

**Interne Bedrijven**  
**Juridische Zaken en Inkoop**

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Bezoekadres:** Stadsplateau 1, Utrecht  
**Telefoon** 030 – 286 10 96 **Fax** 030 – 286 10 22  
[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

**PER POST EN PER FAX (070-365 13 80)**

Raad van State  
Afdeling bestuursrechtspraak  
Postbus 20019  
2500 EA Den Haag

<b>Behandeld door</b>	██████████	<b>Datum</b>	25 oktober 2019
<b>Doorkiesnummer</b>	030-286 2394	<b>Ons kenmerk</b>	5882667
<b>E-mail</b>	██████████	<b>Onderwerp</b>	Beroep ██████████ / B&W Utrecht Orac locatie 195/196
<b>Bijlage(n)</b>	Zie inventarislijst		
<b>Uw kenmerk</b>	201810378/1/A1	<b>Verzonden</b>	
<b>Uw brief van</b>	23 september 2019		Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer/mevrouw,

Bij brief van 23 september 2019, door ons ontvangen op 24 september 2019, heeft u ons uitgenodigd voor de zitting van 6 november 2019 in de beroepzaak van ██████████. tegen het college van B&W van de gemeente Utrecht (hierna: het college). U heeft ons tevens in de gelegenheid gesteld om nadere stukken in te dienen. Wij maken graag van deze gelegenheid gebruik. Vooruitlopend op het mondelinge verweer dat tijdens de zitting zal worden gevoerd, treft u hierbij ons verweerschrift.

Allereerst merken wij op dat wij onze overwegingen in het primaire besluit van 22 januari 2018 en de beslissing op bezwaar van 13 november 2018 handhaven. De overwegingen dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

**Beroepschrift**

Eisers voeren kortweg aan dat 1) de verkeersveiligheid verder in het geding wordt gebracht, 2) er meerdere alternatieve locaties zijn, 3) de noodzaak van het besluit niet is aangetoond, 4) er onnodig een parkeerplaats verloren gaat en 5) er onvoldoende rekening is gehouden met cultuurhistorische waarden.

**Belangen**

In het Coalitieakkoord 2018-2022 hebben we afgesproken het gescheiden inzamelen van afval te verbeteren. Met Het Nieuwe Inzamelen" willen wij meer afval gescheiden ophalen. Door het afval te scheiden houden we meer waardevolle grondstoffen en minder restafval over. Daardoor wordt er minder afval verbrand en dat is vooral goed voor het milieu.

Bij de locatiekeuze voor de containers in Wittevrouwen hebben we een afweging gemaakt van technische aspecten, veiligheid en een laagdrempelige inzameling aan de hand van een aantal richtlijnen. In deze zaak gaat het specifiek om de vraag of het college terecht heeft kunnen besluiten om locatie 195/196 (ter hoogte van de Biltstraat 138) aan te wijzen voor twee nieuw te plaatsen ondergrondse afvalcontainers.

Bij het primaire besluit van 22 januari 2018 is besloten om de voorlopige locaties 195 (hoek Poortstraat/Biltstraat) en 196 (hoek Biltstraat/Oude Kerkstraat) samen te voegen en te verplaatsen naar de Bilstraat ter hoogte van nummer 138, vanwege de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen bij de voorlopige locatie 196. Op deze locatie komt één normale container en één perscontainer (zie detailtekening uit **bijlage 1**) De perscontainer heeft een capaciteit van drie maal een normale container. Vanwege het plaatsen van de ondergrondse afvalcontainers zal daarnaast één parkeerplek komen te vervallen. Om zo veel mogelijk parkeerplekken te behouden is afgezien van het plaatsen van een container voor plastic, blik en pak. Deze worden verspreid over de rand van de wijk Wittevrouwen geplaatst.

Het belang van eisers is het voorkomen dat 1) een parkeerplaats verloren gaat, 2) het karakteristieke straatbeeld van Wittevrouwen verdwijnt en 3) de containers voor de woningen van eisers aan de Biltstraat ter hoogte van nummer 138 worden geplaatst.

#### **Noodzaak aantal containers en afschaffing pasjessysteem**

Bij de voorbereidingen voor het vaststellen van de locaties is er op basis van een aantal van ruim 3700 adressen/huishoudens in Wittevrouwen een plan gemaakt welke heeft geresulteerd in de locaties zoals vastgesteld bij het primaire besluit van 22 januari 2018. Wat betreft locatie 195/196 is beoogd dat het de ondergrondse afvalcontainers ter plaatse zullen worden gerealiseerd voor ongeveer 175 huishoudens uit onder andere de Bilstraat, Poortstraat en de Oude Kerkstraat.

Ten aanzien van de vrees van eisers dat locatie 203 is komen te vervallen en hierdoor meer bewoners gebruik zullen maken van locatie 195/196 merken wij op dat locatie 203 niet is komen te vervallen, maar bij het wijzigingsbesluit van 22 januari 2019 is verplaatst van de Poortstraat naar de Palmstraat ter hoogte van nummer 25.

Daarnaast wijzen wij er op dat het college op 16 oktober 2019 in een brief aan de gemeenteraad bekend heeft gemaakt dat de gemeente Utrecht het pasjessysteem voor ondergrondse afvalcontainers per 1 januari 2020 zal afschaffen. Dit betekent dat bewoners niet meer zijn aangewezen op één specifieke container en zelf kunnen kiezen welke container zij willen gebruiken.

#### **Verkeersveiligheid**

Naar aanleiding van de beroepsgronden en het ingediende verkeersrapport van Rho adviseurs van 4 september 2019 hebben wij onze wijkverkeersadviseur gevraagd om een nader advies (zie **bijlage 2**). Hierin wordt bevestigd dat het plaatsen van de ondergrondse afvalcontainers ter hoogte van de Bilstraat 138 vanuit verkeersveiligheidsaspecten acceptabel is, mits aan de voorwaarden gesteld tijdens de vergadering van de commissie BING op 6 november 2018 wordt voldaan.

In aanvulling daarop merken wij op dat in het huidige systeem het huishoudelijke afval op straat wordt geplaatst. Met het nieuwe inzamelen wordt het afval juist verzameld in containers waar bewoners 7 dagen per week hun afval kunnen brengen. Hierdoor hoeven de vuilniswagens niet meer elke straat in te rijden en kunnen zij per locatie in één keer het in de containers verzamelde afval inzamelen.

Bovendien vindt er een dynamische inzameling plaats. Dit houdt in dat er wordt gewerkt met ondergrondse containers met een sensor. Deze sensor geeft een signaal wanneer de container bijna vol

zit zodat de container op tijd wordt geleegd. De informatie die de sensoren geven, bepaalt ook de routes die de vuilniswagens dagelijks rijden. Dat betekent dus niet meer wekelijks dezelfde routes volgens een vaste planning. Daardoor worden volle containers voorkomen en worden de vuilniswagens efficiënter ingezet. In vergelijking met het huidige systeem leidt dit tot verminderde inzet van vuilniswagens. Naar onze mening is het dan ook niet aannemelijk dat het plaatsen van de containers op zichzelf zal leiden tot een toename van onevenredig meer verkeer vanwege het wegbrengen van afval of het inzamelen door de vuilniswagens.

Voorts zijn wij van oordeel dat, nu het verslag van de vergadering van de commissie BING op 6 november 2018 als bijlage bij de beslissing op bezwaar is opgenomen en in de overwegingen expliciet is verwezen naar deze additionele eisen, het verslag als onderdeel van het besluit en deze eisen als voorschriften dienen te worden aangemerkt.

### **Opheffen parkeerplaats**

Eiser hebben aangevoerd dat de overwegingen in het bestreden besluit, waaruit blijkt dat de afdeling parkeren akkoord is gegaan met het verdwijnen van slechts één parkeerplaats, in tegenspraak is met het advies van commissie BING van 16 augustus 2018 waarin wordt benoemd dat afdeling parkeren heeft geadviseerd om geen paarplaatsen op te heffen vanwege de hoge parkeerdruk in Wittevrouwen.

Ten aanzien hiervan merken wij op dat er bij voorkeur inderdaad geen parkeerplaatsen worden opgeheven. Alleen als er geen alternatieven zijn, vervalt een parkeerplaats ten behoeve van de plaatsing van een ondergrondse afvalcontainer. Bij afweging van de betrokken belangen hebben wij derhalve meer gewicht toegekend aan de plaatsing van de ondergrondse afvalcontainers dan aan handhaving van de parkeerruimte.

### **Cultuurhistorische waarden**

Zoals in de beslissing op bezwaar van 13 november 2018 is aangegeven is locatie 195/196 volledigheidshalve is voorgelegd aan het Bureau Commissie Welstand en Monumenten. De secretaris van de Commissie Welstand en Monumenten heeft per e-mail van 12 november 2018 aangegeven dat de ondergrondse afvalcontainers aan de Biltstraat ondergeschikt zijn aan het straatbeeld, onder meer vanwege de breedte van het straatprofiel (zie **bijlage 3**).

### **Alternatieve locaties**

In het beroepschrift zijn er 11 alternatieve locaties aangedragen. Wij hebben deze aangedragen locaties weergegeven op de kaart in **bijlage 4**.

#### *1. Handhaven oorspronkelijke locatie 195*

De locatie is niet goedgekeurd door de verkeersdeskundige, waardoor de locatie bij het besluit gewijzigd is. Daarnaast zijn alle locaties op de Biltstraat die op de hoeken gepland waren nu aangepast, omdat de kruisingen anders onoverzichtelijk zouden zijn voor de hulpdiensten wanneer de vuilniswagen ter plaatse rijdt.

#### *2. Vergroten capaciteit locatie 197 bij Veeartsenijstraat*

De loopafstand wordt hierdoor 280 meter langer. Dit houdt in dat de gebruikers de norm van de Gemeente Utrecht overschrijden. Dit wordt alleen toegepast als er geen andere alternatieven aanwezig zijn.

#### *3. Veeartsenijstraat/Hoefijzerstraat*

Vanwege redenen van verkeersveiligheid en beschadiging van de bomen is er een negatief advies uitgebracht ten behoeve van deze locatie.

4. *Op de parkeerplaats bij het wijkbureau aan de F.C. Donderstraat*

Uit onderzoek is gebleken dat er geen ruimte is om een container te plaatsen in verband met ter plaatse aanwezige kabels en leidingen.

5. *Biltstraat 166/Berekuil*

De loopafstand wordt hierdoor 150 meter langer. Dit houdt in dat de gebruikers de norm van de Gemeente Utrecht overschrijden. Dit wordt alleen toegepast als er geen andere alternatieven aanwezig zijn.

6. *Biltstraat 333/recht tegenover Biltstraat 138*

Hiermee vragen wij de bewoners over te steken. Vanuit de Gemeente Utrecht proberen wij zoveel mogelijk te voorkomen dat de bewoners niet over een drukke weg oversteken. Als er een afwijking plaatsvindt kan dit alleen als er geen alternatief aanwezig is.

7. *Biltstraat 122*

Uit onderzoek is gebleken dat op deze locatie onvoldoende ruimte is voor een ondergrondse afvalcontainer, omdat de locatie te smal is.

8. *Hoek Poortstraat/Biltstraat*

De locatie is niet goedgekeurd door de verkeersdeskundige, waardoor de locatie bij het besluit gewijzigd is. Alle locaties op de Biltstraat die op de hoeken gepland waren zijn nu aangepast, omdat er anders overzichtelijke kruisingen voor hulpdiensten ontstaan.

9. *Hoek Biltstraat/Kerkstraat-oost*

10. *Hoek Biltstraat/Kerkstraat-west*

Voor beide locaties geldt dat uit onderzoek is gebleken dat er geen ruimte is om een container te plaatsen in verband met ter plaatse aanwezige kabels en leidingen.

11. *Extra container bij locatie 223*

Hiermee vragen wij de bewoners over te steken. Vanuit de Gemeente Utrecht proberen wij zoveel mogelijk te voorkomen dat de bewoners niet over een drukke weg oversteken. Als er een afwijking plaatsvindt kan dit alleen als er geen alternatief aanwezig is.

## Conclusie

Concluderend zijn wij van mening dat locatie 195/196 voldoet aan de door ons gehanteerde richtlijnen. Wij hebben op goede gronden besloten ons besluit om een netwerk van ondergrondse afvalcontainers te realiseren in de wijk Witte Vrouwen niet te herroepen. De belangen zijn zorgvuldig afgewogen en het besluit is deugdelijk gemotiveerd. Alternatieve locaties zijn onderzocht, maar waren niet geschikt voor de beoogde containers.

Wij verzoeken u het beroep dan ook ongegrond te verklaren.

Hoogachtend,  
Namens burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

  
Jurist bezwaar en beroep

## **Inventarislijst bijlagen**

1. Detailtekening locatie 195/196
2. Nader advies t.a.v. de verkeersveiligheid van locatie 195/196, d.d. 25 oktober 2019
3. Advies Bureau Commissie Welstand en Monumenten d.d. 12 november 2018
4. Situeringstekening aangedragen alternatieve locaties



## **Nader advies t.a.v. de verkeersveiligheid met betrekking tot de ondergrondse afvalcontainers ter hoogte van de Biltstraat 138 (Locatie 195/196)**

In reactie op het verkeersrapport van Rho adviseurs d.d. 4 september 2019 het volgende:

In het verkeersrapport van Rho adviseurs is geen rekening gehouden met voorwaarden die tijdens de vergadering van de commissie BING (Beheer, Inrichting, Gebruik) op 6 november 2018 zijn vastgesteld ten behoeve van het veilig legen van de containers op de locatie 195/196. Dit zijn duidelijke afspraken die zijn gemaakt voordat de locatie voor de Biltstraat is goedgekeurd. Deze voorwaarden zien er toe dat er alleen geleegd wordt buiten de spits om (tussen 10.00 uur en 16.00) en dat er rekening wordt gehouden met de schooltijden, zodat het verkeer zo min mogelijk wordt belast. Doordat het ledigen buiten de spits plaatsvindt, wordt er minder oponthoud voor het verkeer verwacht en zullen er geen lange rijen voor verkeerslichten staan.

Daarnaast wordt er een afzetting voor de fietsers geplaatst om te voorkomen dat er gevaarlijke situaties ontstaan bij het legen van de containers. Het klopt dat het fietspad aan de smalle kant is, maar dit is het gevolg van de stedenbouwkundige omgeving waarin dit het maximale is qua breedte voor het fietspad en ook het voetpad. Bovendien komen er extra mensen aan te pas bij het opzetten van de afzettingen, zodat dit zorgvuldig en snel gedaan kan worden.

Hoewel de Biltstraat een drukke weg is, is het geen stedelijke verbindingsweg in het autonetwerk van Utrecht. Hierdoor wordt geaccepteerd dat er soms een vuilniswagen stil staat om de containers te legen. Door dit buiten de spits te doen zal er minder oponthoud voor het verkeer zijn, omdat het dan qua verkeer rustiger is op de rijbaan. Daarbij dient ook gezegd te worden dat er momenteel vuilniswagens rondrijden die het verkeer op de rijbaan bemoeien doordat er meerdere malen op korte afstand van elkaar wordt gestopt om de op straat geplaatste vuilniszakken op te halen. Door Het Nieuwe Inzamelen wordt het afval op één locatie verzameld, zodat de vuilniswagens per locatie in één keer het afval kunnen ophalen. Hierdoor hoeven de vuilniswagens minder vaak te stoppen en is er juist een snellere doorstroming in vergelijking met de huidige situatie.


Daarnaast is het voor de vuilniswagens, met het oog op de verkeersveiligheid, niet wenselijk dat deze achteruit rijden. Daarom is er een voorkeur gegeven voor de locaties van de containers langs routes waarbij de vuilniswagens door kunnen rijden na het legen.

Tot slot zullen de vuilniswagen niet op de busbaan in de Biltstraat staan bij het legen van de containers, hierdoor zullen de bussen geen overlast hebben van de vuilniswagen.

### Conclusie

Het plaatsen van de ondergrondse afvalcontainers ter hoogte van de Biltstraat 138 is vanuit verkeersveiligheidsaspecten acceptabel, mits aan de voorwaarden gesteld tijdens de vergadering van de commissie BING op 6 november 2018 wordt voldaan. Deze zijn:

- De ledigingen op locatie 195/196 vinden buiten de spits plaats (tussen 10.00 uur en 16.00 uur) en er wordt rekening gehouden met schooltijden;
- Tijdens de lediging van de containers wordt een afzetting geplaatst (hek of pionnen, nader te bepalen i.o.m. de wegbeheerder) om het fietsverkeer op veilige afstand te houden;
- De chauffeur van de vuilniswagen krijgt begeleiding bij het snel plaatsen van de afzetting en ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer;
- Geadviseerd wordt om aandacht van het verkeer te vragen om achterop rijdend verkeer te verzoeken om geduld en begrip tijdens het ledigen (bijvoorbeeld met stickers).

  
Verkeerskundig adviseur, wijkverkeersadviseur Noordoost  
25 oktober 2019



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: welstand toetsing ondergrondse containers 195-196  
**Datum:** [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 12 november 2018 11:02  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: welstand toetsing ondergrondse containers 195-196

Beste [redacted]

Advies: De ondergrondse afvalcontainers aan de Biltstraat zijn ondergeschikt aan het straatbeeld, ondermeer vanwege de breedte van het straatprofiel.

Voldoende?

Groet,

[redacted]  
*secretaris Commissie Welstand en Monumenten*

Gemeente Utrecht  
Bureau Commissie Welstand en Monumenten  
Stadsplateau 1  
Postbus 8406  
3503 RK Utrecht  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 12 november 2018 10:41  
**Aan:** Wiel, Manon van der  
**Onderwerp:** welstand toetsing ondergrondse containers 195-196

[redacted]  
Hierbij de tekening van de locatie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**Gemeente Utrecht**

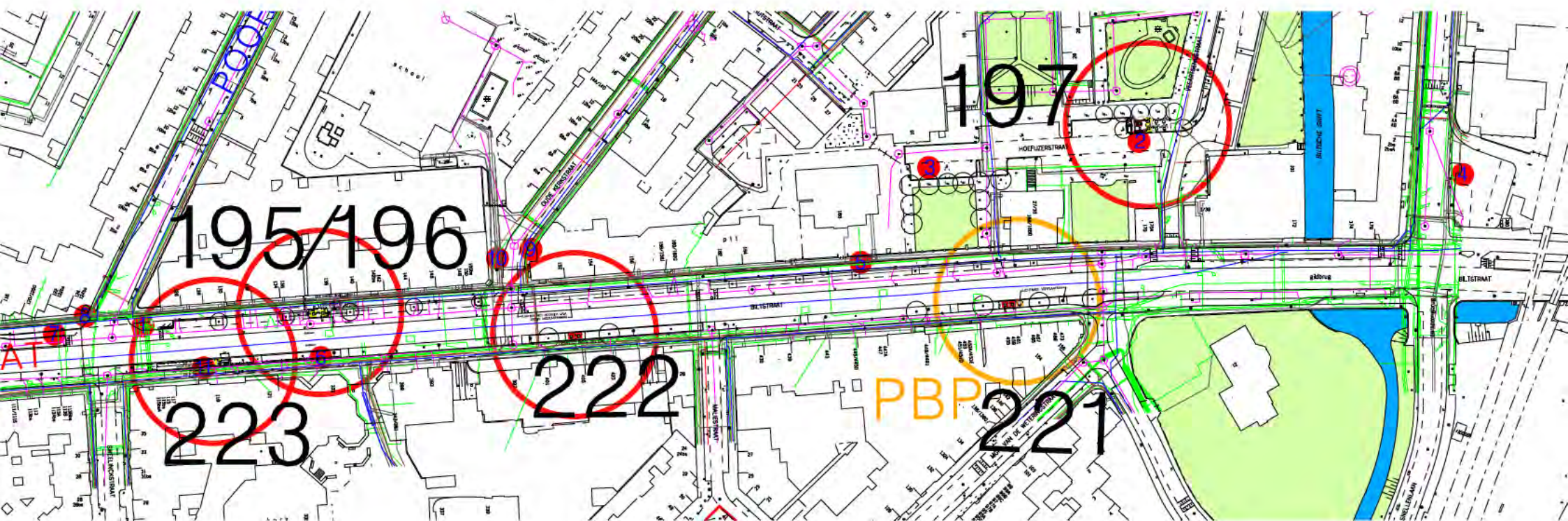
Telefoon [redacted]  
E-mail [redacted]@utrecht.nl  
Internet [www.utrecht.nl/www.utrecht.nl/](http://www.utrecht.nl/www.utrecht.nl/)  
Aanwezig maandag, dinsdag, woensdag

**UTRECHT ZOEKT  
100 PLEEGouders**

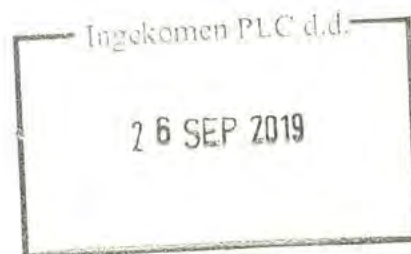
Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print







College van burgemeester en wethouders van Utrecht  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT



Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
25 september 2019	201810378/1/A1	5259817

Inlichtingen  
[redacted]  
070-4264578

Onderwerp  
[redacted]/bw Utrecht  
Orac (wijk Wittevrouwen)

Procedure  
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zend ik u - ter informatie - stukken die betrekking hebben op de bovenvermelde procedure.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 6 november 2019 worden behandeld op een zitting.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,  
de griffier



**AANTEKENEN**

Afdeling Bestuursrechtspaar van de Raad van  
State  
Postbus 20019  
2500 EA 's-Gravenhage

Doorkiesnummer: [REDACTED]

Dossier: 20182272

Amsterdam, 23 september 2019

Betreft: verhinderdata, toezending verkeersrapport, aanvulling beroep (uw kenmerk  
201810378/1/A1)

Geachte staatsraden, geachte mevrouw [REDACTED]

Namens cliënten informeer ik u over de volgende zaken:

- verhinderdata
- verkeersrapport

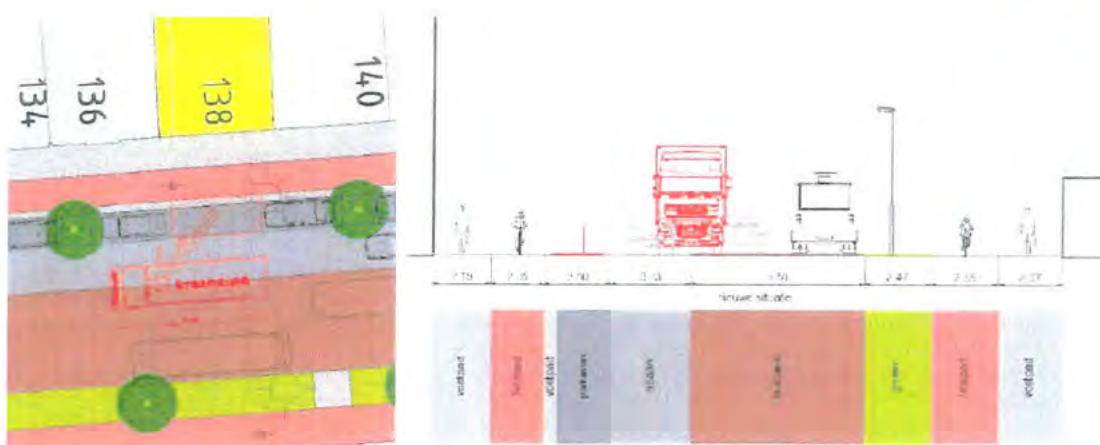
**I. Verhinderdata**

1. Bij het inplannen van de zitting verzoek ik u vriendelijk rekening te houden met de volgende verhinderdata:
  - donderdagen (parttime dag advocaat – is in onderstaande data verwerkt)
  - september: 18 t/m 24, 26
  - oktober: 1 t/m 25, 28, 29, 31 (o.a. zitting/onderwijs advocaat)
  - november: 5, 7, 12, 14, 19, 21, 26, 28
  - december: 3, 5, 10, 12, 17-31 (o.a. vakantie advocaat)
  - januari 2020: 1-7, 9, 16, 23, 30 (o.a. vakantie advocaat)

**II. Verkeersrapport**

2. In de bijlage bij deze brief (**bijlage 15**) treft u het verkeersrapport dat Rho adviseurs in opdracht van cliënten heeft uitgevoerd. Uit dit onderzoek volgt dat de door cliënten bestreden orac locatie 195/196 zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, als het oogpunt van verkeersdoorstroming zeer onwenselijk is. Redenen daarvoor zijn hoofdzakelijk als volgt:
  - a. ruimtebeslag containerwagen: de containerwagen houdt tijdens de lediging niet alleen de rijbaan bezet, maar ook een deel van de busbaan, zie onderstaand figuur uit het verkeersonderzoek:





- b. doorstroming: De containerwagen zal gedurende 6-10 minuten stil staan om de twee containers te ledigen. Vanwege de forse verkeersintensiteit ontstaat een onaanvaardbare wachtrij (regulier verkeer en lijnbussen), waarbij knelpunten vanwege die wachtrij niet kunnen worden uitgesloten.
- c. veiligheid gemotoriseerd verkeer: Gelet op de wachtrij die zal ontstaan, wordt zowel regulier verkeer als het busverkeer gedwongen over de busbaan in tegengestelde richting te rijden. Vanwege de hoge intensiteit van het reguliere verkeer als van het busverkeer ontstaan onveilige situaties als gevolg van inhaalmanoeuvres.
- d. veiligheid ongemotoriseerd verkeer: Er worden onveilige situaties op het voet- en fietspad verwacht. Het fietspad aan de zijde van orac locatie 195/196 verwerkt een enorme hoeveelheid fietsverkeer, maar voldoet qua breedte niet aan de CROW norm. Indien tijdens de lediging een deel van het fietspad wordt afgezet, zullen fietsers moeten uitwijken naar het voetpad. Mede vanwege de beperkte ruimte op het voetpad, liggen ongevallen op de loer, zie ook onderstaande foto ter illustratie.

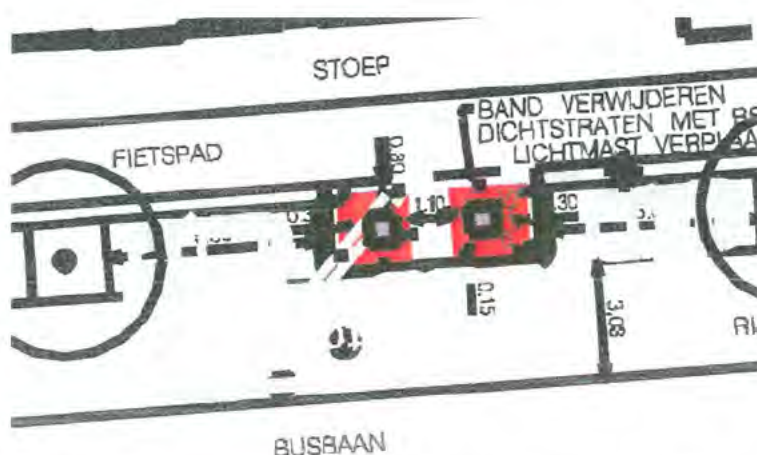


3. Op basis van voorgaande wordt in het verkeersrapport eveneens geconcludeerd dat de orac locatie 195/196 niet voldoet aan het door het college gestelde criterium 'verkeer en voetgangers worden niet belemmerd' voor de aanwijzing van een orac



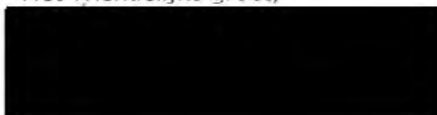
locatie. In het verkeersrapport wordt orac locatie 195/196 bovendien als meest onwenselijke locatie aangemerkt ten opzichte van alle door cliënten aangedragen alternatieven. Alle door cliënten aangedragen alternatieve locaties zijn zodoende vanuit verkeerskundig oogpunt stuk voor stuk geschikter dan orac locatie 195/196.

4. In aanvulling op het verkeersrapport brengen cliënten het volgende naar voren:
  - a. Uit de tekening bij het bestreden besluit volgt dat de gemeente ervanuit gaat dat de containerwagen niet op de busbaan komt te staan, omdat de stempel van de wagen op de naastgelegen parkeerplek kan worden geplaatst. Zie onderstaande uitsnede uit de tekening behorende bij het bestreden besluit, ter hoogte van orac locatie 195/196. Gelet op de parkeerdrukke ter hoogte van cliënten, ook overdag (hetgeen volgt uit gemeentelijk onderzoek en de ervaring van cliënten<sup>1</sup>), is niet aannemelijk dat deze parkeerplek beschikbaar zal zijn voor de stempel van de containerwagen. De positionering van de wagen in deze tekening is om die reden niet realistisch. Het college heeft zich van voorgaande geen rekenschap gegeven en de verkeerskundige gevolgen zoals deze zijn beschreven in het verkeersrapport ten onrechte niet bij het besluit betrokken.



- b. de busbaan wordt in de huidige situatie tevens gebruikt voor hulpdiensten. De Biltstraat vormt namelijk één van de hoofdroutes tussen de binnenstad en het UMC. Gelet op de in het verkeersrapport geconstateerde belemmeringen en verkeersonveilige situaties, concluderen zij dat die situatie ook voor de doorstroming van de hulpdiensten niet aanvaardbaar is. Het college heeft hier ten onrechte geen rekening mee gehouden.
5. Gelet op de uitkomsten van het verkeersonderzoek en de argumenten die cliënten in hun aanvullend beroep van 3 januari 2019 hebben aangedragen, had het college niet tot aanwijzing van orac locatie 195/196 over mogen gaan.

Met vriendelijke groet,



Bijlage

15. Verkeersrapport van Rho adviseurs, 4 september 2019

<sup>1</sup> Ik verwijs naar hetgeen is besproken in het aanvullend beroepschrift van cliënten in punt 30-32 en in bijlage 14.





## NOTITIE

Van : [REDACTED]  
Project : ORAC's Wittevrouwen, Utrecht  
Opdrachtgever : bewoners van de Biltstraat 132-138 en 142 te Utrecht  
  
Datum : 4 september 2019  
Aan : [REDACTED] (Hemwood Advocaten)  
CC : Bewoners van de Biltstraat 132-138 en 142 te Utrecht  
  
Betreft : Verkeersimpact ORAC locatie 195/196



### Aanleiding

De bewoners van de Biltstraat 132, 134, 136, 138 en 142 (hierna bewoners) hebben beroep aangetekend tegen het besluit van het college van B&W van Utrecht om ondergrondse afvalcontainers (ORAC's) in en rond de Biltstraat te realiseren. Hun beroep richt zich specifiek tegen de ORAC's die ter hoogte van Biltstraat 138 zijn beoogd. Ter onderbouwing van hun beroep is ons gevraagd de verkeerskundige effecten van de realisatie van ORAC's 195/196 te beoordelen. Ook is ons gevraagd te bezien of één of meerdere van de door de bewoners aangedragen alternatieve locaties tot minder impact op het verkeer kunnen leiden.

### Voorgeschiedenis besluit ORAC's

In juni 2017 zijn de voorlopige locaties voor de ORAC's in de wijk Wittevrouwen bekend gemaakt. Dit betroffen onder meer de locatie 195, ter hoogte van Biltstraat 126, en de locatie 196, ter hoogte van de Biltstraat 150 (zie figuur 1 - links). In de definitieve besluitvorming zijn de locaties 195 en 196 samengevoegd tot één locatie ter hoogte van Biltstraat 138 (zie figuur 1 - rechts). Uit de correspondentie in het kader van deze besluitvorming volgt dat omwonenden gebruik van de ORAC's kunnen maken via een afvalpas. Toegang tot de orac's is beperkt tot omwonenden en bedrijven.<sup>1</sup>



Figuur 1 Voorlopige (links) en definitieve aanwijzing (rechts) van de ORAC locatie('s)

<sup>1</sup> Dit volgt onder meer uit de 'Antwoorden op reacties/zienswijzen op voornemen Wittevrouwen: plaatsing ondergrondse afvalcontainers', 26 februari 2018, p. 3. Dit stuk is als bijlage 6 opgenomen bij het beroepschrift van de bewoners.

### Toelichting beoordeling ORAC 195/196 en alternatieven

In deze notitie wordt in algemene zin ingegaan op de geschiktheid van de locatie. Het gaat hierbij zowel over de fases van het inzamelen van afval (deponeren door omwonenden) als het ledigen van de ORAC (ophalen van afval met kraanwagen). Bij de geschiktheid wordt ook het verzorgingsgebied ten behoeve van het inzamelen betrokken, als ook de beoogde ruimte die als gevolg van de plaatsing verloren gaat.

Verkeerskundig wordt de locatie beoordeeld op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het aspect verkeersveiligheid is van invloed op voetgangers, verkeer op het fietspad en het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan. Getoetst wordt of deze doelgroepen hinder ondervinden van de ORAC's, zowel tijdens het inzamelen als bij het ledigen. Daarbij gaat het ook om de doorstroming van het reguliere gemotoriseerde verkeer tijdens het ledigen, wat wordt beoordeeld op basis van een indicatie van reistijdverlies en wachtrijen die tot op achterliggende kruispunten tot knelpunten kunnen leiden.

Bij de bepaling van locaties voor ORAC's hanteert het college een aantal criteria. In het besluit van 4 juli 2017 heeft het college de belangrijkste criteria (hierna: de criteria) vermeld. Deze zijn:

- de ORAC is goed bereikbaar voor het inzamelvoertuig;
- de ORAC past logisch in het inrichtingsplan;
- nabijgelegen woningen ondervinden geen grote belemmeringen van het uitzicht. De ORAC's zijn niet hoger dan 1.15 m;
- verkeer en voetgangers worden niet belemmerd;
- de ORAC is goed bereikbaar voor alle woningen;
- de loopafstand naar de ORAC is vrijgegeven. De streefafstand is 125 m;
- de afstand van de ORAC tot de erfgrans bedraagt minimaal 2 m;
- de afstand van de ORAC tot de gevel van een woning bedraagt minimaal 3 m. Van deze regel kan worden afgeweken indien het een dichte muur betreft, in dat geval kan de afstand minimaal 2 m zijn;
- bij voorkeur wordt een ORAC niet geplaatst aan de zuidwestkant van tuinen waar een terras is aangelegd. In Nederland komt de wind vaak uit zuidwestelijke windrichting. Een container aan de zuidwestkant kan dan stankoverlast veroorzaken.

De verkeerskundige criteria zijn door ons onderstreept en vertaald naar de volgende aspecten:

- het effect op de doorstroming voor het verkeer tijdens het ledigen;
- de verkeersveiligheid tijdens het inzamelen en ledigen;
- de locatie / het ruimtegebruik van de ORAC.

Vanuit de afdeling BlnG van de gemeente Utrecht(Beheer Inrichting Gebruik<sup>2</sup>) zijn een aantal voorwaarden gesteld voor het veilig ledigen van de ORAC op locatie 195/196:<sup>3</sup>

- Legen buiten de spits/rekening houden met schooltijden
- Tijdens legen van containers een hekwerk plaatsen om fietsers op afstand te houden
- Chauffeur wordt geholpen bij snel plaatsen van hek tbv fietsers
- Op wagen wordt aan achterkant een bord geplaatst met verzoek aan achterop rijdend verkeer om begrip te hebben voor oponthoud

Deze voorwaarden zijn evenwel niet in het besluit vastgelegd. Om die reden worden in dit advies ook de gevolgen gezien van lediging tijdens de spits/schooltijden.

<sup>2</sup> Beheer Inrichting Gebruik (BlnG) is een afdeling van de gemeente Utrecht, die verantwoordelijk is voor het beheer van de openbare ruimte.

<sup>3</sup> Zie het BlnG verslag van 6 november 2018 in bijlage 1.

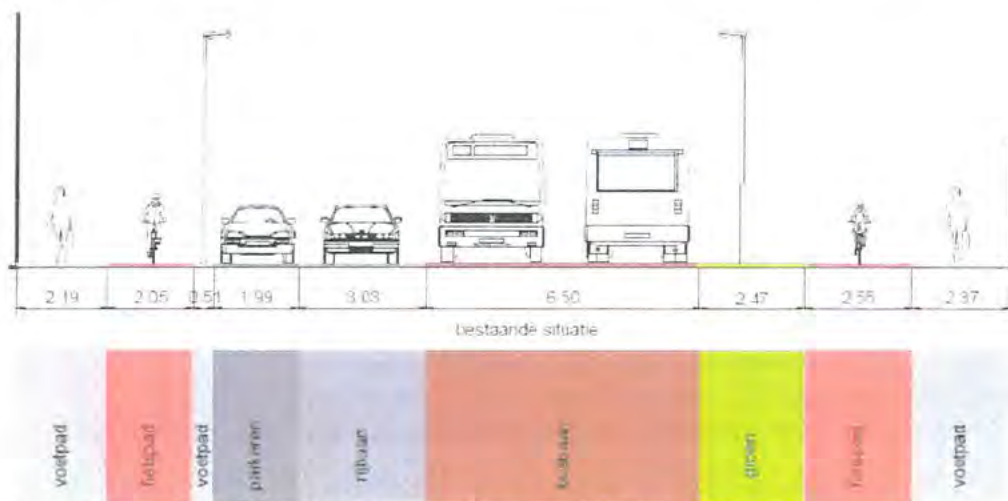


## Beoordeling effecten ORAC 195/196

### Effecten op de doorstroming

#### Toelichting verkeerskundige situatie

Ter hoogte van de locatie 195/196 is de Biltstraat ingericht met een busbaan voor tweerichtingen en een rijbaan met éénrichtingsverkeer voor regulier gemotoriseerd verkeer. Aan beide zijden van de weg ligt een vrijliggend fietspad, met aangrenzend aan de bebouwingszijden een trottoir. In figuur 2 is het dwarsprofiel weergegeven.



Figuur 2 Huidig dwarsprofiel ter hoogte van Biltstraat 138, zie ook **bijlage 2**

Ten aanzien van de verkeerssituatie ter hoogte van ORAC 195/196 geldt verder het volgende:

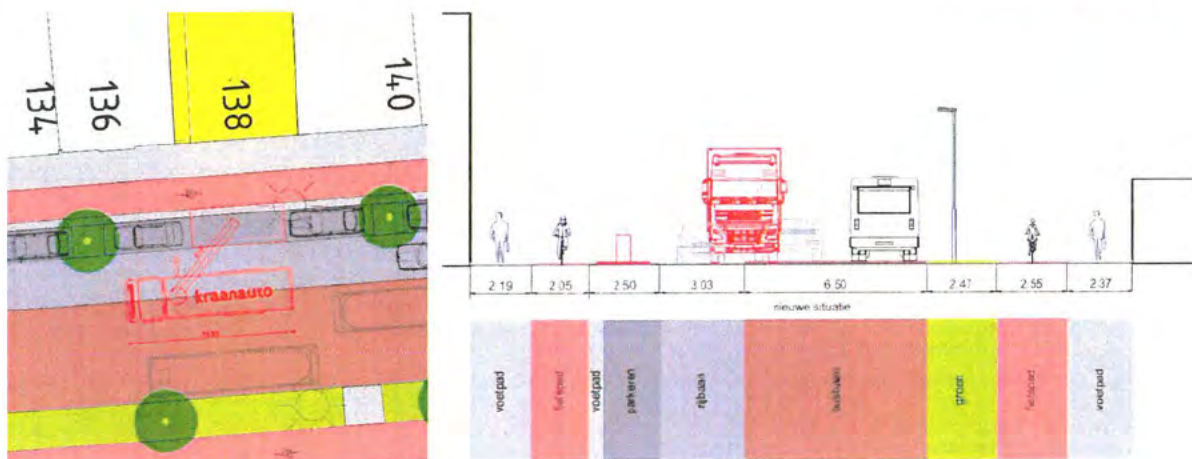
- de Biltstraat is één van de vijf hoofdroutes in Utrecht voor het fietsverkeer tussen het Centraal Station en de Uithof (zie de rode lijn in het figuur in **bijlage 3**);
- Voor de Biltstraat geldt een maximum snelheid van 50 km/u;
- de Biltstraat heeft een ontsluitende functie om het verkeer van de aangrenzende erftoegangswegen (30 km/u) naar de overige delen van Utrecht of het hoger gelegen netwerk te ontsluiten;
- de verkeersintensiteiten op dit gedeelte van de Biltstraat bedragen tussen 7:00 uur en 19:00 uur gemiddeld tussen de 2.400 en 2.500 motorvoertuigen in oost-west richting<sup>4</sup>; dat betekent gemiddeld 3 voertuigen per minuut;
- de busbaan is in beide richtingen in gebruik door in ieder geval 13 (nacht)lijnen.<sup>5</sup> De vertrek informatie voor de bushalte Wittevrouwen laat zien dat overdag in beide richtingen gemiddeld elke minuut een bus rijdt.

#### Effecten doorstroming tijdens lediging containers

Het ledigen van een ORAC wordt uitgevoerd met een containerauto (ook wel kraanwagen). De rijbaan voor het reguliere verkeer is 3,03 meter breed, inclusief een schuine verhoging met de busbaan. De kraanwagen is ten opzichte van het reguliere verkeer redelijk breed, en heeft daarnaast een veiligheidsmarge nodig om stevig te kunnen staan (met plaatsing van stempel). De plaatsing van de stempel zorgt ervoor dat de kraanwagen op minstens 1,30 meter van de containers af zal staan. Dit heeft tot gevolg dat de kraanwagen zowel op de reguliere rijbaan staat als op de busbaan (tot circa de helft). Vanwege een veiligheidsmarge is de ruimte tijdens het ledigen naar verwachting nog groter. In figuur 3 is het ruimtebeslag van de kraanwagen weergegeven, zonder extra veiligheidsmarge.

<sup>4</sup> <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen>.

<sup>5</sup> Dit volgt uit 9292.nl en de vertrek informatie bij de bushaltes 'Utrecht, Wittevrouwen'.



Figuur 3. Ruimtebeslag kraanwaggen – zie ook bijlage 2.

In de plattegrond bij het aanwijzingsbesluit is ter hoogte van ORAC 195/196 een incorrecte weergave gegeven van de situering van de kraanwagen. Die plaatsing gaat er namelijk vanuit dat de kraanwagen uitsluitend op de rijbaan staat, met de stempel op de parkeerplaats naast de ORAC. Dit zou betekenen dat naast de parkeerplaats die verdwijnt door de komst van een ORAC, ook een 2<sup>e</sup> parkeerplaats onbruikbaar is. Gelet op de parkeerdruk in deze zone – zie ook figuur 7 verderop in dit rapport – kan er niet vanuit worden gegaan dat tijdens het ledigen van ORAC 195/196 gebruik van deze parkeerplaats kan worden gemaakt. Om die reden wordt in dit rapport ervan uit gegaan dat de kraanwagen gedeeltelijk op de busbaan zal komen te staan.

De foto in figuur 4 maakt het ruimtebeslag van de kraanwagen zichtbaar.

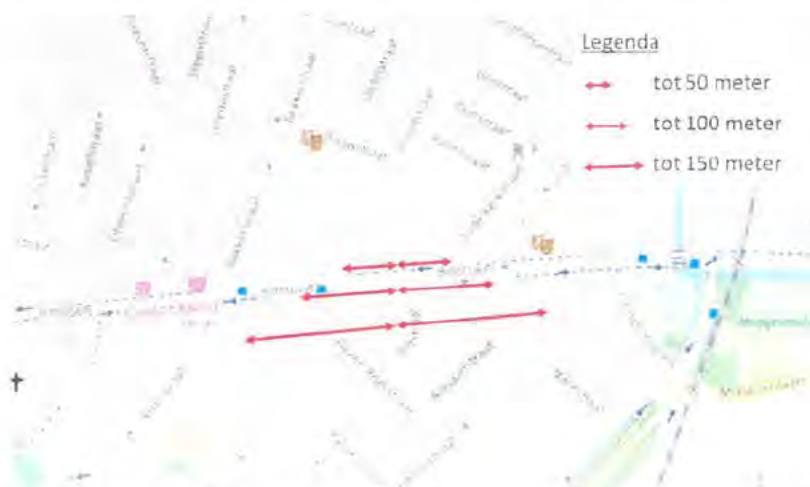


Figuur 4. Foto kraanwagen in Utrecht (bron: DUC.nl)



Het ledigen van één container zal 3-5 minuten in beslag nemen.<sup>6</sup> Aangezien op deze locatie sprake is van twee containers, zal het verkeer gedurende 6-10 minuten worden opgehouden.

Het is het reguliere autoverkeer niet toegestaan over de busbaan te rijden<sup>7</sup>; althans er zijn geen besluiten bekend op basis waarvan is toegestaan dat gewoon autoverkeer de busbaan mag gebruiken om de kraanwagen te passeren. Dit betekent dat de auto's de lediging van de twee containers zullen moeten afwachten. Gelet op de gemeten verkeersintensiteiten is aannemelijk dat een wachtrij van 18-30 auto's ontstaat (uitgaande van elke minuut 3 auto's en 6-10 minuten wachttijd bij de lediging van twee containers). Dat betekent een wachtrij over een afstand van 100-180 meter, tot ver voorbij de Oude Kerkstraat (zie figuur 5).<sup>8</sup> In de spijtijden zal de intensiteit hoger liggen dan gemiddeld 3 auto's per minuut, zodat de wachtrij in die periode langer zal zijn. Het is niet uitgesloten dat deze wachtrijen knelpunten veroorzaken op de kruispunten ten oosten van de locatie.



Figuur 5 Afstanden vanaf ORAC 195/196

Tijdens de lediging van ORAC 195/196 kunnen bussen afkomstig vanuit oostelijke richting niet doorrijden. Immers, de kraanwagen staat gedeeltelijk op dat gedeelte van de busbaan. Vanwege de op dit moment doorgetrokken rijstreek op de busbaan is het de bussen niet toegestaan de kraanwagen via de rijbaan in tegengestelde rijrichting te passeren. Nog los van de wachtrij als gevolg van bussen die dit oplevert (bij een lediging van 10 minuten kan er een wachtrij van 10 bussen ontstaan), is een dergelijk oponthoud vanwege geplande vertrektijden niet aanvaardbaar.

### Effecten op de verkeersveiligheid

#### Gemotoriseerd verkeer

Vanwege de lange wachttijd (6-10 minuten) verwachten wij dat het reguliere autoverkeer de kraanwagen zal proberen te passeren, ongeacht of dit wel of niet is toegestaan. Omdat de kraanwagen deels op de busbaan staat, zullen passerende auto's gebruik moeten maken van de busbaan in de tegengestelde rijrichting. Gelet op de hoge frequentie van het busverkeer en het regulier verkeer, alsmede de toegestane snelheid (50 km/uur) zijn verkeersonveilige situaties niet uitgesloten. Deze situatie wordt niet aanvaardbaar geacht.

Daarbij speelt tevens een rol dat zich op circa 50 m afstand vanaf ORAC 195/196 een verkeerslicht bevindt (hoek Poortstraat/Biltstraat). Auto's achter de kraanwagen hebben geen zicht op dit verkeerslicht en de eventuele wachtrij voor dit verkeerslicht. Indien die wachtrij voor het verkeerslicht oploopt, kan de situatie zich voordoen dat auto's die de kraanwagen passeren niet meer in de reguliere rijbaan kunnen invoegen en de busbaan blijven blokkeren.

<sup>6</sup> Dit volgt uit punt 2 op pagina 2 van het BING-verslag van 18 augustus 2018, zie [bijlage 4](#)

<sup>7</sup> Artikel 81 RVV 1990.

<sup>8</sup> Elke auto, inclusief ruimte tussen de wachtende auto's, neemt circa 6 meter in beslag.

Ook verwachten wij dat het busverkeer de lediging niet zal afwachten en de kraanwagen zal passeren. Hierdoor ontstaan – vanwege de hoge frequentie van het busverkeer en de toegestane snelheid – onveilige situaties. Omdat dienstregelingen van lijnbussen vaak strak zijn gepland, zijn overhaaste inhaalmanoeuvres niet uitgesloten.

#### Fietzers en voetgangers

De Biltstraat vormt één van de hoofdfietsroutes door de stad. Op de gemeentelijke website wordt inmiddels geadviseerd andere fietsroutes te nemen, omdat de route over de Biltstraat steeds drukker wordt (zie bijlage 3). Ter hoogte van de Biltstraat 138 zijn geen fietsintensiteiten beschikbaar. Wel zijn fietsintensiteiten beschikbaar van de Biltstraat tussen de Willem Barendszstraat en de Berekuil. In westelijke richting gaat het hier om circa 1.100 fietsers in de ochtendspits (7:00-9:00 uur) en circa 3.000 fietsers in de avondspsits (16:00-18:00 uur). Tussen 9:00 en 16:00 uur gaat het om meer dan 3.000 fietsers, dat betekent meer dan 400 per uur. Het is aannemelijk dat een groot deel hiervan ook gebruik maakt van het fietspad ter hoogte van de Biltstraat 138. Het CROW schrijft voor een vrijliggend fietspad (fietsroute met meer dan 150 fietsers in één uur) een breedte voor van tenminste 3,00 meter. Het fietspad aan de noordelijke zijde van de Biltstraat is evenwel slechts 2,05 meter breed, terwijl de fietsintensiteit van 150 fietsers per uur ruimschoots wordt overschreden.

Uit het BING verslag van 16 november 2018 (zie bijlage 1) blijkt dat vanuit verkeersveiligheid het fietspad deels wordt afgesloten tijdens het ledigen. Fietzers kunnen hierdoor gaan uitwijken naar het voetpad. Een voetpad dient volgens het CROW ten minste 1,80 meter breed te zijn. Het voetpad ten noorden van de Biltstraat is 2,19 meter breed en ten zuiden van de Biltstraat 2,37 meter breed. In theorie is hierdoor ruimte beschikbaar voor de veiligheidsmarge tijdens het ledigen. In de foto in figuur 6 is echter te zien dat de stoep deels in gebruik is voor geveltuinen en geparkeerde fietsen, waardoor de doorgang van de stoep beperkt is tot circa 1,5 m ter hoogte van de ORAC 195/196. Voor uitwijkende fietsers is zodoende geen ruimte, nog los van de omstandigheid dat deze niet gewenst zijn vanwege de hoeveelheid voetgangers ter plaatse. Door de basisschool en het kinderdagverblijf ter hoogte van de hoek met de Oude Kerkstraat zijn er namelijk relatief veel voetgangers op dit deel van de stoep. Verder is hier sprake van een verhoogde trottoirband: uitwijkende fietsers kunnen hierdoor onverwachte en onbedoelde manoeuvres maken met risico's op eenzijdige ongevallen of aanrijdingen met voetgangers.



Figuur 6 Weergave dwarsdoorsnede Biltstraat (bron: Google Streetview)

Verder geldt het volgende. Vanwege de positionering van de locatie 195/196 op 50 m afstand van het kruispunt, is de kans aanwezig dat bewoners die hun vuil met de fiets wegbrengen in tegengestelde richting over het fietspad of de stoep zullen rijden. De kans dat zich dit voordoet speelt met name bij bewoners afkomstig uit de Poortstraat. Indien sprake is van een gesloten afvalpassysteem – waardoor bewoners van de Poortstraat alleen toegang hebben tot ORAC 195/196 – is deze situatie zeer aannemelijk. Vanwege de huidige intensiteiten van het fiets- en voetpad, zullen deze fietsers in tegengestelde richting onveilige situaties creëren.

#### **Parkeerplaats verdwijnt**

De ORAC is beoogd ter plaatse van een huidige parkeerplaats, in bijlage 2 is de situatie weergegeven met de positie van de kraanwagen. Een langspaarkeerplaats parallel aan de rijbaan, zoals ter hoogte van Biltstraat, heeft



conform het ASVV van het CROW<sup>9</sup> een afmeting van 6,00 bij 2,00 meter. Voor twee ORAC's geldt een ruimtebeslag van 5,60 bij 1,85 meter, wat daardoor op één langspaarkeerplaats past. Door de veiligheidsruimte zal het echter meer dan 6,00 bij 2,00 meter in beslag gaan nemen. Er gaat zodoende in ieder geval één parkeerplek verloren. Wij betwijfelen of het maar 1 parkeerplaats blijft, omdat de parkeerplaats voor en na de beoogde ORAC's binnen deze veiligheidsmarge liggen. Hierdoor kan de veiligheidsmarge niet worden gegarandeerd, wat in het ergste geval tot schade bij voertuigen op deze parkeerplaatsen kan leiden.

Uit een gemeentelijke parkeerdrukmeting in 2016 volgt dat de parkeerdruk in de wijk Wittevrouwen hoog is. Ter hoogte van de woningen van bewoners is op een doordeweekse dag - bijvoorbeeld tussen 10:00 uur en 13:00 uur - een bezetting gemeten tussen de 91% en 100%, zie de blauwe cirkel in figuur 7. De telling die de bewoners hebben uitgevoerd (bijlage 14 bij hun beroepschrift) bevestigen dat de parkeerdruk nog steeds hoog is.



Figuur 7. Bezettingsgraad dinsdag 10:00-13:00 uur (bron: Groen Licht Verkeersadviezen, Parkeerdrukmeting Utrecht eindrapport, december 2016, rayon 18.200 (Adv/Utr/09/16)).

### Conclusies ORAC 195/196

Gelet op het wegprofiel, het ruimtebeslag en de frequentie van het fiets- en gemotoriseerde verkeer is de ORAC 195/196 vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk. Het ledigen leidt tot hinder en verkeersonveilige situatie; niet alleen op de reguliere rijbaan, maar ook op de busbaan in beide richtingen, op het fietspad en het trottoir. Aan het door het bevoegd gezag geformuleerde criterium 'verkeer en voetgangers worden niet belemmerd' wordt niet voldaan.

### Conclusie doorstroming

Vanwege het smalle dwarsprofiel van de Biltstraat ter hoogte van de ORAC 195/196 bezet de kraanwagen zowel de reguliere rijbaan, als één van de busbanen. Doorgaand verkeer (zowel auto's als (lijn)bussen) heeft

<sup>9</sup> CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.



geen uitwijkmogelijkheid. Het ledigen van een ORAC duurt relatief lang, zodat wachtrijen van het verkeer achter de kraanwagen kunnen oplopen tot achtergelegen kruispunten. Het ontstaan van knelpunten – zeker gedurende de spits – is aannemelijk. Ook (lijn)bussen vanuit oostelijke richting zullen relatief lang moeten wachten; dit is niet aanvaardbaar.

Aan het door het bevoegd gezag geformuleerde criterium *'verkeer en voetgangers worden niet belemmerd'* wordt niet voldaan.

#### Conclusie verkeersveiligheid

Tijdens het ledigen staat de containerwagen op de rijbaan van het reguliere verkeer en gebruikt het ook een deel van de busbaan in westelijke richting. Bij een lediging van twee containers duurt dit tot circa 10 minuten. Gedurende deze tijd achten wij het aannemelijk dat het reguliere verkeer en de bussen in westelijke richting zullen uitwijken naar de busbaan in tegengestelde richting. Mede vanwege de hoge intensiteit bussen op de busbaan leidt dit tot onveilige situaties.

Ook op het fietspad en het trottoir worden onveilige situaties voorzien vanwege de voetgangers- en fietsintensiteiten ter plaatse, de beoogde afzetting van een deel van het fietspad en de wijze waarop het fietspad aansluit op het trottoir.

#### Conclusie parkeerplaats

Er verdwijnt een parkeerplaats, terwijl in dit gedeelte van de Biltstraat sprake is van een hoge parkeerdruk

#### **Beoordeling alternatieve locaties**

Door de bewoners zijn een 11-tal alternatieve locaties voorgedragen. Deze locaties zijn in figuur 8 opgenomen (afkomstig uit het beroepschrift van de bewoners).



Figuur 8. Locaties alternatieve ORAC (bron: beroepschrift omwonenden)

Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt uitwijkend autoverkeer op de busbaan niet aanvaardbaar geacht. Vanwege de rijbaanindeling tussen de Biltstraat 104 en de Biltstraat 170 doet zich deze situatie bij elke ORAC voor die aan de noordzijde van de Biltstraat wordt gesitueerd. Dit betekent dat de voorgestelde alternatieven 1, 5, 7 en 9, evenals ORAC 195/196 vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk zijn.

Overigens is locatie 195/196 vanuit verkeerskundig oogpunt de meest ongunstige locatie ten opzichte van 1, 5, 7 en 9. De verwachting is namelijk dat locatie 195/196 tot de meeste verkeersknelpunten en onveiligheid leidt:

- deze locatie is niet op een hoek gelegen zodat fietsverkeer naar verwachting in tegengestelde richting gaat fietsen op het fietspad of gebruik maakt van de stoep;
- het verkeer hier tevens moet uitwijken naar de busbaan in tegengestelde richting
- kort na deze locatie een verkeerslicht aanwezig is.

Voorgaande nadelen gelden in mindere mate voor 1, 5, 7 en 9 omdat deze locaties op een hoek zijn gelegen en er mate ruimte lijkt te zijn om de containerwagen zodanig te situeren dat deze niet deels op de busbaan hoeft te staan.

Voor de locaties 2 t/m 4, 8, 10 en 11 geldt er geen onaanvaardbare belemmering van doorgaand verkeer op de busbaan, een gebiedsontsluitingsweg en hoofdfietsroute. Vanuit dat oogpunt belemmert het minder verkeer

en ontstaan minder verkeersonveilige situaties. Voor locatie 10 geldt wel dat door het smalle wegprofiel de gehele rijbaan zal worden geblokkeerd. Gemotoriseerd verkeer zal hierdoor moeten wachten of tijdig een andere route moeten nemen en fietsers zullen uitwijken naar het trottoir. Alhoewel niet optimaal, is de impact op doorstroming en veiligheid aanvaardbaarder dan locatie 195/186 vanwege de lagere intensiteit van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Locatie 4 is gelegen op een parkeerplaats zodat uitsluitend bestemmingsverkeer op de parkeerplaats wordt gehinderd. Bij locaties 6 en 11 levert de containerwagen uitsluitend hinder op voor het verkeer op de busbaan; fietsverkeer en andere gemotoriseerd verkeer blijft ongehinderd. Hier ontstaat zodoende niet de onwenselijke situatie dat het autoverkeer gebruik moet maken van de busbaan.

Ten aanzien van de loopafstand geldt dat ORAC 195/196 niet noodzakelijk is om een aanvaardbare loopafstand te creëren voor het verwachte verzorgingsgebied. In figuur 9 is het verwachte verzorgingsgebied inzichtelijk gemaakt.<sup>10</sup> Voor de meeste inwoners van het verzorgingsgebied liggen de ORAC's 222 en 223 dichterbij dan ORAC 195/196. De omstandigheid dat moet worden overgestoken is hierbij minder relevant, voetgangers kiezen namelijk bij voorkeur de ORAC waarvoor het minste hoeft te worden gelopen of – indien via de fiets – hoeft te worden omgereden.



Figuur 9. Interpretatie verzorgingsgebied van beoogde locatie 195/196 (ondergrond gemeente Utrecht)

#### Overzicht bijlagen:

1. BiNG verslag van 6 november 2018
2. Dwarsprofielen huidige + beoogd
3. Gemeentelijke informatie inzake hoofdfietsroutes
4. BiNG verslag van 18 augustus 2018

<sup>10</sup> Uit het besluit tot aanwijzing van o.a. ORAC 195/196 wordt niet duidelijk welk verzorgingsgebied aan deze locatie is toebedacht. Uitgaande van een toebedeling van de huishoudens waarvoor dit de (aan deze zijde van de Biltstraat) meest nabijgelegen ORAC is, gaan wij uit van het verzorgingsgebied zoals weergegeven in figuur 9. De gebieden buiten de stippellijnen zijn dichterbij gelegen bij locaties 203, 205, 207, 222, 223, 194 en 197.

**Bijlage 1 BiNG verslag van 6 november 2018**



Stadsbedrijven

BORG

Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht

Bezoekadres Tractieweg 2, 3534 AP Utrecht

Telefoon 030 – 286 37 15

[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl) E-mail: [Blng@utrecht.nl](mailto:Blng@utrecht.nl)



Gemeente Utrecht

**verslag klein comité Blng  
(Beheer, Inrichting, Gebruik)  
Actienummer 332.2**

**Datum:** dinsdag 6 november 2018  
**Plaats:** Gemeente Utrecht, Tractieweg  
**Tijd:** 11.00-12.00 uur

**Aanwezig:** [Redacted] (tijdelijk) voorzitter  
Ontwikkel Organisatie Ruimte/Mobiliteit  
Ontwikkel Organisatie Ruimte/Mobiliteit  
SB/BORG/Cultuurtechniek/Wegbeheer  
SB/Inzamelen

**Gasten:** [Gast] SB, Het Nieuwe Inzamelen  
[Gast]

---

**Ondergrondse containers** [Redacted]

Aanleiding: veiligheidsaspecten ondergrondse containers Biltstraat 138, locatie 195/196

De afdeling Juridische Zaken van de gemeente Utrecht heeft gevraagd de veiligheidsaspecten van bovengenoemde locatie te beoordelen in de Blng.

De locatie 195/196 wordt in een extra bijeenkomst van de Bing (in klein comité) besproken met de deelnemers die hierover nog opmerkingen hadden in eerdere vergadering

Vanuit het project Het Nieuwe Inzamelen wordt een korte toelichting gegeven op de voorgenomen verandering. Door de komst van ondergrondse containers zullen er in de wijk minder verkeersbewegingen nodig zijn met de vuilniswagens.

De vuilniswagens die de ondergrondse containers legen rijden "dynamisch" en legen op vullingsgraad. De containers die voor circa 80% vol zijn worden ingepland om te legen.

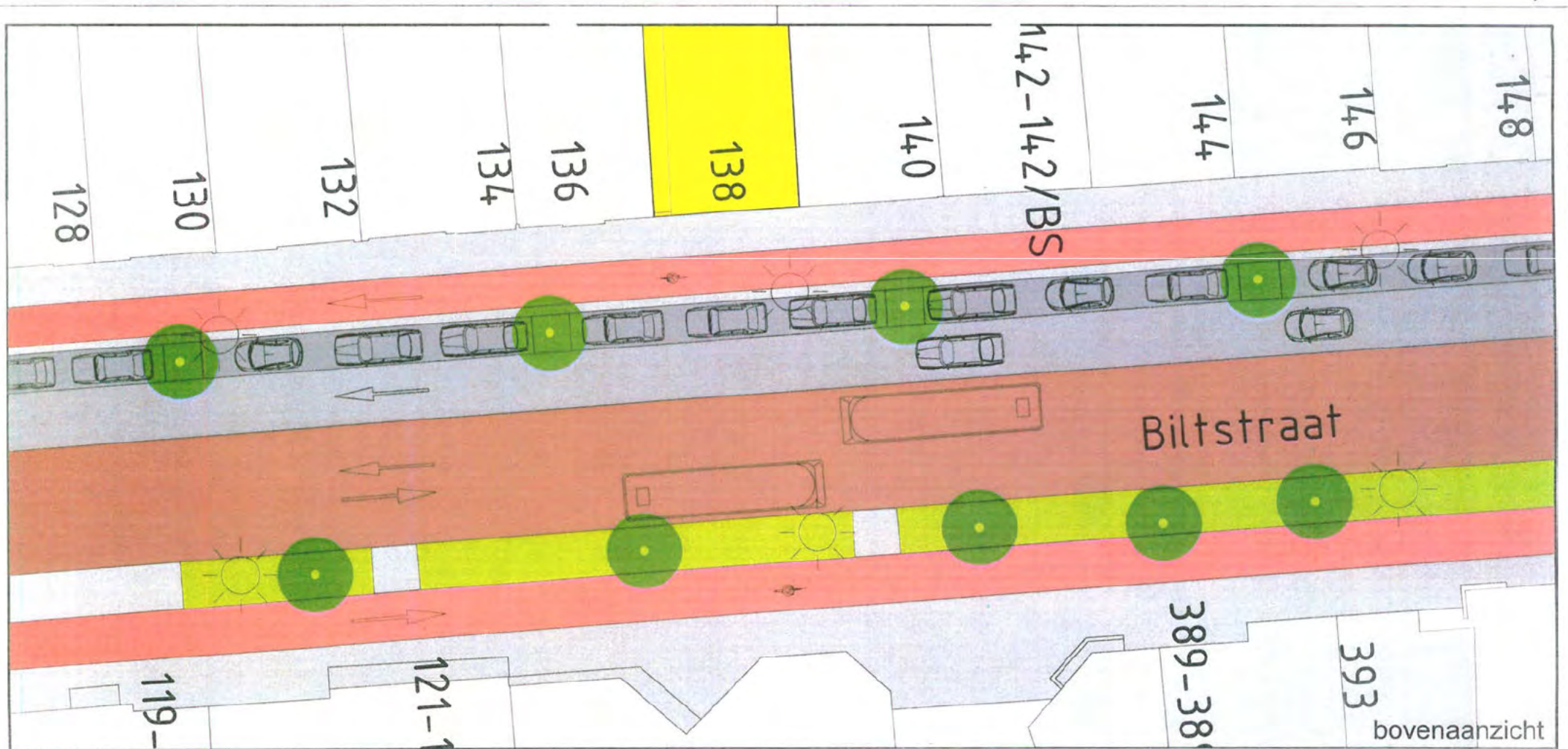
Deze nieuwe wijze van afvalinzameling is veel efficiënter dan de huidige inzameling, waar in elke straat huis-aan-huis de zakken worden opgehaald.

Concreet betekent het voor de wijken Noordoost en Oost (Buiten Wittevrouwen) dat de vuilnisinzameling van 15 uur naar circa 5 uur per week teruggebracht kan worden. Dit betekent minder vrachtwagens in de wijk, minder kilometers door de wijk rijden met vuilniswagens, beduidend minder hinder en oponthoud voor het verkeer in de wijk.

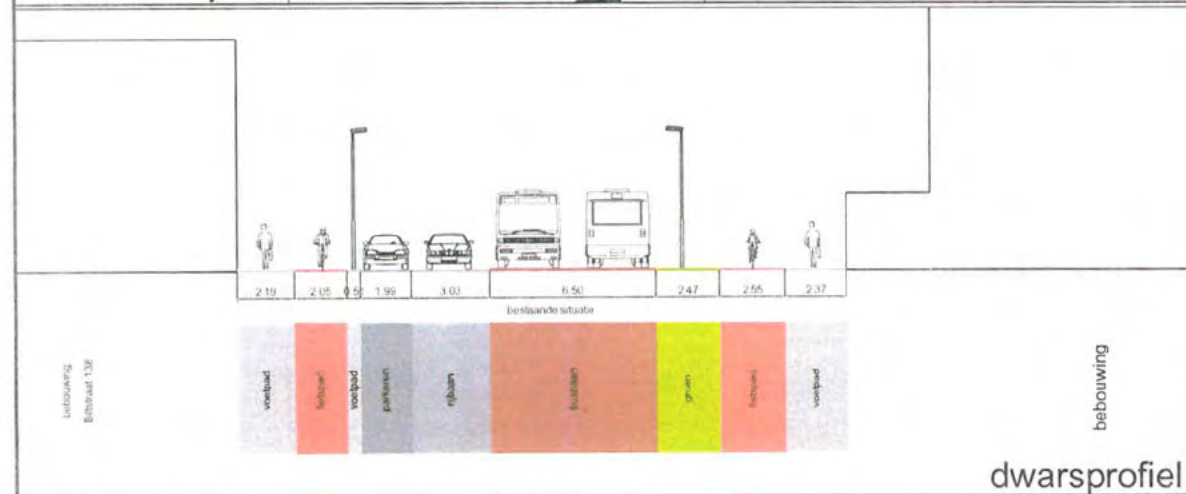
De aanwezigen van de BING oordelen dat de locaties 195/196 veilig gelegeerd kunnen worden mits voldaan wordt aan het volgende:

- De ledigingen op locatie 195/196 buiten de spits laten plaatsvinden (spits = 10:00 uur tot 16:00 uur) en rekening houden met schooltijden;
- Dat tijdens de lediging van de containers een afzetting wordt geplaatst (hek of pionnen, nader te bepalen i.o.m. de wegbeheerder) om het fietsverkeer op veilige afstand te houden;
- de chauffeur begeleiding krijgt bij het snel plaatsen van de afzetting en tbv veiligheid fietsverkeer;
- Geadviseerd wordt om aandacht van het verkeer te vragen om achterop rijdend verkeer te verzoeken om geduld en begrip tijdens het ledigen (bijvoorbeeld met stickers).

## Bijlage 2 Dwarsprofielen huidig + beoogd



bovenaanzicht



GEMEENTE UTRECHT

Biltstraat 138

Bestaande situatie

figuur



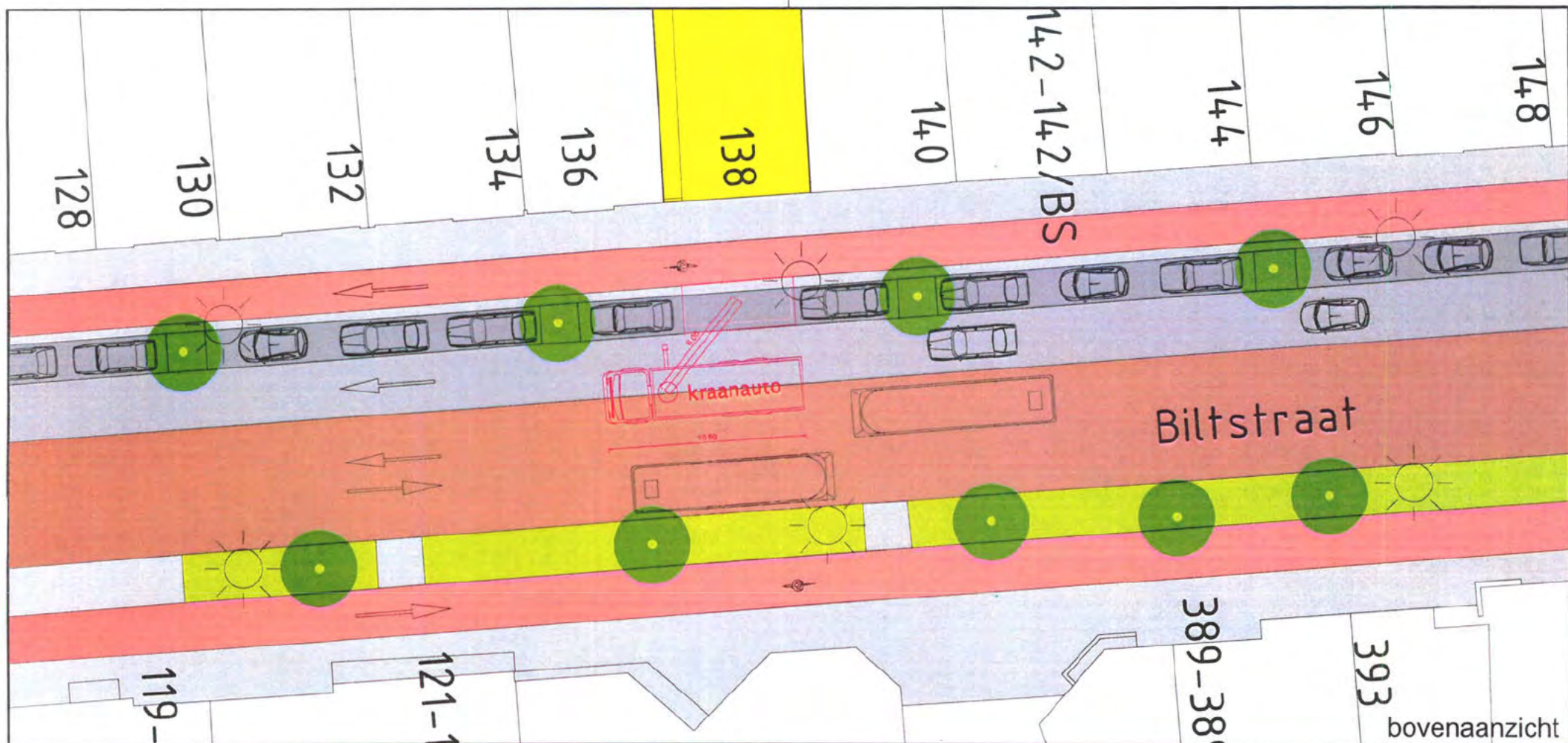
project	20190072	
formaat	A3	vastgesteld
schaal	1:200	ontwerp
kaart	1/1	voortontwerp
getekend		concept 25-07-2019
idn		

**R**

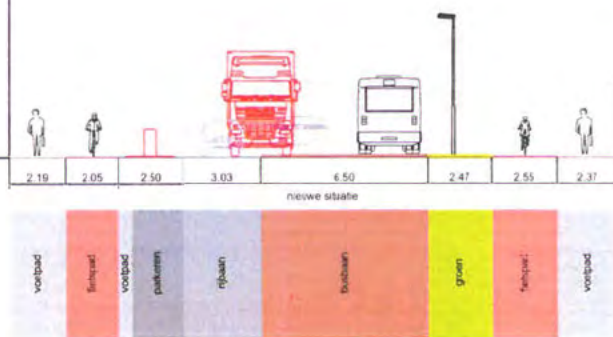
**Rho**  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE

W [www.rho.nl](http://www.rho.nl)  
E [info@rho.nl](mailto:info@rho.nl)





bovenaanzicht



dwarsprofiel

## GEMEENTE UTRECHT

Biltstraat 138  
Nieuwe situatie  
figuur



project	20190072	
formaat	A3	vastgesteld
schaal	1:200	ontwerp
kaart	1/1	voorontwerp
getekend		concept 25-07-2019
idn		

**R**

**Rho**  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE

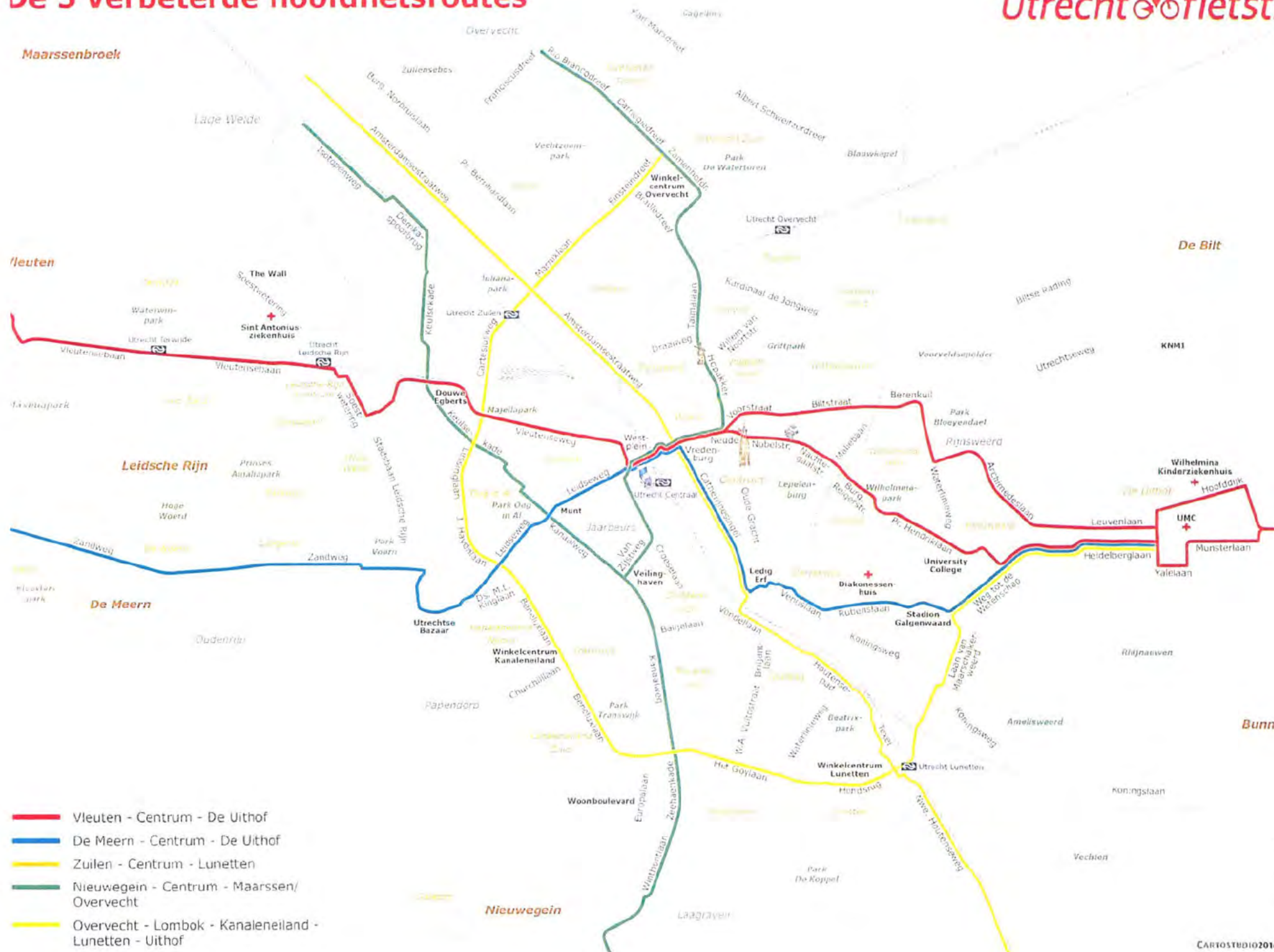
W [www.rho.nl](http://www.rho.nl)  
E [info@rho.nl](mailto:info@rho.nl)



### Bijlage 3 Gemeentelijke informatie inzake hoofdfietsroutes

# De 5 verbeterde hoofdfietsroutes

Utrecht  fietst.



[Naar inhoud](#)[Naar menu](#)[Naar zoekveld](#)[Lees voor](#)

1. Home
2. [Wonen en leven](#)
3. [Verkeer](#)
4. [Fiets](#)

## FIETS Fietsroutes



We zien graag dat u fietst. Daarom zorgen we voor snelle, veilige en fijne fietsroutes. De meest gebruikte hoofdfietsroutes verbinden de verschillende delen van de stad. Om snel en rustig door te fietsen pakt u een doorfietsroute of een alternatieve route langs het centrum.

### Hoofdfietsroutes

De 5 meest gebruikte hoofdfietsroutes

inrichting fietsen



De 5 meest gebruikte hoofdfietsroutes zijn de afgelopen jaren al flink verbeterd. Het drukste punt met fietsers in de stad is het Vredenburg. Wist u dat daar dagelijks zo'n 33.000 mensen fietsen? Dit worden er de komende jaren nog véél meer. We maakten daarom betere verbindingen, bredere



paden, speciale fietsstraten en nieuwe fietstunnels op de 5 meest gebruikte hoofdfietsroutes:

- Vleuten – De Uithof
- De Meern – De Uithof
- Zuilen – Lunetten
- Overvecht – Kanaleneiland
- Overvecht – De Uithof

## Doorfietsroutes

We hebben ook gedacht aan fietsers die langere routes fietsen. We leggen de komende jaren verschillende doorfietsroutes aan, zoals die tussen Overvecht en Utrecht Science Park. Dit zijn minder drukke routes door woonbuurten die vaak bijna naast een drukke doorgaande route ligt. Op een doorfietsroute komt u minder auto's en verkeerslichten tegen dan op de hoofdfietsroutes. U fietst sneller naar uw eindbestemming.

## Alternatieve fietsroutes

Houdt u echt niet van drukte? Neem dan een alternatieve route door de binnenstad. Rij bijvoorbeeld eens ten zuiden van de binnenstad via de Herenstraat. De fietsroute langs het Vredenburg door de binnenstad van Utrecht wordt steeds drukker. De Herenroute is een mooi alternatief.



## Groene fietsroutes rondom de stad

Houdt u meer van fietsen in de natuur? Volg dan vanaf het Smakkelaarsveld de groen met witte fietswegwijzers naar recreatiegebieden in en om de stad.

Amelisweerd, Haarzuilens, de Nedereindseplas en Ruigenhoek liggen maar op 3 tot 7 kilometer fietsen.

## Fietstocht plannen

Met de [routeplanner van de fietsbond](#) kunt u uw fietsroute plannen. U kunt de routeplanner ook gebruiken als u een rondje wilt fietsen.

## Blikvangers

### Herenroute



De fietsroute over het Vredenburg in de binnenstad wordt steeds drukker. Daarom investeren we in alternatieve, rustige routes zoals de [Herenroute](#) (pdf, 313 kB).

### Dafne Schippersbrug



Dit zwevende fietspad over de [Dafne Schippersbrug](#) verbindt Leidsche Rijn met het centrum van Utrecht.

### Moreelsebrug



De [Moreelsebrug](#) verbindt vanaf eind 2016 de binnenstad en de westkant van de stad. De brug is een belangrijke schakel in het netwerk van hoofdfietsroutes.

## Fietsstraten



Met de aanleg van allerlei fietsstraten, zoals de Leidseweg, Vechtdijk en Geraniumstraat, is het lekker doorfietsen in de stad.

- **Verkeersprojecten**

## **HULP EN CONTACT FIETS**

Telefoon

14 030

E-mail

[fiets@utrecht.nl](mailto:fiets@utrecht.nl)

[Gemeente Utrecht op Facebook](#) [Gemeente Utrecht op Instagram](#) [Gemeente Utrecht op Twitter](#)



Bijlage 4 BiNG verslag 18 augustus 2018

**Definitief verslag commissie Blng  
(Beheer, Inrichting, Gebruik)  
Overlegnummer 329**

**Datum:** donderdag 16 augustus 2018  
**Plaats:** Gemeente Utrecht, Stadskantoor  
**Tijd:** 9.00-11.30 uur

**Aanwezig:** [Redacted] voorzitter  
SB/BORG/Civiele techniek/Civiele constructies  
Politie  
Ontwikkel Organisatie Ruimte/Mobiliteit  
Stadsingenieurs (namens opp./grondw./riol.)  
SB/BORG/Cultuurtechniek/Groen  
SB/BORG/A&I (secretaris)  
SB/SI/Straatmeubilair  
Qbuzz  
VRU/Brandweer  
SB/BORG/Ondergrondse Infra

**Afwezig:** [Redacted] Ontwikkel Organisatie Ruimte/Stedenbouw  
Ontwikkel Organisatie Ruimte/Mobiliteit  
Qbuzz  
SB/BORG/Civiele techniek/Civiele constructies  
SB/BORG/Civiele techniek/OV  
SB/BORG/Cultuurtechniek/Wegbeheer  
SB/Inzamelen  
Welstand/VTH

**Gasten:** [Gast] IMH  
[Gast] Stadsingenieurs  
[Gast] Stadsingenieurs  
[Gast] Landschapsontwerper  
[Gast] Stadsingenieurs  
[Gast] Stadsingenieurs  
[Gast] BAM Infraconsult BV  
[Gast] Stadsingenieurs  
[Gast] VTH

**Notulen:** [Notulist] Notuleerbureau De Ridder

**1. Opening en mededelingen**

[Redacted] opent de vergadering, heet allen welkom en meldt de berichten van verhindering.

**1.2 Inventarisatie agenda- en rondvraagpunten**

De rondvraagpunten worden geïnventariseerd; de behandeling volgt bij agendapunt 7.

## 2. Ondergrondse containers

Gast licht m.b.t. de locaties op de Biltstraat toe dat er op dit moment de hele dag ingezameld wordt met 3 voertuigen. Met ondergrondse inzameling zal dit binnen 3 uur gebeuren, met 1 voertuig. Het verkeer op de Biltstraat wordt dus verminderd; per container is men 3-5 minuten bezig om te legen.

■ het zou goed zijn om dit buiten de spitsuren te doen.

Gast: de tijden kunnen aangepast worden, dus daar kan rekening mee gehouden worden.

■ zich daarbij aan. Klopt het dat het fietspad deels wordt afgezet?

Gast: we gaan hekken plaatsen om zo veel mogelijk te beperken dat mensen bij het ledigen van containers kunnen komen.

■ heeft de vraag gesteld waarom het in de groenstrook moet.

Gast: dat heeft te maken met de parkeerdrukke – in Wittevrouwen is de parkeerdruk hoog en de afdeling Parkeren heeft geadviseerd hier geen parkeerplaatsen op te heffen. Verder is er rekening gehouden met loopafstanden; anders moeten de mensen buiten Wittevrouwen steeds oversteken.

■ meldt dat wegbeheer i.v.m. Agenda 22 niet akkoord is.

■ de containers zitten dicht op de riolering, zorg dat dat goed bekeken wordt.

■ vraagt zich af wat er gebeurt met de fietsenrekken en of de doorgang dan niet geblokkeerd wordt.

Gast: de fietsenrekken blijven; 3 of 4 fietsenrekken worden verplaatst.

■ houdt voldoende afstand van gasleidingen.

### 5.1 Biltstraat 14

### 5.2 Biltstraat 30

### 5.3 Biltstraat 80

■ bij deze kruising wordt ook geladen en gelost voor de Jumbo. Als er op deze kruising ook nog een vuilniswagen bij komt zorgt dat voor een onoverzichtelijke kruising. Dat dit nu een aanbodlocatie is kan geen vrijbrief zijn om dat weer hier te organiseren. Beter zou zijn om dit een stukje van de kruising terug te trekken zodat auto's, wanneer zij de vrachtwagen inhalen, vóór de kruising weer op de eigen rijstrook zitten.

■ vraagt zich af of de container eruit getild kan worden i.v.m. de boom.

### 5.4 Biltstraat 138

■ vanuit BORG is de vraag gesteld of fietsers bij het afzetten van het fietspad niet over de stoep en de busbaan zullen gaan, wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken.

Gast: het gaat om maar 3-5 minuten, en op de meest rustige tijdstippen.

■, namens ■, het kan zijn dat de VRI-lus hier beïnvloed wordt en dat het een parkeerplaats kost.

### 5.5 Hoefijzerstraat 10

■, namens ■, bewoners zouden de ondergrondse container niet op de hoek bij de Veeartsenijstraat willen hebben, klopt dat?

Gast: tijdens de informatieavonden bleek dat veel bewoners tegen het verplaatsen zijn, dus hij blijft.

■ de locatie in de Hoefijzerstraat is ook niet akkoord, want daarvoor moet de vuilniswagen 200 m. de straat in rijden om vervolgens achteruit terug te rijden. De oude locatie is veiliger en praktischer.

■ ook voor de nood- en hulpdiensten is een vuilniswagen in een doodlopende straat niet gewenst.

■ verder zouden de bomen die daar staan gesnoeid moeten worden, wat niet zal gebeuren.

Gast: dan zal de oude locatie gehandhaafd worden.

### 5.6 Biltstraat 60

### 5.7 Biltstraat 473

### 5.8 Biltstraat 405

### 5.9 Biltstraat 115

GV: voor deze locatie geldt hetzelfde als voor Biltstraat 80. Graag zoeken naar een alternatief.

■ sluit zich hierbij aan, ook m.b.t. Biltstraat 80.

### 5.10 Biltstraat 89-91

### 5.11 Biltstraat 25

*De opmerkingen worden meegenomen en de definitieve locaties zullen terugkomen in de BinG.*



7

**Sluiting**

■ dankt allen voor de inbreng en sluit de vergadering om 11.30 uur.