijn in de huidige situatie niet geschikt en deze

dienen zodanig ontworpen te worden dat de fietser hier veilig kan rijden. Op beide kruisingen is echter voldoende ruimte beschikbaar om dit uit te werken.

5 Kosten

De kostenraming van de alternatieve route is bijgevoegd bij het advies en is beoordeeld. Belangrijk uitgangspunt is dat subsidiabele kosten alleen ten koste komen van de snelfietsroute. Overige werkzaamheden zijn niet subsidiabel en worden niet meegenomen.

Er is een raming van de Jan van Galenstraat (€ 733.500,-) en een raming van de Alexander Numankade (€ 316.500,-).

De ramingen zijn beoordeeld zonder dat een schets van het geraamde beschikbaar was.

Jan van Galenstraat

Om van de Jan van Galenstraat een fietsstraat te maken is het in de basis alleen noodzakelijk om het huidige asfalt te vervangen door een nieuwe verhardingsopbouw. Bij het opbreken is aangegeven dat dit 1900 m² verharding is, echter bij het aanbrengen wordt de volledige openbare ruimte (4.300 m²) meegenomen a € 70,- per m².

Dit is een directe besparing van € 168.000,- op de raming.

Alexander Numankade

In deze raming van de bouwkosten worden geen opvallende zaken geconstateerd.

Algemeen

In beide ramingen zitten diverse procentuele opslagen, deze opslagen worden als fors beoordeeld.

De aannemersopslagen worden op 21% geraamd, dit is ons inziens aan de forse kant en kan zeker met 5% worden teruggezet.

De voorbereidingskosten worden op 27% geraamd, ook dit kan ca. 5-10% lager.

Totaal

Met bovengenoemde aanpassingen is een besparing mogelijk t.o.v. de raming van ca. € 250.000,- en komt de totale investeringskosten op ca. € 800.000,-.

Middels de verdeelsleutel van 65% subsidie en 35% gemeentelijke investering. Is er ca. € 520.000,- voor rekening van de provincie en € 280.000,- voor rekening van de gemeente.

6 Conclusie

De alternatieve route biedt een uitkomst voor het knelpunt bij de kruising Eykmanplein, echter geeft dit wel een tweetal nieuwe knelpunten. Op deze twee nieuwe knelpunten is echter voldoende bovengrondse ruimte beschikbaar om een goede oplossing voor de snelfietsroute in te passen.

Budgettair gezien komen de grove subsidiabele investeringskosten op ca. € 800.000,-. Hierbij is geen rekening gehouden met kosten die niet gemaakt hoeven te worden voor de oorspronkelijke route.

Met de alternatieve route kan tevens werk met werk gemaakt worden door ook ondergronds rioleringswerkzaamheden uit te voeren.

Geadviseerd wordt om de alternatieve route nader uit te werken om te zien of voor beide knelpunten een goede oplossing ontworpen kan worden voor de fietser.

From: "5.1.2E" <5.1.2E@provincie-utrecht.nl>
Sent: Thu, 28 Mar 2019 11:23:00 +0200
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>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@sweco.nl>
Subject: RE: afweging routes
Attachments: Memo Alternatief trace SFR Utrecht.docx

Beste 5.1.2E

We hebben het voorgestelde alternatief bestudeerd en ook Sweco heeft een beoordeling gemaakt (zie bijlage).
Conclusie: we kunnen de voorkeur voor route B volgen, inhoudelijk is dit het betere tracé.
Op grond van de beoordeling van de bijgevoegde globale kostenraming, is de bijdrage vanuit de provincie maximaal €520.000,-- (ex BTW)

We gaan er in mee dit tracé verder uit te werken en aldus in de uitvoeringsovereenkomst op te nemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Projectmanager 5.1.2E
Provincie Utrecht
5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 12 maart 2019 21:16
Aan: 5.1.2E 5.1.2E@provincie-utrecht.nl; 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E@5.1.2E >
CC: 5.1.2E 5.1.2E@utrecht.nl; 5.1.2E 5.1.2E@utrecht.nl
Onderwerp: afweging routes

Beste 5.1.2E en 5.1.2E

Heb email van 5.1.2E niet, willen jullie het naar hem doorsturen?

Zoals vanmorgen besproken zijn voor jullie 3 zaken van belang:

1. Kwaliteit route
2. Planning
3. Kosten

Ad 1) hierbij ontvangen jullie hierbij de voors en tegens van beide traces. Ik heb nog wat punten uit het overleg eraan toegevoegd.

Ad 2) de planning voor het aanpassen van de riolering is Q4 2019 dus het kiezen van de route via de Jan van Galenstraat leidt niet tot vertraging in de uitvoering.

Ad 3) Ook stuur ik jullie de globale kostenramingen.

Daarbij moet ik nog even wat toelichten:

Kostenraming route A: hier zijn nog niet in opgenomen de oversteek van het Eykmanplein, en een nieuw ontwerp om de plek met de boom in het midden op te lossen. Vandaar dat ik in de afweging 300.000 euro heb opgenomen

Kostenraming route B: de raming is nu alleen gemaakt voor de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat. Ramingen zijn dus niet op basis van een ontwerp, maar om orde van grootte in beeld te krijgen. Ik heb nadat ik deze raming kreeg hem nog besproken met mijn college van Stadsingenieurs. Toen hebben we Alexander

Numankade versimpeld (alleen vervangen asfalt, kosten ca 50.000 euro) en voor vervangen fietspad Kleine Singel en verbreden van de rest van de route 250.000 euro opgenomen. Dus dan kom je op 1.050.000 euro

Jullie hebben vanmorgen aangegeven dat jullie als provincie onze voorkeur voor route B kunnen volgen en daar ook in mee gaan. Maar dat het verschil in kosten heel hoog is. Jullie gaan nu intern bespreken wat er vanuit de provincie maximaal bij te dragen is.

Groet

5.1.2E

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

T 5.1.2E / 5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Projectmanagementbureau
maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag



Gemeente Utrecht

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

From: "5.1.2E -Jan" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 16 Jan 2023 17:15:57 +0200
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: tekstvoorstel Fietsroute Utrecht -Amersfoort

Toelichting op de vraag waarom de fietsroute niet via de BKW loopt.

Stad in:

- thv de JvG straat moet deze gekruist worden. Hier kan men ook afslaan;
- indien men door zou willen fietsen via het Eykmanplein dan moet men daar bij de verkeerslichten eerst oversteken alvorens de fietsroute aan de westkant van de BKW (in 2 rijrichtingen bereden) te gebruiken;
- het maken van een fietsroute op de BKW oostzijde (nu 1 rijrichting stad uit) in 2 rijrichtingen bereden is niet mogelijk in de kwaliteit die we zouden willen voor een dergelijke doorfietsroute. Nu bestaat dit fietspad uit tegelverharding vanwege de aanwezigheid van een gasleiding (check);
- de fietsroute langs de BKW oostzijde zou in zijn geheel aangepast moeten worden waarbij de aanlanding op De Singel niet goed inpasbaar is;
- op dit moment ligt er aan de westzijde van de BKW een goede fietsroute zeker in noord-zuid richting (vice versa);
- voor de route Utrecht -Amersfoort is de zowel stad in de JvG interessanter. Los van een enkele weerstand t.h.v. de VRI kruising en afslagbeweging, krijgt de fietser, stad in, een fietspad in 2 rijrichtingen aangeboden en vervolgens ten zuiden van de Huizingalaan een fietsstraat tot aan de BKW en in de toekomst een fietsoversteek in de voorrang. Dat maakt dat deze route op de meeste onderdelen van de route, overwegend, het beste bediend wordt;

Stad uit:

- zie voorgaande punten in hoofdzaak;
- in deze richting wordt de fietser wellicht nog beter bediend. Vanaf de BKW (in de toekomst in de voorrang) kan de fietser via fietsstraten en fietspaden soepel en comfortabel tot buiten de gemeentegrens fietsen.

3 Hoofd fietsroutes combineren:

Met de gekozen oplossing worden tevens 3 fietsroutes met elkaar verbonden en bestaat er mogelijkheid tot uitwisselen, iets dat hoog in het vaandel staat. Dat is wat een fietser waardeert (flexibiliteit)

- Doorfietsroute Utrecht -Amersfoort (Provinciale doorfietsroute);
- U Ned fietsroute ANK-FC-Donderstraat;
- Fietsroute OV-station Overvecht-USP (Uithof).

Tenslotte:

Dit is wat de gemeente Utrecht aanbiedt aan de doorfietzers op deze routes met uitwisseling dus flexibiliteit. Uiteraard is het mogelijk om een andere keus te maken en af te wijken van de fietsroute, of delen van de fietsroute te rijden (dat is de praktijk) al naar gelang wat uitkomt. Ook dat is de flexibiliteit waar de fietser de vrije hand in heeft.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E - 5.1.2E

(Beleids)Verkeerskundig Adviseur, 5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
Stadsplateau 1
maandag t/m donderdag
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

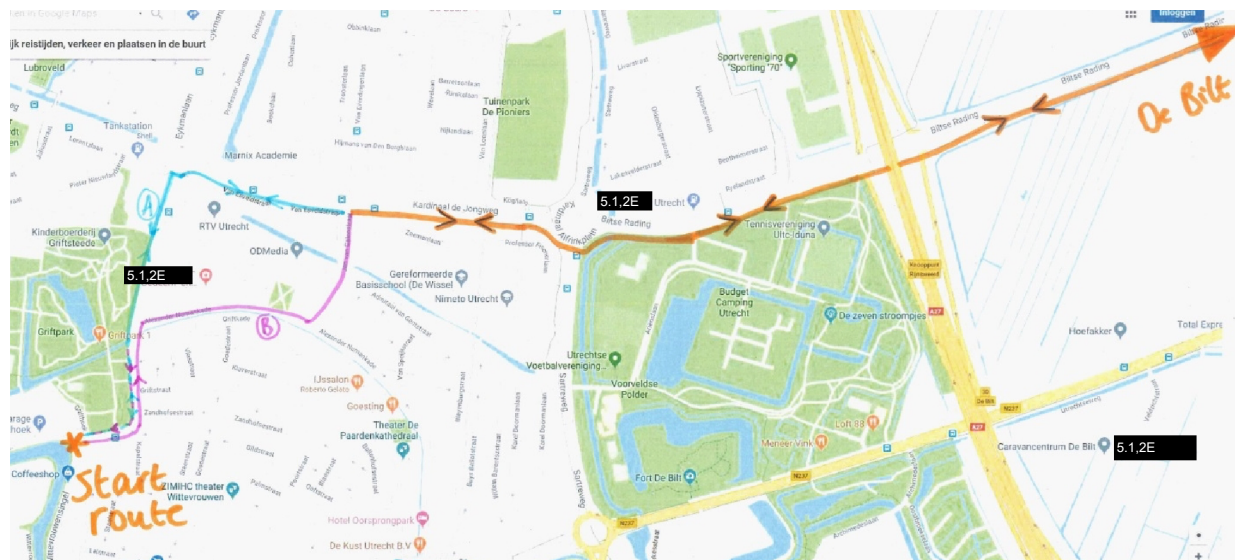


Afweging opties snelfietsroute

1. Startpunt routes gelijk

De route start altijd op het zelfde punt.: Kleine Singel. Daar is ook het eerste kunstwerk langs de route geplaatst.

2. Twee opties



Route A: Via Kleine Singel en Blauwkapelseweg (dubbelzijdig fietspad) naar de kruising Eyckmanplein. Via de fietsstraat Van Esveldstraat langs de Kardinaal de Jongweg en Biltstraat.

Route B: Via Kleine Singel naar de Alexander Numankade, en Jan van Galenstraat naar de Kardinaal de Jongweg.

A. Route via Blauwkapelseweg/ Van Esveldstraat	B. Route via Alexander Numankade/ Jan van Galenstraat
4 oversteken, allen met stoplichten, allen met behoorlijk lange wachttijden ivm groene golf auto's op deel route)	Heen: 2 oversteken met stoplicht, 1 afslaande beweging (van de Jan van Galenstraat naar Kardinaal de Jongweg, met stoplichten) . Hiermee rijdt je de stad uit zonder veel last te hebben van VRI's. Terug: 4 oversteken, waarvan 3 met stoplicht
Voorrang: De verkeersregeling op het Eyckmanplein wordt grotendeels bepaald door het autoverkeer en de groene golf Kardinaal de Jongweg. Hier zijn dus nagenoeg geen mogelijkheden om de regeling aan te passen op prioriteit voor fietsers.	Voorrang: De verkeersregeling op het kruispunt Blauwkapelseweg en Alexander Numankade kan wel eenvoudig een hogere prioriteit voor fietsers krijgen. Ook de bocht van Alexander Numankade naar Jan van Galenstraat is voorrang voor de fiets.
Voordelen van deze route - Sneller en goedkoper te realiseren dan de andere route - Vindbaarheid route is beter Nadelen van deze route - De Kardinaal de Jongweg is een drukke z.g. stedelijke verbindingsweg. Vanuit milieu oogpunt (lucht, geluid, fijnstof) geen aantrekkelijke weg om langs te fietsen. De route via de Jan van Galenstraat en de Alexander Numankade is wat milieu overlast voor de fietser betreft een beter alternatief	Voordelen van deze route: - De route via de Jan van Galenstraat en de Alexander Numankade maakt deel uit van het stedelijk hoofdfietsnetwerk. Door deze als onderdeel van de snelfietsroute Utrecht – Amersfoort in te richten, krijg je zo een goede integratie van de snelfietsroute in het stedelijk hoofdfietsnetwerk. - Een fietsstraat is prettiger dan een tweezijdig fietspad ivm kans op ongelukken - De Jan van Galenstraat wordt opengebroken i.v.m. riool vervanging. Het is een goede gelegenheid om van deze belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk een aantrekkelijke en comfortabele fietsroute te maken. - Behoeft uit de buurt: bewoners van de Jan van

	Galenstraat willen graag een 30 km/ u route, doordat nu de gelegenheid is ivm rioleringswerkzaamheden kunnen we nu werk met werk maken en deze straat een plus geven. Nadelen - Route is duurder en duurt langer om aan te passen - Er fietsen op de Alexander Numankade veel ouders met bakfietsen. Voor dit deel van de route is het snelfietsen wat minder relevant en gaat vooral het comfort van de route een rol spelen. Maar is aandachtspunt in ontwerpfase (is het bijvoorbeeld mogelijk om de stromen te scheiden).
Deel vrijliggend fietspad 3,5 meter breed Deel fietsstraat	Idem
<u>Kosten</u> Aanpassen brug Griftpark (weghalen/ verplaatsen paaltjes) Verbreden fietspad Kardinaal de Jongweg naar 3,5 meter Aanpassen kruispunt/ oversteek Eykmanplein Aanpassen spoorwegovergang? Ca 300.000 euro Gemeentelijke bijdrage: 0 euro	<u>Kosten</u> Kleine Singel: fietspad asfalteren Jan van Galenstraat herinrichten als fietsstraat Alexander Numankade: markering Aanpassen spoorwegovergang? Verbreden fietspad Kardinaal de Jongweg naar 3,5 meter Ca 1,2 mln euro Gemeentelijke bijdrage : 250.000 euro

3. Vanaf kruising Jan van Galenstraat/ Kardinaal de Jong weg zijn de routes ook weer gelijk

Memo Alternatief tracé SFR Utrecht

Onderwerp: Beoordeling alternatief tracé snelfietsroute Utrecht

Projectnummer: Projectnummer

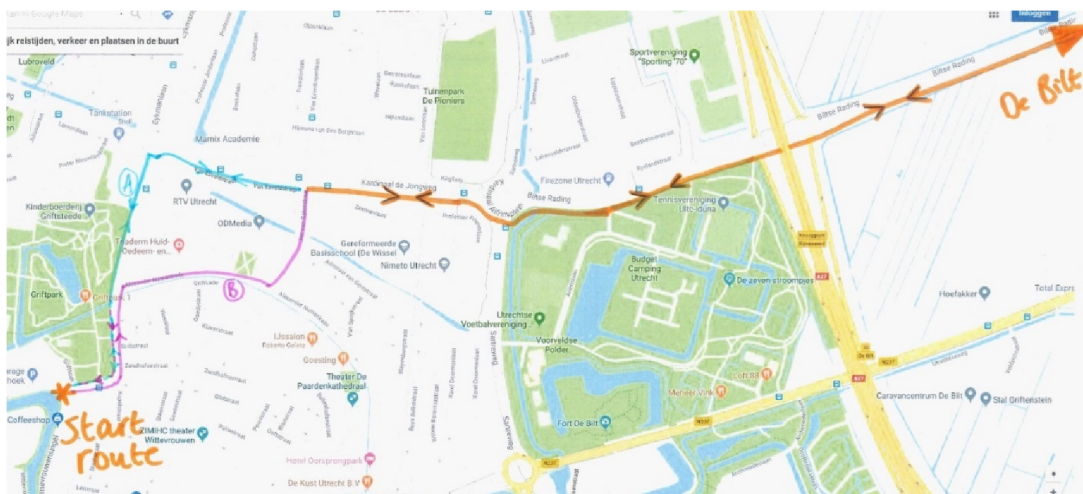
Referentienummer: nl_memo

Datum: 27-03-2019

1 Inleiding

Voor de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort is in het masterplan een tracé vastgesteld. De gemeente Utrecht heeft voor een gedeelte van het tracé een alternatief ingediend en daarbij een kostenraming gevoegd. In deze memo wordt dit alternatieve tracé inclusief bijbehorende raming beoordeeld.

2 Tracé



Het oorspronkelijke tracé is: Via Kleine Singel en Blauwkapelseweg (dubbelzijdig fietspad) naar de kruising Eykmanplein. Via de fietsstraat Van Esveldstraat langs de Kanaal de Jongweg en Biltstraat.

Het alternatief is vanaf de Blauwkapelseweg, naar de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat naar de Kanaal de Jongweg.

3 Vergelijking Routes

De gemeente heeft reeds in de memo “Afweging route 12 maart 2019” beide tracés tegen elkaar afgewogen. En zijn er ramingen aangeleverd. Hieronder deze vergelijking.

A. Route via Blauwkapelseweg/ Van Esveldstraat	B. Route via Alexander Numankade/ Jan van Galenstraat
4 oversteken, allen met stoplichten, allen met behoorlijk lange wachttijden ivm groene golf auto's op deel route)	Heen: 2 oversteken met stoplicht, 1 afslaan beweging (van de Jan van Galenstraat naar kardinaal de Jongweg, met stoplichten) . Hiermee rijdt je de stad uit zonder veel last te hebben van VRI's. Terug: 4 oversteken, waarvan 3 met stoplicht
Voorrang: De verkeersregeling op het Eyckmanplein wordt grotendeels bepaald door het autoverkeer en de groene golf Kardinaal de Jongweg. Hier zijn dus nagenoeg geen mogelijkheden om de regeling aan te passen op prioriteit voor fietsers.	Voorrang: De verkeersregeling op het kruispunt Blauwkapelseweg en Alexander Numankade kan wel eenvoudig een hogere prioriteit voor fietsers krijgen. Ook de bocht van Alexander Numankade naar Jan van Galenstraat is voorrang voor de fiets.
Voordelen van deze route - Sneller en goedkoper te realiseren dan de andere route - Vindbaarheid route is beter Nadelen van deze route - De Kardinaal de Jongweg is een drukke z.g. stedelijke verbindingsweg. Vanuit milieu oogpunt (lucht, geluid, fijnstof) geen aantrekkelijke weg om langs te fietsen. De route via de Jan van Galenstraat en de Alexander Numankade is wat milieu overlast voor de fietser betreft een beter alternatief	Voordelen van deze route: - De route via de Jan van Galenstraat en de Alexander Numankade maakt deel uit van het stedelijk hoofdfietsnetwerk. Door deze als onderdeel van de snelfietsroute Utrecht – Amersfoort in te richten, krijg je zo een goede integratie van de snelfietsroute in het stedelijk hoofdfietsnetwerk. - Een fietsstraat is prettiger dan een tweezijdig fietspad ivm kans op ongelukken - De Jan van Galenstraat wordt opengebroken i.v.m. riool vervanging. Het is een goede gelegenheid om van deze belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk een aantrekkelijke en comfortabele fietsroute te maken. - Behoeft uit de buurt: bewoners van de Jan van Galenstraat willen graag een 30 km/ u route, doordat nu de

	gelegenheid is ivm rioleringswerkzaamheden kunnen we nu werk met werk maken en deze straat een plus geven. Nadelen - Route is duurder en duurt langer om aan te passen - Er fietsen op de Alexander Numankade veel ouders met bakfietsen. Voor dit deel van de route is het snelfietsen wat minder relevant en gaat vooral het comfort van de route een rol spelen. Maar is aandachtspunt in ontwerpfase (is het bijvoorbeeld mogelijk om de stromen te scheiden).
Deel vrij liggend fietspad 3,5 meter breed Deel fietsstraat	Idem
<u>Kosten</u> Aanpassen brug Griftpark (weghalen/ verplaatsen paaltjes) Verbreden fietspad Kardinaal de Jongweg naar 3,5 meter Aanpassen kruispunt/ oversteek Eykmanplein Aanpassen spoorwegovergang? Ca 300.000 euro	<u>Kosten</u> Kleine Singel: fietspad asfalteren Jan van Galenstraat herinrichten als fietsstraat Alexander Numankade: markering Aanpassen spoorwegovergang? Verbreden fietspad Kardinaal de Jongweg naar 3,5 meter Ca 1,1 mln euro

4 Afweging Routes

De oorspronkelijk voorziene route heeft als groot knelpunt de kruising Eykmanplein. De snelfietsroute dient hier een forse knik te maken en staat dan voor een VRI welke onderdeel uitmaakt van een groene golf voor het autoverkeer. Gemeente geeft hierbij aan dat vanwege de groene golf het aanpassen van de VRI erg lastig is en de fietser dus potentieel lang aan het wachten is.

Het overige tracé van de oorspronkelijke route vormt geen knelpunt is goed geschikt / aan te passen voor de snelfietsroute.

De alternatieve route heeft twee aandachtspunten, namelijk de aansluiting Alexander Numankade met de Jan van Galenstraat en de aansluiting Jan van Galenstraat met de Kardinaal de Jongweg. Beide aansluitingen zijn in de huidige situatie niet geschikt en deze

dienen zodanig ontworpen te worden dat de fietser hier veilig kan rijden. Op beide kruisingen is echter voldoende ruimte beschikbaar om dit uit te werken.

5 Kosten

De kostenraming van de alternatieve route is bijgevoegd bij het advies en is beoordeeld. Belangrijk uitgangspunt is dat subsidiabele kosten alleen ten koste komen van de snelfietsroute. Overige werkzaamheden zijn niet subsidiabel en worden niet meegenomen.

Er is een raming van de Jan van Galenstraat (€ 733.500,-) en een raming van de Alexander Numankade (€ 316.500,-).

De ramingen zijn beoordeeld zonder dat een schets van het geraamde beschikbaar was.

Jan van Galenstraat

Om van de Jan van Galenstraat een fietsstraat te maken is het in de basis alleen noodzakelijk om het huidige asfalt te vervangen door een nieuwe verhardingsopbouw. Bij het opbreken is aangegeven dat dit 1900 m² verharding is, echter bij het aanbrengen wordt de volledige openbare ruimte (4.300 m²) meegenomen a € 70,- per m².

Dit is een directe besparing van € 168.000,- op de raming.

Alexander Numankade

In deze raming van de bouwkosten worden geen opvallende zaken geconstateerd.

Algemeen

In beide ramingen zitten diverse procentuele opslagen, deze opslagen worden als fors beoordeeld.

De aannemersopslagen worden op 21% geraamd, dit is ons inziens aan de forse kant en kan zeker met 5% worden teruggezet.

De voorbereidingskosten worden op 27% geraamd, ook dit kan ca. 5-10% lager.

Totaal

Met bovengenoemde aanpassingen is een besparing mogelijk t.o.v. de raming van ca. € 250.000,- en komt de totale investeringskosten op ca. € 800.000,-.

Middels de verdeelsleutel van 65% subsidie en 35% gemeentelijke investering. Is er ca. € 520.000,- voor rekening van de provincie en € 280.000,- voor rekening van de gemeente.

6 Conclusie

De alternatieve route biedt een uitkomst voor het knelpunt bij de kruising Eykmanplein, echter geeft dit wel een tweetal nieuwe knelpunten. Op deze twee nieuwe knelpunten is echter voldoende bovengrondse ruimte beschikbaar om een goede oplossing voor de snelfietsroute in te passen.

Budgettair gezien komen de grove subsidiabele investeringskosten op ca. € 800.000,-. Hierbij is geen rekening gehouden met kosten die niet gemaakt hoeven te worden voor de oorspronkelijke route.

Met de alternatieve route kan tevens werk met werk gemaakt worden door ook ondergronds rioleringswerkzaamheden uit te voeren.

Geadviseerd wordt om de alternatieve route nader uit te werken om te zien of voor beide knelpunten een goede oplossing ontworpen kan worden voor de fietser.