

Reactienota voorlopig ontwerp Herinrichting Taagdreef e.o.



April 2023

Colofon

Uitgave

taagdreef@utrecht.nl

In opdracht van

College van B&W

Internet

www.utrecht.nl/taagdreef

Informatie

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectmanagement Ruimte

1 Samenvatting

In november 2022 hebben wij de omgeving gevraagd om een reactie op het concept Voorlopig Ontwerp (VO) van de herinrichting openbare ruimte Taagdreef e.o. 31 bewoners en 2 belangengroepen (Fietsersbond en Verkeerswerkgroep Overvecht) hebben gereageerd op het concept VO. In deze reactienota geven wij hier een antwoord op.

De meeste zorgen gingen over de bushaltes, het parkeren en de inrichting van de Taagdreef - Rhônedreef. In het kort hebben wij hierover besloten:

- Bushaltes: huidige locatie bushalte Taagdreef blijft behouden, halte Brilledreef verdwijnt definitief.
- Parkeren: aantal parkeerplaatsen in ontwerp verandert niet en de parkeerbox Rhônedreef wordt opgeheven.
- Taagdreef - Rhônedreef: de beide straten krijgen geen asfalt maar 'stille betonklinkers'. De voorrang wordt zoals overal in de buurt, namelijk verkeer van rechts heeft voorrang.

Een verdere toelichting op deze punten staat in de ontwerptoelichting, paragraaf 2.5 en 2.6.

Verder hebben wij het ontwerp op de volgende punten aangepast:

- Bomen: alle bomen zijn opnieuw beoordeeld op toekomstvastheid. In sommige straten, zoals bijvoorbeeld de Bruidsdreef en Taagdreef, hebben meer bomen een langere toekomstverwachting. Deze kunnen we alsnog behouden in het ontwerp. In andere straten, zoals de Hildebranddreef, is het nodig om meer bomen te verwijderen. In totaal planten wij 191 nieuwe bomen. 113 bomen moeten verdwijnen, netto betekent dat een toename van 78 bomen.
- Keggedreef:
 - Ruimtereservering voor laadplekken voor Keggedreef 15 en 17 hebben wij verplaatst naar huisnummers 7 en 9 om conflict met boomwortels te voorkomen;
 - In de profieltekening van de Keggedreef in de bijlage hebben wij nu aangegeven dat de rijbaan in rood asfalt wordt uitgevoerd;
 - Het eilandje op het fietspad vanuit de Moezeldreef naar de Keggedreef hebben wij uit het ontwerp verwijderd.
- Rubicondreef: wij hebben besloten om de spiegeling van de Rubicondreef uit het concept VO terug te draaien. Redenen hiervoor zijn dat het mogelijk inschijnen van koplampen in woningen zowel geldt bij vooruit als achteruitparkeren en daarmee niet onderscheidend is. Ook krijgt de beplanting voldoende hoogte waarmee het mogelijk inschijnen van koplampen in de woningen gedempt wordt. Verder is bij het terugdraaien van de spiegeling van de inrichting de twee garages in de Rubicondreef beter bereikbaar.
- Teun de Jagerdreef: de drempel ter hoogte van huisnummers 8 en 10 hebben wij verschoven naar huisnummers 12 en 14.

Wij gaan nu aan de slag met het maken van het Definitief Ontwerp (DO). De volgende suggesties uit de inspraak nemen wij daarin mee:

- Dorbeendreef: doorsteekjes bij de afvalcontainers en we kijken hoe we voldoende ruimte kunnen creëren voor scooters en fietsen om te parkeren bij de flat;
- Verkenning of aansluiting van fietspad vanaf Marnedreef naar Keggedreef beter kan;
- Fietsvriendelijke aansluitingen vanuit de Teun de Jagerdreef – Van Brammendreef naar het fietspad door het Spoorzone Park.

Het Definitief Ontwerp is een gedetailleerde en technische uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Daarom leggen wij deze niet voor aan de buurt voor reactie. Bij enkele punten betrekken wij wel gericht belanghebbenden:

- Speelplek Hildebranddreef
- Afkoppelen voortuinen
- Eventueel aansluiting op warmtenet

2 Beantwoording reacties

In dit hoofdstuk gaan wij in op de reacties die zijn gegeven. In de eerste paragraaf gaan wij in op de opmerkingen over het proces en de participatie. In de tweede paragraaf geven wij per thema of straat een reactie, op alfabetische volgorde.

Bewoners en belanghebbenden kunnen hun reactie op nummer bij de thema's terugvinden. De reacties van de Fietzersbond staat bij nummers 15 en 33 en die van de Verkeerswerkgroep Overvecht bij nummers 31 en 34. Het antwoord op hun beide reacties is meegenomen in onderstaande reactienota.

2.1 Reacties over het proces en participatie

11. Het Voorlopig Ontwerp is blijkbaar een minimalistische versie van het "Integraal programma van eisen Openbare ruimte, Taagdreef en omgeving, mei 2021" geworden. Hierdoor is helaas niet na te gaan welke opmerkingen wel, en welke niet meegenomen zijn in de uitwerking. Zoals ook al op de informatieavond opgemerkt is door verschillende aanwezigen, zou het fijn zijn als de veranderingen t.o.v. de vorige versie duidelijk aangegeven worden.

11. Tijdens de informatieavond is uitgebreid gereageerd op het parkeren en de (nog geheime of in ieder geval niet vrijgegeven) nieuwe parkeerdrukmeting. De uitkomsten, resp. het rapport zijn/is toegezegd, maar staat nog niet op de website: die zou ik nog graag zien (en ik niet alleen, zo bleek), en er eventueel nog op willen reageren, ook na 25-11-2022.

13. Onze eerste reactie is over de tijdsplanning. Dit project duurt al heel lang. Ik heb zelf bij een gemeente gewerkt, dus ik snap een beetje hoe het werkt. Maar kan dit project prioriteit krijgen? Dit moet toch sneller uit te voeren zijn door werkzaamheden van de vele betrokkenen bij de gemeente te focussen, de aandacht minder over te veel projecten tegelijk te verdelen (zodat ze allemaal traag verlopen) en daarmee de projecten versneld 1 voor 1 te tackelen.

Uit de Raadsbrief Pilot inrichting openbare ruimte Taagdreef en omgeving dd 13 maart 2018 citeer ik: "Naar verwachting kan medio 2019 het opknappen van de openbare ruimte in de Taagdreef en omgeving starten." Nu is de uitvoering pas gepland in 2024, dat is 5 jaar vertraging!

24. graag toezending verkeersstelling ruim voor 25-11 i.v.m. bezwaartermijn

26. Parkeertelling??? moet openbaar zijn binnen bezwaartermijn

31. In het algemeen is het goed dat bewoners kunnen reageren op ontwerpen voor een herinrichting. De bijeenkomst op 15 november heeft ons er nogmaals bewust van gemaakt dat niet iedereen de tekening goed kan lezen en dat er nadrukkelijker een toelichting moet worden gegeven op de wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. Ook in eerdere fasen was het niet iedereen duidelijk dat de voorrangregeling op de Taagdreef-Rhône-dreef zou wijzigen. In ons informeel overleg is toegezegd dat bewoners worden geraadpleegd over de wijziging. Helaas

hebben we dat niet gemerkt op 15 november. Wij pleiten ervoor dat dit alsnog breed wordt besproken met stakeholders (waaronder OV) en niet alleen met bewoners van de betreffende dreven.

Graag vernemen we een reactie op onze brief en willen het definitief ontwerp ontvangen zodat we daar weer op kunnen reageren.

35. Er wordt onvoldoende gekeken naar de randen. De randen worden nog steeds niet bevraagd naar de wensen binnen dit plan in tegenstelling tot wat is beloofd.

Antwoord

In de ontwerptoelichting op het voorlopig ontwerp hebben wij aangegeven welke onderdelen zijn gewijzigd ten opzichte van de vorige ontwerpstad (IPvE en FO). Mogelijk zijn we hierin op alle details niet helemaal volledig geweest, dat nemen we mee als aandachtspunt. In deze reactienota en in de definitieve ontwerptoelichting hebben we aangegeven wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het concept Voorlopig Ontwerp. Concrete suggesties om tekeningen beter leesbaar te maken, ontvangen wij graag.

Het parkeeronderzoek is niet geheim maar wordt gezien de gedetailleerde informatie die daarin staat normaalgesproken niet verspreid. Op uw verzoek is het parkeeronderzoek met u gedeeld. De samenvatting / conclusie staat in de ontwerptoelichting. Wij zijn wel met inspreker eens dat dit uitgebreider had gekund, daarom hebben wij de ontwerptoelichting hierop aangepast. Een inhoudelijke reactie op de vragen over het parkeren staat in paragraaf 2.2 bij het kopje 'Parkeren'.

Specifiek over de voorrang in de wijk is in het IPvE en FO duidelijk aangegeven dat de kruispunten in de wijk gelijkwaardig (voorrang van rechts; bij 30km/u) of als uitrit (bij 15km/u) vormgegeven. Dit heeft ook altijd zo in de plantekeningen gestaan, die zowel met bewoners als de busmaatschappij zijn besproken. Mede naar aanleiding van uw reactie hebben wij voor de busroute Taagdreef – Rhônedreef deze nog eenmaal heroverwogen in samenhang met de verharding voor de Taagdreef - Rhônedreef. Zie voor een inhoudelijk antwoord paragraaf 2.2 bij het kopje 'Taagdreef - Rhônedreef'.

De reden dat dit project langer duurt dan normaal heeft te maken met wijzigingen in de scope van het project en de financiering daarvan. In eerste instantie was er alleen budget om de Rubicondreef en Hildebranddreef op te knappen. Dit zou dan relatief snel kunnen. Later bleek met name vanuit de vervangingsopgave voor riolering het toch gewenst om alle straten in één keer mee te nemen. Daardoor zijn de planprocessen langer geworden. Wij werken nu met volle kracht aan een start in het voorjaar van 2024.

De randen van het gebied maken volwaardig onderdeel uit van de plannen en bewoners van deze straten hebben de gelegenheid gehad om wensen in te brengen en hebben dit ook gedaan, bijvoorbeeld bij de inloop op straat van 16 juni 2022.

2.2 Inhoudelijke reacties per thema of straat

Afvalbakken

Reacties

6. De Hildebranddreef is een doorloop gebied van leerlingen van het Trajectum college. De bewoners hebben veel last van zwerfvuil die de leerlingen achterlaten. Er staan maar 2 afvalbakken aan het plein. We pleiten voor meer afvalbakken
33. Voorzie de openbare ruimte van voldoende afvalbakken bij ontmoetingsplekken, zoals bij de bushaltes, parkeercoffer en scholen/speelplekken.

Antwoord

De wijkveger is op de hoogte van de "snoeproute" in de Hildebranddreef en neemt deze mee op zijn route door zijn wijk. Afvalbakken zetten wij strategische locaties. Wij blijven monitoren op basis van onze wekelijkse ronde door de wijk en bewonersmeldingen of deze op de juiste locatie staan. Onze ervaring is dat meer afvalbakken plaatsen niet leidt tot vermindering van het zwerfvuil. Daarom plaatsen wij niet meer afvalbakken.

Afvalcontainers

Reacties

6. Mbt de verwijderde glascontainers bij de Rhônedreef. Veel bewoners missen de bakken. Ze deden goed dienst, vooral voor oudere bewoners die nu naar het groot winkelcentrum Overvecht moeten lopen. Een vreselijke rommel is het daar vaak. Graag zien de bewoners dat de bakken weer geplaatst worden aan de Rhônedreef.
13. Op de plankaart zien we geen afvalcontainers aan het begin van de Rubicondreef (de lagere nummers) of in de buurt van de ingang van de straat. In het IpvE/FO stonden ze aan de overkant op de Ebrodreef ingetekend (IpvE/FO blz 28). In de tekst staat wel (VO blz 21): "De ondergrondse afvalcontainers zijn in overeenstemming met het FO. Een uitzondering hierop zijn de containers aan de Ebrodreef. Deze locatie is in overleg met de afdeling inzamelen (IMH) verschoven naar de hoek met de Camera Obscuradreef." Waar is dit? Ze staan niet op de plankaart, of in ieder geval kunnen wij ze niet vinden? En zijn het er genoeg? In de huidige situatie staan er 2 bovengrondse containers bij de hoek Ebro/Camera Obscura dreef en 2 ondergrondse aan het begin van de Rubicondreef. Deze zitten regelmatig te vol, dus het is belangrijk dat er genoeg zijn om de Ebrodreef en Rubicondreef te coveren, binnen redelijke afstand voor de bewoners in onze straat (vooral de minder mobiele). Die van de Keggedreef, Teun de Jagerdreef en Van Brammendreef zijn te ver weg.
25. Eerder stond er een ondergrondse vuilcontainer ingetekend bij De Charmantedreef nr 12/14, klopt het dat die er niet komt op die plek? Staat nu niet op de tekening.

Antwoord

De glasbakken aan de Rhônedreef zijn verwijderd omdat uit gemeentelijke informatie bleek dat de glasbak weinig geleegd hoefde te worden en er dus weinig gebruik van wordt gemaakt. Daarnaast zien wij dat er voldoende capaciteit over is in de glascontainer aan de Bruisdreef en de

glascontainer bij het winkelcentrum. Deze liggen qua loopafstand ook relatief dichtbij, daarom zien wij geen noodzaak om een glascontainer bij te plaatsen.

Er staan twee ondergrondse containers (op de plankaart in oranje) op de hoek waar de Camera Obscuradreef uitkomt op de Ebrodreef, waarvan 1 papier en 1 restafval. De restafvalcontainer wordt een perscontainer wat dezelfde capaciteit heeft als drie gewone containers. De gemeente leegt de containers 1x per 1-2 weken, mochten containers sneller vol zitten dan verhogen we de frequentie van ledigen.

Er komen geen ondergrondse afvalcontainers op De Charmantedreef, de dichtstbijzijnde containers voor restafval en papier, gezien vanaf De Charmantedreef nr 12/14, komen op de hoek Rhônedreef/Dorbeendreef (op de plankaart in oranje aangegeven).

Bomen

Reacties

6. Slechte bomen vervangen is prima. Wel minstens een gelijk aantal terugplaatsen.

33. In samenhang met parkeren/weginrichting: optimaal toevoegen van groen en sparen van bomen. O.a. bij de Hildebranddreef gaan bomen ten koste van het voetpad. Als bomen tussen de geparkeerde auto's staan, lijkt de weg veel smaller. Desnoods aan de overkant ook maar wat parkeervakken tussen de bomen. Bij bestaande bomen is het te begrijpen, bij platen van nieuw bomen zouden ze tussen de parkeervakken in moeten.

Antwoord

Met name bij de Hildebranddreef proberen we in overleg met bewoners zo veel mogelijk parkeerplaatsen te behouden en het regenwater in het groen te infiltreren. Daarom hebben we gekozen voor een doorlopende groenstrook aan één kant met bergingsfunctie en bomen. Het maken van bomen tussen parkeerplaatsen is inderdaad wenselijk maar zou te veel parkeerplaatsen kosten.

Het is helaas noodzakelijk om 113 bomen te vervangen, daarnaast voegen wij 78 bomen bij in de buurt. Op de Hildebranddreef staan straks 55 bomen, tegenover 45 nu.

Bushaltes

Reacties

1. Waarom de bushaltes niet behouden bij Taagdreef (ingang Ravu). Hier meer ruime en drukke instapplaatsen i.v.m. Trajectum college

6. Bushaltes samenvoegen is op zich prima maar de bushalte moet niet naar halverwege de Taagdreef verplaatst worden maar de plek aan het begin van de Taagdreef/ Bruisdreef handhaven. Veel scholieren van de school Trajectum college maken gebruik van de bus. Veel onrust voor bewoners aan de Taagdreef wordt voorkomen als de bushalte op de huidige locatie begin Taagdreef/ Bruisdreef blijft bestaan. De halte wordt niet omringd door bewoners.

8. De bushaltes nu geven geen overlast. Als ze samengevoegd gaan worden krijg ik van 2 scholen + 60 leerlingen tegelijk voor mijn deur en tuin.

9. Heel fijn dat er bushaltes voor mij op loopafstand zijn. Dat de bussen best vaak rijden. Al vallen er de laatste tijd nog wel eens onverwachts ritten uit. Ik heb begrepen dat er bushaltes gaan veranderen. Even afwachten wat dat voor mij voor gevolgen heeft.

17. "Net zoals veel andere bewoners van de Taagdreef wil ik bezwaar maken tegen de beoogde positie van de bushaltes op de Taagdreef. Deze halte (die start bij onze woning op nr 21) gaat voor veel overlast zorgen. Vandalisme, geluid van stoppende en weggrijdende bussen, rommel en overlast van wachtende schoolgaande kinderen, enzovoorts. Dit zijn geen ongegronde angsten, maar helaas nu al dagelijkse realiteit. Dit gaat niet alleen een negatieve invloed hebben op ons woongenot maar ook op de waarde van onze woning. Het handhaven van de huidige haltes ter hoogte van het trajectum college is in onze ogen veel logischer. Daar zijn geen direct aan de bushalte grenzende woningen en bovendien staan de haltes dan ook dicht bij de grootste gebruikersgroep van deze halte; namelijk de schoolgaande kinderen."

22. Bezwaar tegen nieuwe plek bushalte. Graag behoud van 1 van de 2 bestaande haltes

23. Wij willen absoluut geen bushalte voor onze deur. Hierdoor verdwijnen er ook meer parkeerplekken. Ik verwacht meer overlast voor mijn deur en meer lawaai en overlast van de bus. Stoppen en weggrijden. Veel herrie en troep van de schoolkinderen die met de bus gaan. Graag hoor ik waar ik officieel bezwaar hiertegen kan maken!

Antwoord

Naar aanleiding van de reacties hebben we in overleg met provincie en busmaatschappij U-OV besloten om de halte Taagdreef te behouden op de huidige locatie en de halte Brailledreef te laten vervallen. Reden voor het vervallen van de halte Brailledreef is dat ten opzichte van andere haltes in de stad bij deze halte relatief weinig reizigers in- en uitstappen en de haltes Taagdreef en Brailledreef relatief dicht bij elkaar liggen. De halte Taagdreef ligt in het hart van de buurt, alle bewoners/functionarissen in het gebied hebben binnen 400 meter loopafstand een halte. De afstand tussen scholen Vader Rijndreef en halte Taagdreef is circa 250 meter. Hiermee bedienen we een zo'n groot mogelijk gebied met openbaar vervoer.

De Charmantedreef

Reactie

25. En parkeervak loopt door op drempel? Thv nummer 14. Klopt dat wel?

Antwoord

Dit klopt inderdaad en is vrij gebruikelijk in de stad. We zorgen ervoor dat de bestrating zodanig doorloopt dat er goed op geparkeerd kan worden.

Doel herinrichting

Reactie

21. Daarnaast wil ik nog meegeven dat ik heel goed begrijp dat een aantal van deze wijzigingen in het gebied rondom de Taagdreef voortkomen vanuit het idee van klimaatadaptatie en dat het rioolonderhoud een handig moment is. Echter vraag ik mij ten eerste af of er in dit ontwerp rekening is gehouden met de huidige bewoners van de wijk of vooral met de beoogde bewoners die nu dure huurwoningen en studentenwoningen komen bewonen. De leefbaarheid ervaar ik namelijk als heel erg goed in de wijk. Er zijn uitdagingen, dat zeker, maar ik vraag

me sterk af of dit ontwerp aansluit bij de behoeften van de wijkbewoners. Daarnaast is Overvecht al een van de meest groene wijken van Utrecht. Het vervangen van oude bomen en het zorgen voor vruchtbaardere grond voor de nieuwe bomen lijkt mij een goed initiatief. Maar ik vraag me af in hoeverre het nodig is met het oog op klimaatadaptatie om bijv. zo hard te snijden in parkeergelegenheid voor nog meer groen. Als het gaat om veiligheid van de wijk, dan lijkt het mij dat het geld dat in deze herinrichting gaat zitten veel beter besteed kan worden aan initiatieven (liefst vanuit de wijk) die bijdragen aan de leefbaarheid door het vergroten van de sociale cohesie.

Antwoord

De doelen die we vanaf begin van het project hebben in samenspraak met de buurt (ook bij de plannen voor De Mix / Camera Obscuradreef) zijn het verhogen van de verkeersveiligheid, vasthouden en infiltreren van regenwater in de bodem, meer groen en grotere leefbaarheid door langzamere snelheid, nieuwe groene verblijfsgebieden en voldoende schaduw op looproutes. Hierbij maken wij werk-met-werk omdat de riolering en wegen sowieso al aan vervanging toe zijn. Het is dus geen optie om niets te doen en het geld voor iets anders te besteden. Meer toelichting hierop vindt u in de vastgestelde documenten '[Variantenstudie Openbare Ruimte Taagdreef e.o.](#) (maart 2018)' en '[Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp](#) (juli 2021)'.

Parkeerplaatsen weghalen is dan ook geen doel op zich. In het ontwerp wordt wel alle overbodige verharding vervangen door groen. Dat noemen we 'groen tenzij'. Dat betekent ook dat als er voldoende parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand zijn dat volgens onze berekeningen de overige parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden ten gunste van groen. Ook door veranderende regelgeving ten aanzien van steeds grotere auto's moeten we wegen en parkeerplaatsen breder intekenen. Niet overal past dat en kan parkeren wat nu gedoogd wordt (bijvoorbeeld met een wiel op de stoep) in het ontwerp terugkomen. Parkeren wordt duidelijker georganiseerd in het ontwerp. We verwachten dat de parkeerdruk toeneemt, maar dit past binnen het beleid van de gemeente.

Dorbeendreef

9. Graag zo min mogelijk lawaai van verkeer.
19. Parkeerplaatsen aan de waterzijde Dorbeendreef blijven bestaan. Kunnen dit insteek parkeerplaatsen worden waarbij de voorkant van de auto's richting waterzijde staan? Zo creëer je weer meer parkeerruimte die bij de Rhônedreef verdwijnt.
20. misschien lage struiken aan waterzijde om afval op te vangen uit de langs geparkeerde auto's zodat deze niet in het water komt
20. Graag oversteekjes in de Dorbeendreef bij de afvalcontainers
21. Maak heldere vakken op de parkeerstrook aan de waterzijde Dorbeendreef. Doordat er op dit moment geen duidelijke parkeervakken zijn op de parkeerstrook aan de waterzijde Dorbeendreef gaat er vaak een hoop bruikbare parkeerruimte verloren. Om deze ruimte zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten zou ik aanraden om met markering heldere parkeervakken te creëren.
21. Inkorten van het trottoir op de Dorbeendreef. Als ik de stukken goed begrijp wilt u op de Dorbeendreef het trottoir inkorten (dichter naar de flat toebrengen). Dat baart mij enige zorgen. Als u namelijk wel eens in de avonden in de wijk aanwezig bent, dan zou u weten dat deze stoep veelal volstaat met scooters en/of grofvuil. Nu is het vaak al lastig om hier goed langs te komen met fietsen, kinderwagens en rollators, maar als de ruimte op het trottoir extra beperkt wordt zal dit alleen maar meer overlast geven. Daarnaast zijn nu de portieken vaak al niet te bereiken door

een wildgroei aan scooters. Bij het inkorten van het trottoir zou ik hier dus rekening mee houden, ofwel door ervoor te zorgen dat de portieken bereikbaar blijven door bijv. markering waarbij parkeren (ook van scooters) verboden wordt en/of meer opbergruimte voor scooters zodat deze niet op de stoep hoeven te staan. Dit om de leefbaarheid te vergroten.

Antwoord

De herinrichting heeft onder andere als doel om de verkeersveiligheid te vergroten door de snelheid te verlagen en om meer groen toe te voegen. Beiden dragen bij aan minder verkeerslawaai.

Vanwege de beperkte ruimte is het niet mogelijk om parkeerplaatsen (haakspaarkeervakken) net als voor de flat aan te brengen.

Langspaarkeervakken passen daarentegen wel. Uit ervaring blijkt dat langsparkeren zonder aanduiding efficiënter is qua ruimtegebruik omdat kleinere auto's minder ruimte innemen dan de lengte van een standaard parkeervak. Daardoor kunnen er in de praktijk meer auto's staan.

Bepanting langs het water, zodat zwerfafval niet in het water komt maar in de struiken zodat dit makkelijk opgeruimd kan worden, willen wij niet doen omdat het talud hiervoor te smal is. Ook willen we het zicht op het water zoveel mogelijk behouden.

Met het versmallen van het trottoir naar twee meter is het mogelijk om de langspaarkeervakken aan de waterzijde terug te brengen. Met de twee meter denken we dat er voldoende ruimte op de stoep is. De suggestie om voldoende ruimte te creëren voor scooters en fietsen nemen we, net als de suggestie voor oversteekjes bij de afvalcontainers, mee in de volgende ontwerpstep.

Drempels

11. In mijn vorige reactie en (samen met anderen) op de informatieavond gaf ik al aan weinig positiefs te verwachten van verkeersdrempels ten aanzien van het remmen van te hard rijdende verkeersdeelnemers. Daarnaast zijn drempels een crime voor gehandicapten, vooral bij vervoer in een rolstoelbus: elke drempel zorgt voor twee dreunen door de rolstoel. Als die drempel in een bocht van de weg ligt, of schuin over de weg (zoals in de Taagdreef bij de Rhônereef) word je ook nog eens extra door elkaar geschud. En zelf voel ik ook elke drempel door mijn hele lijf, of ik nou op de fiets, in de auto, of als begeleider in de rolstoelbus zit bij een minder ervaren chauffeur. Ik zie in de nieuwste plannen dat er weer meer en nieuwe verkeersdrempels bijgekomen zijn. Laat die achterwege, want voor degene die er mee afgeremd moet worden zijn ze een uitdaging (en een middel om zonder stoppen de trottoirs op te scheuren), en voor degene die al niet te hard rijdt (met fiets of auto) een drama. De drempel voor Teun de jagerdreef 8/10 zou al helemaal moeten vervallen, gezien de overlast die deze zal geven voor de omwonenden.

26. Drempel op van Brammerdreef te hoog

27. Er is onvoldoende aandacht aan snelheid remmende maatregelen aan de Taagdreef en Rhônereef. Twee drempels zijn niet genoeg.

Antwoord

We begrijpen dat drempels ook nadelen hebben. Wij zien drempels echter als noodzakelijk om ervoor te zorgen dat automobilisten zich aan de maximumsnelheid houden. Daarom leggen we drempels aan die het autoverkeer goed afremmen. Voor de steilheid en hoogte (maximaal 12 cm) gelden landelijke richtlijnen (van het CROW). Op verzoek van een buurtbewoner (zie kopje Teun de Jagerdreef) is de drempel voor Teun de

Jagerdreef 8 verplaatst richting huisnummers 10-12. De gehandicaptenparkeerplaats staat recht voor huisnummers 12-14, is vrij toegankelijk en bevindt zich voor de drempel.

In de Taagdreef en Rhônedreef rijden bussen. Daarom moeten de drempels in deze straten groter uitgevoerd worden dan drempels in de overige straten. Deze zogenoemde plateaudrempels remmen het verkeer, alleen niet zo sterk als drempels in de overige straten. Door de grootte van de plateaudrempel en de vele zijstraten passen we er niet zoveel toe in de straat. Om de snelheid verder te remmen voeren wij de Taagdreef en Rhônedreef met klinkers uit.

Ebrodreef

11. Op pagina 8 lees ik "Om meer ruimte voor de groenstrook te creëren aan de zuidzijde van de Ebrodreef is de rijbaan iets naar het noorden verschoven. Hierdoor ontstaat ook ruimte om groen en 5 bomen op het trottoir toe te voegen naast het buurthuis.". Het is mij niet duidelijk welke plek hiermee wordt bedoeld. Er staat geen buurthuis aan de Ebrodreef, dat staat aan de Teun de Jagerdreef. Wordt hier soms De Bram (al jaren geen buurthuis meer) bedoeld?

13. Is er rekening gehouden met de ingangen van de parkeergarages van nrs 46-52? En de stoep van het hele stuk (tussen TdJ en Rubicon), hoe kan parkeren op de stoep worden voorkomen?

Antwoord

Excuses voor de verwarring, het gaat inderdaad om de locatie waar voorheen buurthuis De Bram stond. In de definitieve toelichting op het voorlopig ontwerp is dit aangepast.

Rond de garage wordt de stoepband verlaagd zodat auto's of fietsen de garages kunnen bereiken. Met het strategisch plaatsen van de verlichtingsmasten proberen we het parkeren op de stoep te voorkomen.

Fietsparkeren

34. Er wordt niets gezegd over fietsparkeren. Wij pleiten ervoor om enkele diefstalbestendige fietsrekken te plaatsen bij de bushalte en andere ontmoetingsplekken, zoals bij de school en speelplekken.

Antwoord

Uitgangspunt voor het ontwerp is dat bewoners in pandig hun fiets stallen. Bestaande fietsenrekken bij bijvoorbeeld de flats blijven behouden. De bushalte heeft vooral een functie voor reizigers uit de buurt zelf, welke logischerwijs eerder te voet naar de bushalte gaan. De scholen hebben hun eigen stalling op eigen terrein. Wij zien daarom geen noodzaak om extra fietsrekken te plaatsen.

Glasvezel

14. Graag glasvezel

Antwoord

Het aanleggen van glasvezel is een verantwoordelijkheid van de exploitant. De gemeente heeft hierin geen rol. Als u graag glasvezel wilt, kunt u daarvoor een aanvraag doen bij een exploitant hiervan.

Groen

6. De bedachte groenstrook aan één kant van de Hildebranddreef geeft ook aanleiding om onze zorg te uiten. Wie gaat dit onderhouden? De gemeente heeft ongetwijfeld ook een probleem als het gaat om de inzet op het gebied van beschikbaar personeel voor het onderhouden van perken/ plantsoenen/ groenstroken. Bovendien vrezen we dat de groenstrook een uitlaatplek voor honden en katten wordt. Ik heb bewoners met honden al eens aangesproken omdat ze hun honden uitlieten in de boomspiegel in de straat. Liever zien we enige zwerfkeien om het parkeren op de stoep te ontmoedigen.
9. Fijn dat er groen in de buurt is. Ook dat ik groen zie als ik uit mijn raam kijk.
26. Groenstroken naast uitstap zijn niet wenselijk voor: invaliden, kinderwagens gebruikers en er is bij de groenstrook meer kans op hondenpoep.
- 28 In dit deel van Overvecht is er reeds voldoende groen (genoeg parken, speeltuin, langs het water, bomen, tuinen van particulieren), maar m.u.v. eigen tuinen maken de bewoners hier amper gebruik van. Achter de Dorbeendreef is een grote groene ruimte met speeltuin. Alleen kinderen en vooral sporadisch maken ze gebruik van de speeltuin, voor de rest vindt geen recreatie plaats; waarom dan uitbreiden?
35. De getekende groenstrook naast de parkeerplaatsen (o.a. Suze Noiretdreef) is ondenkbaar met alle honden- en kattenpoepoverlast. De afgelopen 5 jaar hebben wij ontzettend veel meldingen gedaan bij de gemeenten via Slim Melden en bij het Wijkbureau Overvecht. Zelfs een aanbod gedaan om als bewoner zelf mee te denken binnen een projectteam maar na eenmalig telefonisch contact er nooit meer iets van vernomen. Handhaving wordt altijd beloofd maar komt nooit. Of een enkele keer en dan worden hondenbezitters die met hun hond door de speeltuin lopen (verbodsborden!) enkel gewaarschuwd of voor iets anders benaderd. Kies a.u.b. eens voor grotere boomspiegels met een variëteit aan planten (wintergroen) en bloemen (goed voor bijen, vlinder en ander soortigen!) zoals op de Rubicondreef aan de overkant van dit gebied!

Antwoord

Eén van de doelen van het project is om de straten klimaatbestendig in te richten, daarom komt er 7250 vierkante meter groen bij. Zie verder het antwoord bij 'Doel herinrichting'

Onderhoud wordt door de groenploeg van de gemeente gedaan eventueel met behulp van groen aannemer(s) die hiervoor in de wijk Overvecht worden ingehuurd. Onderhoud van de openbare ruimte wordt op beeldnormering gedaan. Van tevoren is het niet exact aan te geven hoe vaak en wanneer wij bepaalde werkzaamheden uitvoeren. Dit heeft met diverse omstandigheden te maken zoals veel regen, groeizaam weer, droogte, enz.

We maken met het ontwerp grotere groenstroken waar de bomen in komen te staan. In de groenstroken zelf komt hogere beplanting met verschillende sterke heesters. Hierdoor zal er geen hondenpoep inkomen. Uitstappen voor invaliden en kinderwagens kan ook op straat. Daarnaast geldt uiteraard een opruimplicht voor hondenbezitters.

Handhaving

26. Handhaving niet voldoende moet meer gemeld worden en nog gebeurt er niks

Antwoord

Om gericht te kunnen handhaven hebben zowel gemeente als politie meldingen nodig. Op basis van het aantal meldingen worden hotspots bepaald waar gericht wordt gehandhaafd.

Henriëttedreef

11. Breedte Henriëttedreef: als ik het goed gezien heb, wordt de Henriëttedreef versmald. Ik vraag mij af, of het extra verkeer dan niet in de knoop komt. Nu gaat het verkeer van en naar de scholen (en kinderopvang en buurthuis) voornamelijk via de Ebrodreef naar de scholen. In de nieuwe situatie wordt de route verlegd naar de Henriëttedreef, waar ook het verkeer van / naar de Haarlemmerhoutdreef en Dorbeendreef langs moet.

Antwoord

De weg wordt 5 meter breed (exclusief ruimte voor parkeren). Dit is een maat die voldoet aan de normen van een 30 km/u woonstraat en waarbij voldoende ruimte is voor auto's om elkaar in twee richtingen te passeren.

Hildebranddreef

6. We staan achter het plan toe om de snelheid van automobilisten te beperken.

6. Het plan is om het asfalt aan de Hildebranddreef te vervangen door klinkers. Er zijn veel bewoners die aan de straatkant de slaapkamer hebben. Heel belangrijk om te onderzoeken in hoeverre klinkers meer geluidsoverlast veroorzaken.

6. Er komt een knip aan het plein van de Hildebranddreef. Dit is bedacht om het sluipverkeer tegen te gaan. Er komen palen in de straat om hulpdiensten toegang te kunnen verlenen om de weg te kunnen vervolgen. Dagelijks komt er veel vrachtverkeer door de straat van de Hildebranddreef, o.a. voor een bedrijf (zonnepanelen bedrijf) aan het plein van de Hildebranddreef. Als er geen draai gelegenheid voor het vrachtverkeer komt dan moet het vrachtverkeer achteruit de straat verlaten. Wij vrezen voor regelmatige schade aan de geparkeerde auto's. We gaan er niet van uit dat iedere chauffeur de kunst machtig is om goed te chauffeur.

Dus is het van groot belang om de palen zodanig te plaatsen dat het vrachtverkeer (dat geldt ook voor de vuilniswagens die bijna dagelijks de straat in rijden) ook kan draaien in de straat.

Bij het punt mbt een knip in de wijk om het sluipverkeer in de straat tegen te gaan heb ik nog de volgende opmerking: Een oplossing zou kunnen zijn om één paal, te bedienen door hulpverleners, aan het begin van de Hildebranddreef/ Bruidsdreef te plaatsen. Het vrachtverkeer en automobilisten kunnen de wijk makkelijk verlaten bij de uitgang Hildebranddreef/ de Charmantedreef en zijn snel op de doorgaande weg richting de autowegen bv de A27. Het vrachtverkeer kan in deze situatie een draai maken (rondje rijden om het plein) richting de uitgang van de straat. Dit lijkt me de meest makkelijke en goedkoopste oplossing.

6. De Hildebranddreef inrichten als een plek om te spelen juichen we toe. Maar veel bewoners staan niet achter het plan om er prettig te gaan zitten. Immers een aantal banken op het plein nodigt uit om op die plek te gaan hangen. De buurt heeft in het verleden veel overlast ervaren van jeugd die de plek als hangplek uitkozen. Dus zo min mogelijk of geen bankjes.

14. Glijbaan als speeltoestel voor kinderen zal leuk zijn

18. Te weinig parkeerplaatsen en groenstrook nodigt uit tot vervuiling. Er komen te veel vrachtauto's in de straat om te lossen.

Antwoord - inrichting

De Hildebranddreef wordt ingericht als woonerf (snelheid max 15km/u) met een smallere rijbaan. Nu mag formeel nog 50km/u worden gereden in de Hildebranddreef. Ondanks dat het asfalt wordt vervangen door klinkers zal daarom de geluidsoverlast niet toenemen.

De straat is geschikt voor een bakwagen om bijvoorbeeld te verhuizen. Met dank aan uw reactie zijn de paaltjes voor de knip iets verplaatst zodat een vrachtwagen kan draaien.

De geplande groenstrook krijgt hogere beplanting waarin niet geparkeerd kan worden en waardoor de kans op vervuiling kleiner is.

Antwoord - spelen

We willen de speelplek graag toegankelijk maken voor mensen die niet zo goed ter been zijn, zodat zij ook met hun (klein)kinderen naar deze speelplek kunnen gaan. In de DO-fase kijken we samen met omwonenden naar de definitieve invulling van de speelplek, met oog daarbij voor de hoeveelheid bankjes en de positionering hiervan.

Keggedreef – Suze Noiretdreef – Teun de Jagerdreef (fietsstraat, éénrichtingsverkeer en situatie scholen)

4. Keggedreef en Suze Noiretdreef inrichten als fietsstraat: zoals in mijn eerdere reactie al benoemd is dit een belangrijk winstpunt voor de fiets en draagt het bij aan het karakter en de kwaliteit van deze straten als groene en verkeersluwe verbindingen. In het ontwerp zie ik geen veranderingen t.o.v. de eerdere versie. Ik ga er van uit dat dit integraal wordt uitgevoerd. Dan is verdere reactie niet nodig.

15. Fijn dat de belangrijke fietsroute Keggedreef – Suze Noiretdreef een fietsstraat wordt. We gaan ervan uit dat de auto-intensiteit daarbij passend is, d.w.z. dat het er rustig genoeg voor is. In de tekst wordt vermeld dat deze weg asfalt krijgt, in de profieltekening op pagina 26 staan echter klinkers aangegeven. We willen vanzelfsprekend dat de fietsstraat, zoals ook in de rest van de stad gebruikelijk is, in rood asfalt wordt uitgevoerd.

Bij de inloopavonden is de suggestie gedaan om de rijrichting op de Keggedreef om te draaien. De auto's rijden van zuid naar noord. Als voordeel werd genoemd dat de kinderen dan op de Teun de Jagerdreef op de stoep van de school uit kunnen stappen. Wij vinden dat geen goed

voorstel. Onze motivatie daarvoor: ten eerste wil je het niet al te makkelijk en aantrekkelijk maken om kinderen met de auto naar school te brengen. Je zou de Teun de Jagerdreef tijdens de haal- en brengtijden het liefst helemaal afsluiten voor gemotoriseerd verkeer, zodat er ruimte komt voor kinderen die lopend of op de fiets naar school komen. En kinderen die toch met de auto worden gebracht moeten uitstappen in omliggende straten, zoals de Van Brammendreef, de Ebrodreef of de Othellodreef.

Ten tweede kunnen kinderen met hun ouders via de Ebrodreef naar de school fietsen, dan hebben ze relatief weinig last van de (tegemoetkomende) auto's. Het ophalen gebeurt deels door de BSO, de haalspits is veel minder intens qua aantal auto's.

Ten derde heeft omdraaien van de rijrichting een negatief effect op de hele Keggedreef. Dan moeten de auto's ofwel langs de groenstrook worden geparkeerd, of ze moeten links van de weg worden geparkeerd. Het links in- en uitparkeren kan extra gevaar en hinder opleveren voor fietsers en is daarom wat ons betreft ongewenst.

26. Tijdelijke maatregelen voor Keggedreef waarom een eenrichtingsverkeer? Dat het geen racebaan wordt

29. Test eenrichtingsverkeer+ maak alvast knip? Rubicondreef door bloempotten

30. Tijdens de inloopavond stelde iemand voor om de rijrichting om te draaien op de Keggedreef/Suze Noiretdreef richting Henriëttedreef omdat automobilisten hun kroost dan rechts kunnen laten uitstappen bij de school. Maar dat betekent dus links autoparkeren op de Keggedreef/Suze Noiretdreef. Bij het wegrijden heeft de automobilist dan géén zicht op de weg. Een recept voor ongelukken met fietsers. Aangezien het een fietsstraat wordt zou veiligheid toch echt moeten prevaleren. Derhalve is de voorgestelde rijrichting voor automobilisten van Henriëttedreef naar Teun de Jagerdreef de juiste.

31. Fietspad vanaf Rubicondreef richting Moezeldreef onmogelijk, fietsers gaan niet om eilandje heen. Weghalen dat eilandje

33. Keggedreef en Suze Noiretdreef zijn onderdeel van het Hoofd fietsnetwerk en worden ingericht als Fietsstraat met rood asfalt, de fietst in de voorrang en inritconstructies bij de zijstraten. Wij zijn blij met deze keuze en vragen nog aandacht voor de aansluiting Kegge- en Suze Noiretdreef op de hoofd fietsroute aan beide kanten. Deze kan geoptimaliseerd worden, maar valt buiten het plan Taagdreef. Verbeterkansen liggen vooral aan de kant van Arabelladreef (met een bochtig en klein fietspad langs het water naar Marne/Zamenhofdreef). Aan de kant van Nabuccodreef is optimalisering van inrichting gewenst van het aansluitend fietspad: betere herkenbaarheid en ruimere bochten waar deze nu krap zijn. Als dit niet meegenomen kan worden in het gebiedsplan Taagdreef vragen wij om realisering via een ander traject.

33. Binnen het gebied zijn Taagdreef, Rhônedreef, Henriëttedreef en Ebrodreef en het eerste stukje Rubicondreef de interne structuur voor verdeling en toevoer naar de randen. De onderlinge verbinding en aansluiting op de randen en vooral op de hoofd fietsroutes moet logisch en fietsvriendelijk / functioneel zijn. Wij verwachten dat de voorgestelde inrichting als woonstraten dit goed kan faciliteren. Maar benoemen dit ook als aandachtspunt voor het definitieve ontwerp.

34. De Keggedreef wordt een fietsstraat en dat is goed voor een hoofd fietsroute wat dit is. Tussen de Dorbeendreef en de Henriëttedreef is het tweerichtingen voor het autoverkeer en daarna tot de bocht bij Teun de Jagerdreef éénrichting voor auto's. Dit is niet consistent en wij pleiten ervoor het gehele traject éénrichting te maken, zodat fietsers niet verrast worden. Dit kan gemakkelijk door ook de Dorbeendreef éénrichting te maken, met mogelijk een keerlus aan het einde (optioneel te gebruiken). De Arabelladreef is dan nog steeds goed bereikbaar. De fietsstraat Keggedreef en Suze Noiretdreef heeft over de gehele lengte voorrang.

34. In het algemeen pleiten wij ervoor dat kinderen lopend of fietsend naar school gaan. De route naar de school en de omgeving van de school moet daarop ingericht worden, eventueel met een autovrije zone gedurende tijden dat de school opengaat en de kinderen uit de school komen. Deze zone moet dan zodanig vastgesteld worden dat auto's niet in een fuik rijden zonder dat er een mogelijkheid is om te keren. En er moet een tijdige waarschuwing geplaatst worden.

Eén school op de Teun de Jagerdreef heeft een bovenwijkse functie en dat houdt in dat kinderen met de auto gebracht en opgehaald worden.

Ook daar moet in de nabijheid van de school een veilige zone ingericht worden, een zogenaamde kiss-and-ride zone.

Door het parkeren van auto's in de directe nabijheid te beperken kunnen ouders in de wijk aangemoedigd worden om de kinderen niet met de auto naar school te brengen, terwijl het ouders die van buiten de wijk komen niet onmogelijk gemaakt wordt om hun kind wel te brengen en halen met de auto.

Wij pleiten er ook voor om in overleg met deze en andere scholen en mogelijk het wijkbureau een programma op te zetten om binnen de wijk de kinderen lopend of fietsend naar school te brengen. Mogelijk kunnen ouderejaars kinderen meehelpen in het veilig brengen en halen van jongere kinderen.

Tot slot hebben bewoners een alternatief idee voor de verkeersafwikkeling rondom de school ingediend. Hier moet serieus naar gekeken worden en ook de reactie daarop moet aan de ouders, maar ook aan de school voorgelegd worden.

35. Door het dichtzetten van de Rubicondreef ontstaat er veel meer verkeer in het rondje (Ebrodreef- Henriëttedreef-Keggedreef- Suze Noiretdreef- Teun de Jagerdreef) en dat zorgt voor een onveilige situatie bij de randen waar dan een eenrichtingsverkeer gehandhaafd gaat worden. Nooddiensten moeten de hele eenrichtingsverkeer route afgaan en daarbij kunnen tijdrovende en noodlottige situaties ontstaan als er (pakket)-bezorgdiensten op de weg parkeren of de vuilnisophaaldienst bezig is met het legen van de ondergrondse afvalcontainers of ophalen van ander afval. Door het dichtzetten van de Rubicondreef kan deze route van 5 straten niet afgesneden worden of via twee richtingen verlaten worden.

35. Toets a.u.b. eerst of eenrichtingsverkeer werkt voordat alles op de schop gaat.

35. Toets a.u.b. eerst middels 17 parkeerplaatsen en het afsluiten van de Rubicondreef of deze plannen goed werken.

Antwoord - fietsstraat

De fietsstraat wordt voorzien van rood asfalt, de profieltekening wordt hierop aangepast. Het eiland wordt uit het ontwerp gehaald.

Door de verandering in het profiel bij de kruising met de Henriëttedreef wordt voldoende duidelijk voor weggebruikers of er wel of geen tegenligger te verwachten is. Daarbij blijft op de Dorbeendreef dwarsparkeren, waardoor een rijbaanbreedte van 5,0 meter nodig is. Deze breedte maakt het niet realistisch éénrichtingsverkeer in te stellen op dit deel.

In het definitief ontwerp houden wij rekening met fietsvriendelijke en functionele aansluiting op de fietsroute om het gebied heen, zoals die door het park.

Voor het fietspad langs het water richting de Marne- en Zamenhofdreef zien wij kansen om de aansluiting te verbeteren. Wij verkennen of dit ook daadwerkelijk mogelijk is en of hier aanvullende financiering voor mogelijk is. Optimalisering van het fietspad richting Nabuccodreef is een grotere opgave. Er is nu, binnen het fietsprogramma, geen prioriteit en geen financieringsmogelijkheid om dit gedeelte aan te pakken.

Antwoord – éénrichtingsverkeer

Wij maken éénrichtingsverkeer in de Keggedreef - Suze Noiretdreef - Teun de Jagerdreef omdat de Teun de Jagerdreef te smal is voor verkeer in twee richtingen en we de verkeerssituatie bij de school willen verbeteren. De rijrichting van de Keggedreef-Suze Noiretdreef - Teun de Jagerdreef draaien wij daarbij niet om, in lijn met de motivatie uit bovenstaande reactie.

Wij verwachten weinig verschil ten opzichte van de al lage intensiteiten van autoverkeer in de straten met éénrichtingsverkeer. Met het instellen van éénrichtingsverkeer in combinatie met een stopverbod tijdens breng- en haaltijden wordt het onaantrekkelijker voor ouders om hun kinderen met de auto te brengen.

Het instellen van éénrichtingsverkeer over deze lengte is akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten, de situatie wijkt ook niet af van die in andere delen van Utrecht waar éénrichtingsverkeer van toepassing is.

In het nieuwe ontwerp worden drempels geplaatst zodat er niet te hard gereden kan worden. Het is niet haalbaar nu al snelheidsremmers aan te leggen, waardoor het instellen van eenrichtingsverkeer over de gehele lengte nu niet wenselijk is. Met andere woorden: we willen het graag in één keer goed uitvoeren. Wel stellen we op de Suze Noiretdreef – Teun de Jagerdreef nu al éénrichtingsverkeer in, dit hebben we afgestemd met de scholen en andere betrokken partijen. Hier kunnen we het éénrichtingsverkeer alvast instellen, omdat dit gaat om een korte afstand. Daardoor blijft de snelheid, ondanks het instellen van éénrichtingsverkeer, beperkt.

Antwoord – situatie scholen Teun de Jagerdreef

De problematiek op het gebied van verkeersveiligheid en parkeren rondom de haal- en brengmomenten van de scholen zijn bij ons bekend. Met de scholen en enkele betrokken ouders/ buurtbewoners hebben wij afspraken gemaakt over het verbeteren van de verkeersveiligheid tijdens het brengen en halen van de kinderen. Wij hebben dit voorjaar versneld éénrichtingsverkeer ingevoerd i.c.m. een stopverbod tijdens haal- en brengtijden en hebben gezorgd voor het opfrissen van de schoolzone markering en hekjes om parkeren op de stoep tegen te gaan. De scholen zijn verantwoordelijk om met ouders hierover te communiceren, wij ondersteunen ze daarbij. Het stopverbod geldt voor de rijbaan. Parkeren in de parkeervakken is daarbij voor iedereen gewoon mogelijk. Handhaving van het verbod gebeurt door de boa's van de gemeente.

Hiermee wordt het onaantrekkelijker om naar de Teun de Jagerdreef te rijden. Ouders die hun kinderen met de auto brengen kunnen deze parkeren aan de Van Brammendreef.

Laadplekken

12. 4 laadpalen op de Keggedreef zijn geplaatst voor de woonhuizen daar. Juist op een punt waar 'gewone' parkeerplekken nodig zijn. Het lijkt me beter om die 4 laadpalen te plaatsen op de Keggedreef tussen de Stastokdreef en de Rubicondreef, dus op een plek waar op dit moment niet veel wordt geparkeerd.

27. Oplaadpunten aan de Rubicondreef zijn niet genoeg en moeten niet verbonden zijn aan de aanliggende flat. Al 3 jaar werkt maar 1 laadpunt terwijl de tweede punt altijd defect is.

34. Voorzie in voldoende parkeerplaatsen met laadpalen

Antwoord

De locaties voor laadpalen in het ontwerp zijn aangewezen als ruimtereservering voor het moment wanneer er daadwerkelijk behoefte is aan parkeerplekken voor elektrische auto's. Dit met in het achterhoofd de landelijke ontwikkeling naar elektrisch vervoer. Het is dus niet de bedoeling om dit gelijk aan te leggen. Onze concessiehouder openbaar laden plaatst pas een laadpaal bij, zodra uit gebruiksdata blijkt dat de bestaande laadpalen in de buurt vaak bezet zijn. In het ontwerp is uitgegaan van het gemeentelijk beleid van 1 laadpaal (2 laadpunten) per 40 parkeerplekken.

De ruimtereservering voor laadplekken voor Keggedreef 15 en 17 is verplaatst naar huisnummers 7 en 9 om conflict met boomwortels te voorkomen.

Wij zijn bekend met de storingen aan de laadpaal bij Henriëttedreef 125. Deze is inderdaad gekoppeld aan de flat en dat geeft al langere tijd technische problemen. De exploitant is hiermee bezig, maar dat heeft helaas veel tijd nodig. Bij u in de buurt is een nieuwe laadpaal in voorbereiding ter hoogte van Haarlemmerhoutdreef 35. Deze wordt binnen enkele maanden geplaatst.

Nood- en hulpdiensten

34. Er is een uitrit voor de ambulances op de Taagdreef. Hier rekening houden met het snel uitrukken van de nooddienst-voertuigen door een goed overzicht op die uitrit. Dit afstemmen met de nooddienst ter plaatse. Mogelijk dat zij ook eisen stellen aan de kruising met de Brilledreef. Alle locaties in het gebied zijn bereikbaar. Een aandachtspunt is wel dat grotere brandweerauto's (en ook verhuishagens) voldoende ruimte moeten krijgen in de bochten. Hier dient rekening mee gehouden te worden bij de uitwerking in het Voorlopig en Definitief Ontwerp.

Antwoord

De RAVU heeft aangegeven geen bezwaren te hebben bij het ontwerp. In het ontwerp is rekening gehouden met voldoende ruimte voor grote voertuigen in de bochten.

Parkeren

6. Grote onrust bij bewoners van de Hildebranddreef is ontstaan omdat het plan aangeeft dat het aantal parkeerplekken gaat verminderen. Vooral 's avonds is het nu al heel lastig om de auto van een bewoner kwijt te kunnen in de eigen straat. Veel bewoners hebben 2 auto's. Veel auto's staan op de stoep geparkeerd of op het speelplein. Ik woon al 24 jaar aan het plein en heb nog nooit meegemaakt dat er gehandhaafd wordt op verkeerd parkeren. Er kan straks maar aan één kant van de straat geparkeerd worden. Komt er dan een parkeerverbod aan de overkant van de straat? Dit om te voorkomen dat er anders in de geplande groenstrook geparkeerd gaat worden. Wie gaat dit handhaven?????Fietst er iedere avond een BOA door de straat die foutgeparkeerde auto's voorziet van een bekeuring?

6. Hierbij aansluitend, een aantal bewoners zijn aardig op leeftijd. Er zijn mensen die nu een invalidenplek hebben om de auto te kunnen parkeren. Wordt er een goede oplossing bedacht voor de bewoner met een invalideplek?

11. Een vorige parkeerdrukmeting is uitgevoerd toen de flats aan de Ebrodreef nog niet bewoond werden, de Cleophasschool nog aan de Winterboeidreef zat, en de OBO pas gedeeltelijk gebruikt werd. Die meting is dus niet representatief. Voor het moment is wel duidelijk dat de parkeerdruk in Teun de jagerdreef, Suze Noiretdreef en Ebrodreef hoger is dan de plannenmakers veronderstellen. Tijdens de informatieavond (en een week eerder in dezelfde zaal aan de wijkagent) is al aangegeven dat bij het aan en uitgaan van de scholen vaak midden op de kruising Teun de jagerdreef / Van Brammendreef / Ebrodreef geparkeerd wordt, en dat ook op andere plekken asociaal geparkeerd wordt.

11. In de Memo parkeeronderzoek Taagdreef wordt in de conclusie op pagina 5 gesteld “De parkeerplaatsen in het ontwerp zijn voor alle bewoners binnen de richtlijn van een loopafstand van 250 meter te bereiken. Daarbij beperkt de 250 meter afstand zich niet tot de eigen straat, maar ook naar omliggende straten. Het totale gebied is hemelsbreed 350 meter bij 350 meter. Vanuit de straten met een hoge parkeerdruk ligt overal binnen 250 meter een plek met een minder hoge parkeerdruk.”. Wat een vreemde en onrealistische richtlijn: kijk op een willekeurige plek in de stad in de buurt van winkels, en je ziet dat bijvoorbeeld fietsen, brommers en scooters bijna tot in de winkel worden geparkeerd, om maar een stukje lopen te voorkomen. Bezoekers op de fiets rijden soms tot op het tuinpad om dezelfde redenen. Auto’s worden nu al op straathoeken geparkeerd. En dan gaat u er van uit dat een automobilist in de buurt van het eigen huis 250 meter gaat lopen? Dat een aantal bewoners ook nog eens beperkt is in de mogelijkheden om te lopen, wordt dan ook nog eens even ‘vergeten’. Zoals ik ook al in eerdere reacties heb aangegeven, wordt er bijvoorbeeld bij het aan en uitgaan van de scholen aan de Teun de jagerdreef zelfs midden op de weg geparkeerd om maar zo dicht mogelijk bij de school te komen. Conclusie: de richtlijn is heel vreemd, en niet realistisch.

11. Ook in de conclusie wordt genoemd op welke plekken uit de inspraakreacties locaties naar voren komen waar zorgen zijn over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de buurt. Vooral door bewoners van de Teun de jagerdreef en Suze Noiretdreef zijn de zorgen geuit over het parkeerprobleem wat nu al speelt rond de scholen. Waarom staat dat niet in de conclusie?

11. Keer op keer is het verkeer en het parkeren en de parkeerdruk tijdens schooltijden van de scholen, kinderopvang en buurthuis aan de Teun de jagerdreef naar voren gebracht. Dat was mede een reden om het parkeeronderzoek te herhalen. Dan is het vreemd dat er van de twaalf meetmomenten slechts twee onder schooltijd zijn gehouden. Op 13-9-2022 waren de scholen ook nog eens deels niet in gebruik. Hierdoor is het beeld van de parkeerdruk door de scholen te rooskleurig voorgesteld. Uiteraard waren we niet van tevoren bekend met de tijdstippen waarop gemeten is, daarom is niet tot in detail na te gaan of de cijfers kloppen. Echter: door omstandigheden houdt ik al enige tijd bij wanneer ik met de auto op pad ga, en waarheen. Als ik niet met de auto weg ben, staat deze op de parkeerplek “Gehandicapten op kenteken”. Ik kan dan ook van die vermelding / telling controleren of die juist of plausibel is. En dat is die telling beslist niet. Volgens de telling zou de auto er op vier telmomenten gestaan hebben. Volgens mijn eigen gegevens kan het zijn dat ik op vier momenten net voor/na het meetmoment vertrok of terug kwam. Maar volgens mijn eigen gegevens moet de auto er ook op vier andere meetmomenten gestaan hebben, en is daar niet geteld. Dat geeft dus een afwijking op het totaal aantal meetmomenten van 40% (of 50% van de aanwezigheidsmomenten). Dit geeft mij aanleiding om te twifelen aan de uitslagen van het gehele parkeeronderzoek.

21. Hoeveel parkeerplekken verdwijnen per saldo? Ik weet niet of u wel eens in de avond door de wijk gefietst bent, maar er is absoluut geen overdaad aan parkeerplaatsen. Zelfs overdag zijn de meesten bezet. Veel bewoners uit de wijk werken in sectoren waarbij zij naast hun auto voor eigen gebruik ook een bedrijfsauto hebben, daarnaast wonen er veel grote gezinnen die vaak per woning meerdere auto's hebben. Door het verwijderen van de parkeerplaatsen op de Rhônedreef verdwijnen een hoop parkeerplaatsen. Die nu overigens zo goed als altijd vol staan. Hoe

ziet u dit voor zich? Heeft u het idee dat sommige bewoners maar hun auto de deur uit moeten doen? Zo ja, wie dan? En hoe zorgt u ervoor dat het geen chaos wordt aan wildparkeren op stukken groen en trottoir zoals nu al vaak het geval is. In de avonden staan vaak de stoepen en de stukken groen namelijk half vol met auto's.

33. Risico's van dwarsparkeren: waar mogelijk vervangen door langsparkeren.

35. Wij herkennen de situatie in het parkeeronderzoek niet zoals deze is geschetst. Er staan op de Rubicondreef, Ebrodreef, Teun de Jagerdreef, en Suze Noiretdreef vaak auto's in de bochten geparkeerd en de cijfers waarin een overschot aan parkeerplaatsen lijkt te zijn komt ook niet overeen met wat wij dagelijks meemaken. Graag zouden wij willen weten welke ruimte de gemeente geeft aan een parkeervak en welke ruimte auto's nu hebben in deze straten. Ook omdat er in sommige straten veel busjes geparkeerd worden en deze zijn langer dan de gemiddelde auto en zullen wellicht niet in een parkeervak passen. De vakken aan de kant van de twee basisscholen zijn namelijk al te krap voor een gemiddelde auto (formaat sedan) en geeft geen ruimte tot inladen achterbak.

35. 17 parkeerplaatsen zijn niet voldoende voor de Rubicondreef. De straat staat daar altijd vol met minimaal 24 auto's, ook in de bochten. Dat betekent dat er meer dan 7 auto's een andere plek moeten krijgen. Die ruimte is er niet op de Ebrodreef (dichtbij uitwijken) en niet op de Suze Noiretdreef (dichtbij uitwijken) op de Keggedreef is wellicht ruimte maar als auto's die plaatsen al gepasseerd zijn omdat ze willen kijken of er plek is op de Rubicondreef dan kunnen ze niet terugrijden volgens het eenrichtingsverkeerbeleid.

35. De acceptable loopafstand (huis tot auto) wordt steeds vergroot. Eerst was dit 100 meter, daarna 200 en nu 250 meter. 250 meter is onacceptabel als dat betekent men eerst werkspullen (laptops) en dan pas kinderen in de auto kan zetten op een loopafstand van 250 meter of te wel dat wij ons kind 4 minuten alleen thuis moeten laten. Als wij na 8 minuten terugkomen bij de auto zijn de laptops er al lang uitgeroofd! Er is de afgelopen jaren veel uit auto's gestolen hier in de buurt. En dan nog maar niet te spreken over de autobranden. Bovendien is het met de eenrichtingsverkeer route een groot risico dat wij om te kunnen parkeren het hele rondje (Ebrodreef- Henriëtedreef-Keggedreef- Suze Noiretdreef- Teun de Jagerdreef) weer af moet gaan omdat een kleiner rondje (via de Rubicondreef) wordt dichtgemaakt. De Henriëtedreef en een deel van de Ebrodreef vallen zelfs voor de bewoners van de Suze Noiretdreef al af als het gaat om de 250 meter loopafstand.

Antwoord – waarom parkeerplaatsen opheffen

Het doel van de herinrichting is een verkeersveiliger, groener en meer klimaatadaptieve inrichting. Parkeerplaatsen weghalen is dan ook geen doel op zich. In het ontwerp wordt wel alle overbodige verharding vervangen door groen. Dat noemen we 'groen tenzij'. Dat betekent ook dat, als er voldoende parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand zijn, de overige parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden ten gunste van groen. Ook door veranderende regelgeving ten aanzien van steeds grotere auto's moeten we wegen en parkeerplaatsen breder intekenen. Dat past niet overal, dus kan parkeren wat nu gedoogd wordt (bijvoorbeeld met een wiel op de stoep) niet in het ontwerp terugkomen. Parkeren wordt duidelijker georganiseerd in het ontwerp. We verwachten dat de parkeerdruk toeneemt, maar dit past binnen het beleid van de gemeente.

Antwoord – hoeveel parkeerplaatsen opheffen

Uit ons parkeeronderzoek van september jl. blijkt dat in de huidige situatie 800 plekken zijn, inclusief de Camera Obscuradreef. Tijdens het parkeeronderzoek waren op het drukste moment 634 parkeerplaatsen bezet. Omdat twee flats van het project De Mix leegstonden is dit aantal met een correctiefactor verhoogd om te berekenen hoeveel parkeerplaatsen in het ontwerp nodig zijn om de huidige parkeerdruk op te vangen. In het ontwerp zijn in totaal 761 parkeerplaatsen opgenomen. Daarvan worden komende twee jaar 116 gemaakt in de Camera Obscuradreef, als onderdeel van De Mix. In de rest van de buurt wordt met ons ontwerp 645 parkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal heffen we dus 39 plekken op. Dit is circa 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen. Het aantal nieuwe parkeerplaatsen in het ontwerp is in lijn met gemeentelijke richtlijnen over acceptabele parkeerdruk (90%) en loopafstanden (maximaal 250 meter). Het aantal parkeerplaatsen is exclusief bijzondere parkeerplaatsen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen en plekken voor elektrisch laden. Bewoners met een gehandicaptenparkeerplaats behouden deze in het nieuwe ontwerp.

Antwoord – loopafstanden

De loopafstand van 250 meter is een richtlijn voor de maximale loopafstand. Deze was onder het oude parkeerbeleid 100 meter maar is nu 250 meter. Op basis van het parkeeronderzoek verwachten wij dat in de praktijk op de meeste momenten een plek dicht bij de woning beschikbaar is. Het wordt waarschijnlijk wennen in het begin, want inderdaad kan niet iedereen dan altijd meer voor de deur parkeren. Bewoners die slecht ter been zijn, kunnen een gehandicaptenkaart aanvragen en hebben dan recht op een eigen parkeerplek op kenteken. Die wordt zo dicht mogelijk bij de woning gemaakt. Zie voor meer informatie: [Product - Gehandicaptenparkeervergunning aanvragen - Online loket \(utrecht.nl\)](#).

Antwoord – metingen parkeeronderzoek

De meetmomenten voor het parkeeronderzoek zijn zo gekozen omdat het gebied voornamelijk een woongebied is, dus is de verwachting dat de nachtelijke bezetting het hoogst - en daarmee maatgevend – is. Dat is ook uit de metingen gebleken. De situatie bij de scholen betreft piekmomenten tijdens korte periodes en is daarmee niet maatgevend voor de parkeerdruk in het gebied. De parkeercapaciteit van de huidige situatie is bepaald op basis van parkeervakken van 6 meter. In ons ontwerp hebben wij ook parkeervakken van 5,5 tot 6 meter opgenomen. Alle voertuigen die in het gebied geparkeerd stonden (of ze nu goed of foutgeparkeerd waren) zijn meegenomen in de totale bezetting. Het parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd door een onafhankelijk bureau, dat wij hebben ingeschakeld om de tellingen uit te voeren. Wij zien geen reden om te twijfelen aan hun uitkomsten.

Antwoord - overig

Om foutparkeren te voorkomen maken we duidelijke parkeervakken en in het hele gebied stellen we een parkeerverbodzone in. Hierdoor mag niet buiten de gemarkeerde vakken geparkeerd worden en wordt het voor Handhaving mogelijk om te handhaven op foutgeparkeerde auto's. Voor de Hildebranddreef zijn in de huidige situatie 27 parkeerplaatsen beschikbaar. In het ontwerp zijn er 38 ingetekend, dus er komen 11 parkeerplaatsen meer dan er nu zijn. Toch is er dan een tekort van 17 parkeerplaatsen als we kijken naar de maximale bezetting, omdat veel

auto's op een plek staan waar formeel niet geparkeerd mag worden. Die auto's kunnen in het omliggende gebied worden geparkeerd, bijvoorbeeld aan het begin van de Taagdreef waar extra parkeercapaciteit is ingetekend in het ontwerp.

Het vervangen van dwarsparkeren voor langsparkeren is niet mogelijk zonder zeer veel parkeercapaciteit te verliezen. Op deze locatie blijft het dwarsparkeren dan ook.

Parkeerkoffer Rhônedreef

7. Zojuist 21 geparkeerde auto's geteld in de parkeerkoffer. Parkeer daar zelf ook regelmatig, is sociaal veilig. Dorbeendreef staat altijd vol, Henriëtredreef is niet sociaal veilig. Vanuit woning ook zicht op auto in parkeerkoffer Rhônedreef. Wel veel overlast door hangjongeren, maar dat nemen de bewoners op de koop toe.

10. Meer groen is altijd wenselijk. Echter, op drukke dagen, met name tijdens de islamitische feestdagen is er een schrijnend tekort aan parkeerplekken. Het parkeerterrein aan de Rhônedreef is daarbij de laatste uitval mogelijkheid. Ik pleit er derhalve voor deze te behouden.

16. Ik verzoek u met klem de parkeerplaats aan de Rhônedreef te verwijderen en om te zetten in groen, zoals in het Voorlopig Ontwerp staat. De afgelopen 10 jaar ondervinden omwonenden iedere avond grote overlast van groepen jongeren die in auto's tot die in de nacht verblijven. Deze groepen jongeren schreeuwen urenlang, rijden af en aan met hun auto's en scooters, kieperen hun afval op straat, schijnen met de koplampen van hun auto's in de woningen tegenover de parkeerplaats, doen hun behoefte in de struiken, laten de hele avond hun dieselmotoren draaien, claxoneren naar voorbijkomende passanten, voeren levensgevaarlijke slippartijen met hun auto's uit en ook de scooters rijden soms avonden lang wheely's door de straten en op de parkeerplaats. Deze overlast neemt alleen maar toe en tot op de dag van vandaag doen de politie en de gemeente er niets aan. De buurt heeft de jongeren aangesproken, de politie is talloze keren gebeld, er worden dagelijks meldingen gedaan op Slim Melden, er zijn brieven gestuurd, maar de overlast duurt tot op de dag van vandaag voort en neemt alleen maar toe. Om deze redenen verzoeken wij u de parkeerplaats op te heffen. De parkeerplaats wordt, behalve door de hanggroepen amper gebruikt en staat zowel overdag als 's avonds en 's nachts vrijwel leeg (daarom komen de hangjongeren er ook). Op de grote parkeerplaats tussen de drie flats zijn voldoende parkeerplaatsen en ook aan weerszijden van de Rhônedreef worden extra parkeerplaatsen aangelegd in uw Voorlopig Ontwerp.

16. Hierbij het dringende verzoek om de huidige parkeerplaats aan de Rhônedreef te vervangen door groen. De overlast die door grote groepen jongeren dagelijks diep in de nacht duurt is onhoudbaar.

19. Het parkeerterrein aan de Rhônedreef verdwijnt. Op deze plek parkeren veel mensen van de Rhônedreef/Dorbeendreef hun auto omdat er geen plaats voor de deur is. Komen er op een andere plek meer parkeerplaatsen om dit probleem op te lossen? Wij kunnen zelf onze auto al niet voor de deur kwijt ivm bushalte aan de overkant bijvoorbeeld. Komt op deze parkeerplaats Rhônedreef dan de bushalte te staan (tussen de flats van de Dorbeendreef en Henriëtredreef in)?

28. de parkeerplaats op de Dorbeendreef is behoorlijk vol. Na een bepaald tijdstip is een vrije plek bijna onmogelijk het parkeren op de Dorbeendreef gebeurt zo ruw dat auto's schade oplopen; dit geldt zowel in de vakken als langs het water door fietsers en als auto's elkaar op de weg kruisen. De weg is te smal voor deze drukte. In de vakken wordt overdreven slecht geparkeerd ook door krapte. het is vooral voor mindervalide personen een aderslating als het parkeerterrein Rhônedreef verdwijnt. Er wonen in Overvecht, ook in het gebied van de Dorbeendreef, vele ouderen en overige mindervalide personen voor wie de grens van 250 meter heel ver is! Door de drukte op de Dorbeendreef

en andere straten zijn mensen al vele jaren gaan parkeren op terrein Rhônedreef; het komt niet uit de lucht vallen of overbodige luxe. En als je jouw auto verder af parkeert, heb je geen zicht op je bezitting. Nu is vanuit de Dorbeendreef en de andere straten sociale zicht en controle op het parkeerterrein Rhônedreef.

28. Het parkeerterrein Rhônedreef ontlast voor een deel de drukte op Winkelcentrum Overvecht (shoppingcenter Overvecht). Het parkeerterrein Rhônedreef is geen gevaar voor de verkeersveiligheid. Door het afsluiten van een kant van de parkeerplaats is doorgang/sluitverkeer verleden tijd. Er wordt ook niet hard gereden mede door deze afsluiten. Omliggende straten zijn ook behoorlijk vol, waardoor uitwijkmogelijkheden niet aanwezig zijn. Afgelopen jaren heeft parkeerterrein Rhônedreef ook gediend als ruimte voor zwaar materieel (wegwerkzaamheden en renovatie van de omliggende flats). Mede hierdoor was doorgang verkeer op de Rhônedreef (denk aan bussen en ambulancevervoer) op orde.

28. Op de Haarlemmerhoutdreef wordt veel minder geparkeerd. Zou dit een mogelijkheid zijn om een deel in te ruilen voor de gewenste groen van de gemeente en de parkeerterrein Rhônedreef te ontzien?

34. In totaal verdwijnen in het gebied 93 parkeerplekken. Nu zijn er 732 parkeerplekken en na de herinrichting blijven er 639 parkeerplekken over. De 'parkeerkoffer' op de Rhônedreef gaat verdwijnen, terwijl er in het gehele gebied veel minder parkeerplaatsen terugkomen. Aangegeven is dat er veel overlast is op de parkeerplaats (koffer). Wij zijn van mening dat die problemen dan aangepakt moeten worden. Het verdwijnen van de parkeerplaatsen is geen garantie voor het verdwijnen van de overlast. Mogelijk wordt de overlast verplaatst naar een ander gebied.

Antwoord

Op basis van de resultaten van de parkeerdrukmeting kan de parkeerkoffer Rhônedreef opgeheven worden. De behoefte aan parkeerplaatsen kan worden opgevangen op de Dorbeendreef, waar we ten opzichte van het IPvE de parkeerstrook aan de waterzijde terug hebben gebracht in het ontwerp. En op de Rhônedreef zelf, waar 24 parkeerplaatsen bij komen. Een deel van de auto's kan worden geparkeerd op de grote parkeerplaats van de Haarlemmerhoutdreef, waar voldoende ruimte beschikbaar is. We onderzoeken hoe we de sociale veiligheid van deze parkeerplaats kunnen vergroten.

Van belang is verder dat bewoners overlast blijven melden bij politie en gemeente. Op basis van meldingen kan politie en gemeente gericht optreden tegen veroorzakers van overlast.

Zie verder onze reactie op het kopje 'Parkeren' hierboven.

Rubicondreef

2. Graag zou ik zien dat de spiegeling van de parkeerplaatsen op de Rubicondreef teruggedraaid wordt

4. Doorfietsbaarheid van het eerste stuk Rubicondreef (tussen Ebrodreef en keggedreef) dat als woonerf wordt ingericht. Hierover is veel discussie geweest in het voortraject. In het wijkbericht zegt over dit deel Rubicondreef dat het 'een plek is om prettig te zitten en spelen' en iets over de gespiegelde indeling. Dit stukje Rubicondreef moet (ook) behouden blijven als onderdeel van de buurt fietsroute (via de Rubicondreef) naar de Moezeldreef. Ik benadruk dit opnieuw (zoals ook in mijn reactie deze zomer op het toen gepresenteerde ontwerp). Het ontwerp lijkt dit mogelijk te maken. Dat is in de vorm van een gemengd gebruik voor verblijf/voetgangers en fietsers (en dus niet als een herkenbare fietsroute).

Voor de fiets is dit niet een verlies t.o.v. de huidige situatie. Gezien de gemaakte keuze voor woonerf inrichting lijkt dit (na veel discussie) de meest haalbare optie. Dat betekent dat in details van het ontwerp optimaal rekening gehouden moet worden met de gemengde functie en de doorfietsbaarheid.

5. Graag spiegeling parkeerplaatsen Rubicondreef terugdraaien. Zoals nu getekend is de situatie te gevaarlijk i.v.m. doorgaande fietsers/ bromfietsen

12. Is het nog mogelijk te fietsen van Ebrodreef naar Keggedreef via de Rubicondreef? Lijkt alsof daar alleen voetpad is.

13. Hoe wordt voorkomen dat snelle fietsen (e-bikes), scooters, motoren, quads alsnog door de Rubicondreef blijven racen? Bij een aantal woningen kom je nu direct van de tuin op de stoep die straks ook fietspad en manoeuvreerruimte voor auto's is. Dat kan gevaarlijke situaties als daar genoemde fietsen ed. langs zoeven.

13. "De Rubicondreef is gespiegeld ten opzichte van het FO. Door het ontwerp te spiegelen wordt inschijnen door autolampen in de woningen voorkomen." Maar als auto's achteruit inparkeren schijnen de autolampen nog steeds de woningen in en nu is er geen haag/beplanting meer aan de oneven kant van de Rubicondreef 3-11 die dat verminderd (idem even kant Rubicondreef 12-20)? De uitleg op bladzijde 11 snappen we niet helemaal: "Daarnaast zorgt de spiegeling voor een betere (groenere) inrichting van de openbare ruimte in relatie tot de parkeerplaats op eigen terrein van Rubicondreef 3." Kunt u dat wat uitgebreider toelichten?

We denken trouwens wel dat dit een beter oplossing is dan hoe het in het FO was!

15. De Rubicondreef blijft 'doorfietsbaar', maar wij vragen een andere inrichting. Allereerst zijn we opgelucht dat de Rubicondreef tussen Ebrodreef en Keggedreef toegankelijk blijft voor fietsers. Dit stukje Rubicondreef is onderdeel van een doorgaande fietsroute. Deze route is dé fietsverbinding tussen de omgeving van de Wolgadreef en Donaudreef en de Loevenhoutsedijk.

We willen al heel lang dat de gemeente overleg start met vertegenwoordigers van bewoners (bijvoorbeeld de werkgroep verkeer van Bewonersplatform Overvecht) en de Fietsersbond om gezamenlijk het fietsroutenetwerk van Overvecht in detail te bespreken en gezamenlijk vast te stellen. We zijn ervan overtuigd dat de route Taagdreef – Ebrodreef – Rubicondreef naar de Moezeldreef en verder naar de Donaudreef van bewoners en fietsers beslist de status hoofdfietsroute zou krijgen. Vooruitlopend op vaststelling van dit fietsroutenetwerk willen we dat de hele route tussen de Loevenhoutsedijk en de Keggedreef uitgevoerd wordt in rood asfalt. Een verharding in klinkers is hier wat ons betreft geen optie! We zijn niet blij met het voorstel voor het ontwerp van het stukje Rubicondreef tussen de Ebrodreef en de Keggedreef. In het VO is dit ingericht als een woonerf of shared space verblijfsgebied. De fiets is hier 'te gast' en deelt de ruimte met voetgangers. Fietsers kunnen hier met een zigzag beweging doorheen fietsen. Deze inrichting doet afbreuk aan het karakter van een doorgaande fietsverbinding. Vanaf de eerste gesprekken met de gemeente over het ontwerp voor dit stukje Rubicondreef hebben we hierop aangedrongen. Wij vinden het bijzonder teleurstellend dat er niet méér uit is gekomen dan een 'doorfietsbaar' woonerf of shared space verblijfsgebied. De fietser dreigt hier het onderspit te delven.

Wij pleiten voor een andere inrichting, waarbij onderstaande kenmerken richtinggevend zijn. Op de plankaart is het lastig te zien hoe deze route door het plangebied concreet wordt uitgevoerd. We willen dat hij over de hele lengte van de route voldoet aan de eisen voor fietsroutes, nadrukkelijk óók voor het deel van de Rubicondreef tussen de Ebrodreef en de Keggedreef:

- Voldoende breedte van het fietspad, passend bij de te verwachten fietsdrukke in de toekomst. Merk op dat de normen onlangs zijn geactualiseerd, zie: <https://www.fietsberaad.nl/Platform-Veilig-fietsen/dossier/Aanbevelingen-Fietsvriendelijke-infrastructuur/kennisdetail/Aanbevelingen-breedte-fietspaden-2022/26099>; label B in de breedtetool;
- Obstakelvrije afstand conform richtlijn: binnen 0,5 m geen obstakels;
- Boogstralen conform richtlijn van minstens 20 meter voor doorgaande routes;
- Eventueel doorgaand autoverkeer weren met een volgens de richtlijn geplaatst fietspaaltje. (<https://www.fietsberaad.nl/Platform-Veilig-fietsen/dossier/Afsluitpalen/kennisdetail/Geactualiseerde-aanbevelingen-voor-afsluitpalen-op/26368>)
- Tenslotte vragen we ons af wat het witte driehoekje is aan de overkant van de Keggedreef. Plaats geen obstakels op fietsroutes, vooral niet op plekken waar mensen juist op het verkeer moeten letten, in plaats van op het wegdek

Zodra het gebied ten oosten van de Keggedreef wordt heringericht, kan de fietsroute via de Rubicondreef worden doorgetrokken naar de Donaudreef.

24. graag proefopstelling afsluitingen Rubicon, T.de.jager en Ebrodreef

26. De balken van de Rubicondreef gaan naar overkant? Kan de overkant van de hoek groener?

31. De werkgroep verkeer heeft altijd gepleit voor het in stand houden van een belangrijke fietsroute via de Rubicondreef. Het is goed dat de fietsers in dit nieuwe ontwerp door de Rubicondreef mogen blijven gaan waardoor deze (sociaal veilige) verbinding tussen Moezeldreef en Brilledreef behouden blijft. In het ontwerp wordt in deze route echter nog te weinig gedacht vanuit de fietser. Zo moet de fietser komend vanuit de Ebrodreef via de Rubicondreef een rare kronkel maken om aan de overkant van de Keggedreef de weg te vervolgen. Het driehoekje is een obstakel en mogelijk een gevaar voor fietsers (denk aan eenzijdige ongelukken). Daarnaast is het niet te verwachten dat de fietsers werkelijk volgens de rode lijn hieronder gaan fietsen en 'binnendoor' oversteken aan de overkant van de Keggedreef.

Wij zijn wel blij met de aanpassing van de fietsroute in de bocht van de Suze Noiretdreef en Teun de Jagerdreef.

32. positief over de spiegeling Rubicondreef

32. Mogelijk extra parkeermogelijkheid op de hoek van Rubicon/Ebro? Of mogelijk extra stukje groen in zelfbeheer op dezelfde hoek?

33. In de eerste fase van het traject voor de herinrichting waren wij al betrokken en hebben we vooral gereageerd op de inrichting van het eerste stuk van de Rubicondreef tussen Ebro en Keggedreef en de aansluitende fietsroute door de Rubicondreef. Door de toen voorgestelde inrichting als woonerf van dit stukje Rubicondreef zou een knip in deze route ontstaan. Door wijziging van het ontwerp kon het woonerf ontwerp van dit stuk Rubicondreef worden aangepast zodat het wél doorfietsbaar werd. Dat zien we terug in het voorliggend ontwerp. Voor de fiets is dit naar ons oordeel niet ideaal, maar kunnen we het accepteren als een 'best possible' oplossing, gezien andere keuzes in de gebiedsinrichting ok prioriteit kregen. Wij benadrukken het belang (en dus behoud en facilitering) van de doorgaande fietsverbinding via de Rubicondreef vanaf de Keggedreef tot aan de Moezeldreef.

34. We zijn blij dat fietsers hun route kunnen vervolgen op de Rubicondreef zonder daarbij gebruik te maken van het trottoir. Voor een fietsstraat is het niet wenselijk dat auto's haaksparkeren. We zien dat er weinig alternatieven zijn.

35. De oversteek voor voetgangers via de doorgang van de ene Rubicondreef naar de andere is niet logisch aangelegd, voetgangers moeten via de weg flink omlopen om naar de overkant te komen.

Antwoord – status fiets in Rubicondreef

In het Integraal Programma van Eisen (IPvE) hebben wij vastgelegd dat in de velden, waaronder Rubicondreef, het lopen, verblijven, spelen en ontmoeting centraal staat. In dit gebied zijn de auto en de fiets te gast. De Rubicondreef wordt daarmee ingericht als woonerf en blijft daarbij wel doorfietsbaar, maar krijgt geen fietspad. De strook in het midden schuin door het groen is geschikt om over te fietsen. De weginrichting met (stille) klinkerverharding en 30km op de woonstraten in de buurt Taagdreef e.o. zorgt voor een verbetering van de veiligheid en voldoende comfort.

Dit is de uitkomst geweest van het participatieproces wat is doorlopen en wat bestuurlijk is vastgesteld. Daarbij is in het mobiliteitsplan deze as niet als hoofdfietsroute aangemerkt. Ook uit het verkeersmodel springt deze route er niet uit als drukke fietsroute. Wij zien geen aanleiding om af te wijken van het IPvE en voeren daarmee de Rubicondreef niet uit in rood asfalt (de Rubicondreef is nadrukkelijk geen fietsstraat) maar met een inrichting die passend is bij de status van de Rubicondreef.

Ten opzichte van het IPvE hebben wij wel de Keggedreef en Suze Noiretdreef een fietsstraat inrichting gegeven, passend bij de status van hoofdfietsroute.

In de detailuitwerking naar Definitief ontwerp nemen we het punt over rekening houden met gemengde functie en doorfietsbaarheid mee.

Het witte driehoekje op het fietspad richting Moezeldreef is per abuis nog blijven staan in het ontwerp. Deze is uit de definitieve versie van het voorlopig ontwerp gehaald.

Er zijn inderdaad geen alternatieven beschikbaar voor haaksparkeren.

Antwoord – spiegeling

Wij hebben besloten om de spiegeling van de Rubicondreef terug te draaien (zie ontwerp). Redenen hiervoor zijn dat het mogelijk inschijnen van koplampen in woningen zowel geldt bij vooruit als achteruitparkeren en daarmee niet onderscheidend is. Ook krijgt de beplanting voldoende hoogte waarmee het mogelijk inschijnen van koplampen in de woningen gedempt wordt. Verder is bij het terugdraaien van de spiegeling van de inrichting de twee garages in de Rubicondreef (naast nummer 2 en nummer 21) beter bereikbaar.

Omdat wij hebben besloten om de spiegeling van de indeling van de Rubicondreef terug te draaien, zien wij geen ruimte voor extra parkeergelegenheid op de hoek van de Rubicondreef / Ebrodreef.

Antwoord - overig

We streven naar zoveel mogelijk groen. Waar het kan breiden wij dit uit, alleen houden we daarbij ook rekening met de benodigde ruimte voor loop- en rijroutes. Voor al het groen geldt dat bewoners een aanvraag kunnen doen bij de gemeente om dit in zelfbeheer te nemen. Zie voor de voorwaarden www.utrecht.nl/zelfbeheer.

Stastokdreef

12. Voetpad van Stastokdreef naar Ebrodreef: wordt dat een fietspad? Is wel wenselijk.

Antwoord

Het voetpad van Stastokdreef naar Ebrodreef blijft een voetpad.

Suze Noiretdreef

12. Op de Suze Noiretdreef wordt de rijbaan een stuk versmald omdat hier niet geparkeerd wordt. Dat klopt niet. Er staan gewoon parkeerplekken op de kaart ingetekend.

Antwoord

U verwijst met uw tekst naar het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van juli 2021. Daar staat die tekst in en u heeft gelijk dat dat niet klopt. In het Voorlopig Ontwerp (de ontwerptoelichting op de tekening die ook de website is te vinden) hebben wij aangegeven dat de Suze Noiretdreef, net als de Keggedreef, een fietsstraat wordt met een breedte van 4,0 meter. Daar komen parkeerplaatsen langs de straat.

Taagdreef

34. Het is niet gebruikelijk dat een 30 km weg eindigt met twee opstelstroken voor auto's en er opeens rode fietsstroken worden toegepast. Komend vanaf de Brailledreef krijgt de automobilist niet de indruk naar een 30 km weg te gaan. Versmal hier de weg en maak, vergelijkbaar met de aansluiting van de Rhônedreef op de Zamenhofdreef een geleidestrook voor fietsers. Ook hier wordt weer per situatie een andere oplossing bedacht terwijl dat niet nodig en vooral niet wenselijk is. NB. Als de opstelstroken wijzigen, zal dit ook impact hebben op de VRI (lussen en afstelling).

Fietsstroken in rood asfalt houden na een drempel of plateau op. Het is wenselijk om al direct vanaf de Brailledreef de fietsers met een korte suggestiestrook naar de weg te leiden.

Maak direct vanaf de Brailledreef duidelijk dat je in een 30 km zone gebied komt. De aanduiding hiervoor dichterbij de Brailledreef plaatsen door borden en 30 km op het wegdek. Die zou dus kunnen direct na het ophouden van de fietsstrook van punt b hierboven. "

Antwoord

De twee opstelplekken zijn nodig voor de verkeersafwikkeling en regeling van het kruispunt met de Brailledreef. Eén opstelvak heeft daarnaast gevolgen voor de verkeerslichtenregeling en daarmee verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid. In de DO fase kijken wij of wij de overgang naar 30km/u dichterbij de Brailledreef kunnen leggen.

Taagdreef - Rhônedreef

3. Waar de bussen rijden komen straatklinkers, zijn deze bestendig tegen zwaar verkeer?

4. Rhônedreef en Taagdreef, mogelijk uitvoeren in klinkers: is nieuw en voor zover ik begrijp nog in overweging. De beide dreven zijn belangrijke doorgaande verbindingen voor zowel auto, bus als fiets door het gebied met een gemengd gebruik (dus zonder eigen ruimte voor de fiets). Een wegdek in klinkers is voor fietsers ongunstig. Ongeacht het type klinkers levert dat altijd een minder comfortabel wegdek op. En over

een langere tijd kan dit aanzienlijk verslechteren dat de klinkers minder strak gaan liggen. Daarom is asfalt altijd een betere keuze voor de fiets. Fietsersbond Utrecht ziet ook op andere trajecten dat het voor fietsers gunstige asfalt omgezet wordt of dreigt te worden in klinkers. Dat is niet acceptabel. En roept bij dit soort herinrichtingen waar klinkers opduiken (opnieuw) de vraag op naar een gescheiden wegvak (bijvoorbeeld als fietsstrook) in asfalt. In het oorspronkelijke ontwerp was dat niet nodig. Daarom het pleidooi om vast te houden aan de uitvoering in asfalt.

15. Op de Rhônedreef en Taagdreef blijft een busroute lopen. In het overleg op 24 juni bleek dat er nog hard wordt nagedacht over de uitvoering van busroutes in Utrecht, zodat dezelfde ontwerpkeuzes door de hele stad heen worden gemaakt. Wij hebben zorgen over de hoge snelheid van het autoverkeer. Hoe kan de snelheid van met name de personenauto's worden geremd op dit soort routes? Als zo'n route veel wordt gebruikt door fietsers, hoe moet de route dan voor fietsers worden ingericht? We zien natuurlijk graag dat fietsers rood geasfalteerde fietsstroken krijgen. We worden graag betrokken bij het proces om voor deze wegen tot een goede inrichting te komen. De Taagdreef is een belangrijke fietsroute, op de Rhônedreef is de fietsdruk lager. Hoewel het belang misschien wat minder groot is, willen we dat ook de 280 meter van de Taagdreef veilig en comfortabel wordt ingericht voor fietsers.

Bij het huidige ontwerp wordt ervan uitgegaan dat de bus over de volle lengte van de route op de maximaal toegestane snelheid kan rijden, óók als er een bus tegemoet komt. Dat leidt er toe dat de snelheid van personenauto's royaal boven de 30 km/u komt te liggen, want de weg is breed en heeft geen effectieve drempels. Verkeersongevallen lopen bij hogere snelheden veel slechter af, met name voor de meest kwetsbare groepen verkeersdeelnemers: voetgangers en fietsers. Bij 30 km/u kan een auto stilstaan binnen 10 meter (reactietijd + remweg). Bij 50 km zit de chauffeur over die gehele 10 meter nog in de reactietijd en is nog niet begonnen met remmen voordat hij de afstand heeft afgelegd, de klap komt dan met 50 km/uur aan. Het verschil is dus zo groot als met de schrik vrijkomen of doodgereden worden. Daarom is het belangrijk dat ook op busroutes het autoverkeer echt 30 km/uur gaat rijden.

In een proef in Nieuwegein bleek dat een bushalte waarbij de fietsstrook d.m.v. een fietspad om de halte heen wordt geleid, zorgde voor 10 seconden minder oponthoud voor de bus bij de halte. Met zes van die haltes win je een minuut in de dienstregeling. Dat kan volgens ons een goede manier zijn om een iets lagere snelheid, en daardoor iets langere reistijd van de bus te compenseren.

Voor de Rhônedreef en Taagdreef denken we dat de heggen langs de parkeervakken zorgen voor een hogere rijsnelheid. De heggen beperken het oversteken nog meer dan de geparkeerde auto's, waardoor er nog minder hinder is bij (hard) doorrijden. Om de snelheid van het autoverkeer af te remmen willen we dat er ofwel voldoende snelheidsremmende maatregelen worden getroffen, ofwel er moet een andere groenvoorziening komen, die de weg en het voetpad minder "hard" van elkaar scheidt.

16. Ik wil u vragen om geen klinkers aan te leggen aan de Rhônedreef. Dit vanwege geluids- en trillingsoverlast. Ik heb enkele jaren een klacht ingediend, omdat een reparatiestuk in het asfalt waar klinkers werden gebruikt, trillingen veroorzaakten door de vele bussen, waarbij er scheuren in mijn woning zijn ontstaan. U kunt de snelheid van het verkeer remmen door de weg (optisch) te versmallen. Asfalt aan de Rhônedreef zorgt niet voor geluidsoverlast en trillingen en is bovendien comfortabeler voor de vele fietsers die in deze straat fietsen.

16. Graag het verzoek om de Rhônedreef niet uit te voeren met klinkers. Wij vrezen geluidsoverlast en trillingen en willen juist stiller asfalt. De geluidsoverlast van klinkers in deze doorgaande weg met veel bussen leidt tot een aantasting van ons woongenot

19. Klinkers leggen op de rhone/taagdreef lijkt ons geen goed idee ivm geluidsoverlast van de autobanden op de klinkers. Zeker ook omdat er een bus door de straat rijdt. Daarnaast slapen wij aan de kant van de Rhônedreef en wordt dit nog meer overlast van geluid voor ons. Bushalte

staat ook al voor onze deur. Klinkers geven ook meer trillingen in de woningen. Dat merken we nu al als er een riolering is vernieuwd in de straat en hierin dan tijdelijk klinkers worden gelegd. Zeker ook door de zware bussen en vrachtauto 's die door de straat rijden. Ook is de kans op verzakking van de weg groter door de zware bussen die hier 8x per uur door de straat rijden. Daardoor ontstaan ook weer meer trillingen. Daarnaast is de kans groot dat gewone auto's alsnog over deze klinkerweg blijven racen.

19. ASFALTHEUVELS halverwege de Rhônedreef en de Taagdreef, zodat de snelheid van de auto's afgeremd hierdoor. Voorbeeld is te vinden op de hoek Zamenhofdreef/Rhônedreef waar ook de bus door de Zamenhofdreef rijdt. Dit gaat ook goed.

27. Is er genoeg aandacht voor trillingen veroorzaakt door stadsbussen? Woning 37 aan de Rhônedreef trilt regelmatig bij het passeren van een zwaar voertuig. Hoe lost de nieuwe inrichting dit op?

29. "Als bussen geen voorrang krijgen dan kan het levensgevaarlijk zijn vooral voor kinderen van de 2 basisscholen. Ze kunnen nog niet onthouden rechts heeft voorrang

Het is ook vervelend voor buschauffeur die 1: lang moeten wachten, 2 niet zeker zijn dat een kind stopt, 3 buschauffeurs zijn ok met het ontwerp, alleen ik vraag me af of ze weten dat daar 2 basisscholen zijn."

30. Taagdreef en Rhônedreef graag asfalt. Met name Taag- Ebro- Rubicon is veelgebruikte fietsroute langs spoor

31. In het voorlopig ontwerp wordt de Taagdreef en Rhônedreef een weg met gelijkwaardige kruisingen. Op deze route rijden bussen en het is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. In vergelijking met ontwerpen elders in de wijk is het onbegrijpelijk dat hier nu voor gelijkwaardige kruisingen wordt gekozen. De Orinocodreef (herinrichting naar fietsstraat) gaat van gelijkwaardige kruisingen juist naar voorrang op de Orinocodreef. De Donaudreef, belangrijke fietsroute met een busroute blijft voorrangsweg. En voor de Taagdreef-Rhônedreef wordt juist het omgekeerde gedaan. Deze route gaat van een voorrangsweg naar een weg met gelijkwaardige kruisingen. En dit terwijl wél wordt gekozen voor asfalt. Hoe kunnen de verkeersdeelnemers in de wijk de verkeerssituaties begrijpen als er steeds voor een andere verkeersregeling wordt gekozen. Welke criteria hanteert de gemeente om het wel of niet een 30 km weg als voorrangsweg in te richten? En hoe ziet die inrichting er dan uit? Is dit begrijpelijk of moeten verkeerdeelnemers 'ongeschreven' regels leren?

Daarnaast verbaast het ons dat de het busbedrijf akkoord is gegaan met de wijziging van de verkeersregeling? Is dit wel voldoende aan bod gekomen in de BING? En is daar ter sprake gekomen dat er twee scholen in de nabijheid zijn en dat op gezette tijden veel fietsers van rechts zijn deverwachten omdat het Trajectum college en de Pouwer school uitgaan? Daarnaast zijn er nog twee basisscholen op de Teun de Jagerdreef met fietsverkeer van en naar die locatie. De reistijden van het OV op de route staat onder druk door die gelijkwaardige kruisingen in combinatie met de scholen in de buurt. Tijdens de inloopavond kon geen uitsluitsel worden gegeven of dit voldoende aan bod is gekomen in de BING.

Tot slot hebben wij gemerkt op de inloopavond dat bewoners niet bewust waren van de wijziging van de voorrang. De drempel in de bocht maakt nu duidelijk dat de afslaande bus voorrang heeft. Bewoners hebben de tekening geïnterpreteerd naar de huidige (bestaande) situatie en raakten in verwarring toen door ons werd aangegeven dat die drempel in het plan wordt weggehaald. Zij begonnen te twijfelen over de voorrang in die bocht. Deze twijfel zal dus later in de praktijk ook gebeuren als de plannen conform het voorlopig ontwerp worden uitgevoerd. Onduidelijkheid en twijfel in verkeerssituaties leidt tot ongelukken.

Samengevat pleiten wij voor een busroute in de voorrang, waarbij door andere maatregelen duidelijk wordt dat het een 30 km weg is. Het heeft voordelen voor de reistijd van het OV (de bus hoeft komend vanaf de Brailledreef niet 5x voorrang van rechts te geven) én het is duidelijker (eenduidiger) voor andere weggebruikers.

34. Overvecht kenmerkt zich door de vele postzegel-oplossingen en pilot-aanpakken. Per gebied worden regels bedacht die binnen het gebied dan misschien wel logisch lijken, maar in geheel Overvecht tot verwarring leidt. Wij pleiten er dan ook voor om weginrichting in geheel Overvecht consistent te maken, zodat de verkeersdeelnemer de verkeersregels onbewust leert toepassen in plaats van het steeds per situatie moeten beoordelen wat de bedoeling is. In het gebiedsplan Taagdreef e.o. lijken weer nieuwe 'verkeersregels' te ontstaan door de weginrichting. Dat raden wij ten strengste af.

De wegen worden 30 km per uur en dat geldt ook voor (delen van) de busroutes. Op de Orinocodreef worden klinkers toegepast om duidelijk te maken dat het een 30 km weg is. In het Amazonekwartier wordt ook een pilot uitgevoerd. Wij hebben ontwerpen gezien waarbij klinkers worden toegepast met uitzondering van de busroute op de Amazonedreef, waar asfalt wordt toegepast. Dat wordt ook een 30 km weg, maar het is niet uit te sluiten dat dit dan een voorrangsweg wordt. Op andere busroutes zien we ook 30 km zones met asfalt waarbij de bus voorrang heeft. Concreet zijn dit de hoek Nekardreef-Theemsdreef en de hoek Oranjerivierdreef-Zambesidreef. In het ontwerp voor de Taagdreef-Rhôneedreef wordt asfalt toegepast, maar hier worden de kruisingen gelijkwaardig. Behalve dat dit tot verwarring leidt, is het niet ondenkbaar dat bij een ongeluk het juridisch niet houdbaar is dat een weginrichting met asfalt dezelfde verkeersregels hanteert als een weginrichting met klinkers, terwijl elders in de wijk een weginrichting met asfalt een ander verkeersregiem heeft. Wij pleiten dan ook voor consistentie in weginrichting in relatie tot verkeersregels, in geheel Overvecht.

34. De bus rijdt op de Taagdreef en Rhôneedreef die 30 km wordt. Dit is een snelheidsverlaging ten opzichte van de huidige situatie. De reistijd wordt gecompenseerd doordat er één halte gaat verdwijnen. Wij vinden dit acceptabel.

Komend vanaf de Brailledreef moet de bus op dit korte stuk in zijn route 5 x (!) voorrang verlenen aan verkeer van rechts. Omgekeerd moet de bus op 2 punten voorrang verlenen Dit is niet wenselijk voor de betrouwbaarheid van de reistijd van de bus. Wij pleiten daarom voor een 30 km voorrangsweg voor de busroute.

Met uitzondering van de fietsstraat worden alle kruisingen in het gebied gelijkwaardig. Toch wordt er een onderscheid gemaakt in de bestrating. Op de Taagdreef en Rhôneedreef wordt asfalt toegepast omdat dit een busroute is. Aanvullend op punt 1 hierboven vinden wij het onwenselijk dat de kruisingen op de Taagdreef en Rhôneedreef gelijkwaardig worden en wel hier om:

- i. De andere bestrating suggereert juist een ander verkeersregiem, terwijl het – net als bij de straten met klinker – gelijkwaardig is.
- ii. In de bocht Taagdreef-Rhôneedreef waar nu een inritdrempel ligt (die prima aangeeft dat je een voorrangsweg nadert) wordt het asfalt verder doorgetrokken. Dit moet de verkeersdeelnemer op de gedachte brengen dat het een gelijkwaardige kruising is. Wij zijn van mening dat deze weginrichting juist tot verwarring leidt en daarnaast is het voor de kwaliteit van het OV niet wenselijk dat de buschauffeur steeds auto's én fietsers die van rechts komen voorrang moet verlenen. Overigens is een vergelijkbare bocht op de Neckar-Teemsdreef en daar heeft het doorgaande verkeer in de bocht voorrang.
- iii. Vanuit de Henriëttedreef komen scholieren (van de Pouwer school) en ook hier is het beter als deze duidelijk moeten wachten voor het autoverkeer.

Antwoord - verharding

De Taagdreef en Rhônedreef zijn in het ontwerp woonstraten en hebben dezelfde status als andere straten in de buurt. Wij hebben daarom besloten dat net als de andere straten in het gebied de beide straten klinkers krijgen. Klinkers dragen het beste bij aan de ruimtelijke kwaliteit, een geloofwaardige 30km/u inrichting en zijn duurzamer dan asfalt.

Terechte zorgpunten zijn geluid en trillingen, vooral omdat op deze twee straten een bus rijdt. Daarom hebben wij besloten om zogeheten stille klinkers toe te passen. Deze klinkers zijn poreus aan de bovenkant en absorberen daarmee geluid. Ten opzichte van de huidige situatie (asfalt en 50km/u) levert de toepassing van stille klinkers in combinatie met snelheidsverlaging naar 30km/u ongeveer 2,5dB geluidsverlaging voor omwonenden op.

Voor trillingen zijn met name de drempels bepalend voor de mate van hinder. De drempels zijn nodig om een geloofwaardige 30km/u inrichting te maken, ongeacht of er klinkers of asfalt in de straat ligt. De drempels zijn langer dan gebruikelijk (een 'plateaudrempel') zodat de bus hier volledig op kan staan. Ter plaatse van de plateaudrempels zal vermoedelijk sprake zijn van een toename van trillingen. Verwacht wordt dat gezien de afstand en het bouwjaar van de woningen de kans op hinder desondanks klein is.

Antwoord - voorrangssituatie

Terecht wordt aangegeven dat in Overvecht geen lappendeken van verschillende inrichtingen moet ontstaan. Het is van belang dat de keuze voor Taagdreef en Rhônedreef goed past bij de duidelijkheid waar we voor heel Overvecht naartoe willen. Wegen zoals de Taagdreef en Rhônedreef (primaair buurtstraat, lage intensiteit, maar met busroute, geen fietsroute) komen dan op een standaard erftoegangsweg inrichting uit. Wij kiezen daarom in deze buurt voor verkeer van rechts heeft voorrang. Reden hiervoor is dat in lijn met bovenstaande de Taagdreef en Rhônedreef in basis woonstraten zijn. Gezien de korte lengte van de straten, het beperkt aantal zijstraten en de frequentie van lijn 6 zien wij geen reden om hier omwille van de doorstroming van de bus van af te wijken. Dit is ook met de busmaatschappij besproken.

Naar verwachting zijn er vrij weinig straten in Overvecht met de kenmerken van die van de Taagdreef en Rhônedreef. Wegen zoals Donaudreef en Amazonedreef waar nu aan gewerkt wordt, komen vanwege hogere intensiteit en/of busroute en/of fietsroute uit op een 30km/u gebiedsontsluitingsweg inrichting.

Op de kruising Taagdreef – Rhônedreef slaat de bus af. Wij verwachten niet dat dit tot verwarring leidt bij weggebruikers. De kruising wordt gelijkwaardig vormgegeven, het enige verschil is dat de Taagdreef ten noorden van de kruising een smaller profiel heeft.

Kinderen die de verkeersregels nog niet goed kennen, moeten altijd onder begeleiding van een ouder/verzorger naar school worden gebracht.

Teun de Jagerdreef

11. Verbod op stilstaan in de schoolzone. In paragraaf 1.4 wordt gesproken over een verbod op stilstaan in de schoolzone tijdens breng- en haaltijden van de basisscholen. Ik ga er van uit dat bewoners nog steeds mogen parkeren tijdens die tijden. Maar hoe gaat dit verbod gehandhaafd worden? Nu wordt er zelden gehandhaafd, komen daarvoor permanente parkeerwachten?"

24. Voor mijn woning Teun de Jagerdreef 8 is een verkeersdrempel gepland. Ik heb een camper en daarmee is de drempel een behoorlijk praktisch probleem: de camper staat niet vlak. Ik kan dan o.a. niet de waterleidingen leeg laten lopen en zeker niet deze leeg blazen om bacterievorming te voorkomen. Dit gebeurt elektrisch. Het vullen van watertank (120 liter) is problematisch als de camper niet vlak staat. Wanneer ik een stuk verderop moet gaan staan kan ik de camper weer niet aansluiten op de 230 volt. De watertank vullen kan dan niet meer met de tuinslang en zou ik een gieter moeten gebruiken om vullen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Tevens heb ik bij het in- en uitladen geen zicht meer op de camper en moet ik deze telkens openen en afsluiten als ik de volgende spullen moet halen of wegbrengen! Dit is ondoenlijk. Aan overzijde parkeren is uiterst gevaarlijk omdat de camperdeur op straat i.p.v. op het trottoir uitkomt. Tevens ligt mijn stroomkabel op het wegdek. Voor het uitvoeren van reparatiewerkzaamheden moet de camper vlak kunnen staan en heb ik regelmatig elektriciteit nodig. Zo ook voor het stofzuigen. Ook het wassen van de camper is dan bijna niet te doen. Daarnaast zullen bewoners niet blij zijn als vrij regelmatig mijn camper voor hun deur zal staan. Deels vanwege onderhoud en schoonmaak en deels omdat ik met name in de winterperiode maar beperkt bij de caravanstalling terecht kan. Mijn verzoek is dan ook om de drempel een stuk te verplaatsen. Dat kan b.v. t.h.v. pand met huisnummer 6. Of ter hoogte van pand 12 tegen pand 10. (net na de invalidenparkeerplaats.) Voor mijn pand, is een doorsteek door het groen gepland. Dit is goed. Hiermee kan ik de camperdeur goed bereiken. Graag hoor ik een terugkoppeling van mijn verzoek of een overleg hierover is natuurlijk ook mogelijk.

24. geplande verkeersdrempel voor pand 8/10 heeft niet veel zin omdat er al een drempel is voor pand 4

Antwoord

Het bestaande kruispuntplateau verdwijnt uit de straat. Daarom hebben wij een verkeersdrempel in de Teun de Jagerdreef geplaatst. Wij hebben op verzoek van inspreker de drempel verplaatst ter hoogte van huisnummers 12-14.

Teun de Jagerdreef - Van Brammendreef

33. Aan de zuidoost kant van de buurt ligt een duidelijke en aantrekkelijke groene hoofdfietsroute via het fietspad door Spoorzone Park (parallel aan de spoordijk). Een hoofdfietsroute langs die rand van de Taagdreef buurt is daarom niet nodig. Wel moeten de aansluitingen en toevoer vanuit de buurt Taagdreef logisch en fietsvriendelijk en fiets-functioneel zijn. Dat geldt m.n. voor de rand-straten Bruidsdreef en Van Brammendreef de Kegge/Suze Noiret- en vanuit de Ebrodreef. Dit graag als aandachtspunt meenemen bij het definitieve ontwerp voor deze straten

Antwoord

Bedankt voor uw suggestie. Dit nemen wij mee bij het opstellen van het Definitief Ontwerp.

Toegankelijkheid

9. Voor mij is het belangrijk dat mensen die moeilijk lopen, met rollator en/of in een rolstoel zitten makkelijk het portiek binnen en naar buiten kunnen komen. Ook als ze met een auto of taxi gehaald/gebracht worden.

11. In mijn reactie van 11-6-2021 heb ik enkele opmerkingen gemaakt over de toegankelijkheid voor gehandicapten (o.a. mijn echtgenote) en het parkeervak gehandicapten voor onze woning. Opvallend is dat blijkbaar weinig gedaan is met mijn opmerkingen: het parkeervak is in de nieuwste versie verdwenen, en om het nog erger te maken is er een grote groen- / hondenpoepstrook naast gelegd voor ons huis. En er dan heesters in planten: dan wordt het wel helemaal ontoegankelijk. Blijkbaar zijn gehandicapten niet meer welkom in Utrecht, resp. tellen ze niet meer mee voor (medewerkers van) de Gemeente Utrecht.

Die "groenstroken" zitten al helemaal op een onhandige plaats, voor wie dan ook: bij het uitstappen uit een auto aan de rechterzijde sta je meteen in de hondenpoep (ervaringen van bewoners van straten in de Operabuurt aan de andere kant van het plantsoen) of in de struiken. De beplanting zoals bijv. verderop aan de Rubicondreef maakt het nog moeilijker om uit te stappen of iemand (bijv. een kind in een kinderzitje, of een oudere) de auto uit te helpen. Deze groenstroken zouden dus niet langs de parkeervakken moeten komen. Voor het opvangen van regenwater maakt het weinig uit om ze te laten vervallen: op een paar meter afstand liggen de tuinen die veel regenwater opvangen.

Verder hoop ik dat bij de (klinker-)bestrating rekening gehouden wordt met mindervaliden: met een rollator of rolstoel is veel bestrating niet alleen een uitdaging, maar vaak ook een probleem doordat het ongelijk ligt en te veel hobbels (ook door de soort bestrating) heeft. Misschien is het een idee voor de Projectgroep om eens het volgende uitstapje (teambuilding) te organiseren: in groepjes van twee op stap gaan door de stad, eerst de ene een uur zittend in een (transport-)rolstoel en de andere duwen, en na een uur omwisselen. Ook een rit in de rolstoel met de Regiotaxi kan aan het programma toegevoegd worden, en ga dan zeker een aantal drempels over.

11. In paragraaf 2.5 staat "Alle trottoirs voldoen aan de minimale breedte uit het IPvE". Helaas staat daar niet bij hoe breed dat is. Ik gaf in mijn reactie van 11-6-2022 al aan dat voor een mindervalide (in rolstoel of scootmobiel) te weinig ruimte gereserveerd was. Ik zie in het nieuwe Voorlopig Ontwerp niet dat daar rekening mee gehouden is.

Antwoord

Uiteraard zorgen wij ervoor dat de openbare ruimte voor iedereen te gebruiken is.

Het gehandicaptenparkeervak in de Teun de Jagerdreef staat in het ontwerp op dezelfde plek aangegeven als in het Functioneel Ontwerp, ter hoogte van huisnummer 12-14. Ter hoogte van deze plek is geen groenstrook opgenomen zodat er voldoende ruimte is om in- en uit te stappen met een rolstoel.

Over de groenstroken: in een woonstraat als deze mag de rijbaan gebruikt worden voor in- en uitstappen (behalve als een stopverbod geldt). Verder is het een ontwerp een afweging tussen verharding en groen, waarbij 'groen, tenzij' een leidend principe is. Dit betekent dat we alleen noodzakelijke verharding aanleggen en de rest van de openbare ruimte groen inrichten. Bij de keuze voor de beplanting houden wij er rekening mee dat gewoon in- en uitgestapt kan worden.

Over de toegankelijkheid van de bestrating: op de trottoirs blijven stoeptegels liggen. In de rijbaan komen klinkers. Wij zien er bij de aannemer op toe dat hij deze strak aanlegt, zodat de openbare ruimte zo lang mogelijk er strak bij blijft liggen. Uiteraard zal na verloop van tijd door het gebruik van de openbare ruimte wel weer oneffenheden ontstaan. U kunt dit dan melden bij de gemeente met verzoek aan de beheerder om dit te herstellen.

De minimale breedte van het trottoir is 1,80 meter. Bij deze maat kunnen twee rolstoelen elkaar passeren. Op enkele plekken in het ontwerp zitten we onder deze maat door beperkte ruimte, maar in de Teun de Jagerdreef is de minimale breedte wel overal 1,80 meter.

Uitvoering

11. In paragraaf 1.4 staat “De doorlooptijd is 1 à 2 jaar.” Hoe wordt gezorgd dat de buurt al die tijd bereikbaar en toegankelijk blijft voor bewoners, en met name voor mindervaliden?

Antwoord

Aan de aannemer geven wij eisen mee op het gebied van bereikbaarheid en toegankelijkheid. Het is vervolgens aan de aannemer om met een voorstel te komen hoe hij deze eisen wil invullen.

Van Brammendreef

22. Fietsaansluiting richting Brailledreef wordt veel gebruikt als korstte route de stad in. Oplossing doorgaand fietsverkeer van camera richting winterkoei. Graag opnemen met project de mix.

Antwoord

Vanuit de Camera Obscuradreef komen geen fietsdoorsteken naar de Van Brammendreef of Vader Rijndreef. Wel zijn er voetgangersverbindingen waar met de fiets aan de hand gebruik van gemaakt kan worden.

Verharding

21. Klinkers in de straten. Ik snap dat klinkers bijdragen aan het verduurzamen van de omgeving, door het zichtbaar verlagen van de snelheid en ook omdat klinkers vaak meer ruimte bieden aan overtollig water. Echter zijn klinkers funest voor de meeste fietsen, het veroorzaakt lawaai van rammelende onderdelen, maar creëert ook sneller schade aan fietsen door de extra trilling die het veroorzaakt.

31. Voorkom verzakte stoeptegels door goede opsluitbanden rondom groene perkjes.

Antwoord

Klinkers worden standaard toegepast op zogenaamde erftoegangswegen, oftewel woonstraten waar 30km/u wordt gereden. Bij de aanleg van de klinkers hebben wij aandacht voor het strak straten zodat klapperen van klinkers zoveel mogelijk wordt voorkomen. Bij ons is niet bekend dat fietsen door klinkers sneller schade oplopen ten opzichte van andere materialen.

We gebruiken de opsluitbanden die standaard worden gebruikt in de gemeente en zullen bij de aannemer erop toezien dat deze goed worden geplaatst.

Verlichting

34. Zorg voor passende straatverlichting die het verblijfsgebied (15 en 30 km) accentueren. Vervang de huidige lichtmasten en maak een keuze die voor voetgangers prettig is en niet verblindend. Wellicht kunnen de resultaten van het onderzoek naar straatverlichting op de Carnegiedreef meer inzicht geven, ofschoon wij die proefopstelling niet ideaal vonden (vanwege de invloed van de andere lantaarnpalen lang de rijweg).

Antwoord

Wij zorgen voor straatverlichting die past bij de woonfunctie van het gebied (zie ook de tekst in de toelichting op het voorlopig ontwerp). In de volgende ontwerpstep bepalen we de definitieve plek van de masten en of het noodzakelijk is om bestaande masten te vervangen.