

Reactienota IPvE en FO Donaudreef

Onderstaande een bundeling van reacties die we hebben ontvangen op het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp voor herinrichting van de Donaudreef. De reacties zijn binnengekomen via mail, brieven en ook tijdens een informatieavond in buurtcentrum Burezina op 7 december 2022.

De reacties zijn gesorteerd op onderwerp in de linker kolom, reactie van de gemeente is te vinden in de rechter kolom. De reacties hebben wij ontvangen tijdens een informatiebijeenkomst op 7 december in buurthuis Burezina en acht personen hebben via mail hun reactie gegeven op het plan, soms met enkele opmerkingen, in sommige gevallen met bijlagen van een aantal pagina's.

Het merendeel van de vragen en opmerkingen hebben betrekking op verkeer. Voornamelijk de oversteekbaarheid voor voetgangers (veel vragen over zebrapaden), fietsers, verkeersveiligheid en een knip in de Donaudreef zijn veelgenoemde thema's.

Vraag/reactie/opmerking	Antwoord gemeente
Algemeen	
Wat een goed initiatief.	Dank voor uw reactie.
Ik vind dat jullie dit beter niet kunnen doen. Het is beter om Overvecht met rust te laten in plaats van het leven moeilijker te maken voor bewoners.	Dank voor uw bericht. Kunt u aangeven in welk opzicht u vindt dat dit plan het leven van de bewoners moeilijker maakt? Het idee van de gemeente is juist om het voor de buurt veiliger en mooier te maken, wij zijn ervan overtuigd dat dit plan een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Bedoelt u misschien de overlast tijdens werkzaamheden? Bij voorbaat dank voor uw reactie.
Verkeer	
Verkeer - Knip en knijp Donaudreef	
Is de knip op meerdere plekken bekeken op de Donaudreef?	Ja, een knip is op verschillende plekken van de Donaudreef bekeken. Maar gelet op de beperkte hoeveelheid verkeer op de Donaudreef, dat het verkeer op de Donaudreef vooral bestemmingsverkeer is en het feit dat de gereden snelheden in lijn liggen met de wettelijk toegestane snelheid is er nu geen aanleiding om een knip aan te leggen. Een knip aanleggen zou in dit geval meer nadelen dan voordelen opleveren voor de omgeving (zoals verkeer dat verplaatst wordt naar andere (woon)straten, minder goede bereikbaarheid van winkels en woningen en minder goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten).

Een knip is dus niet mogelijk, maar een knijp misschien wel? Op de Amazonedreef is een bussluis, dit is wel een manier om ruimte te creëren voor de fietsroute. En bijkomend effect is dat de bus niet hoeft te wachten op langzaam verkeer.

Om de weg onaantrekkelijk te maken voor doorgaand (sluip)verkeer hebben bewoners in een bijeenkomst in februari 2022 gevraagd om een knip aan te brengen. Dit is om redenen niet verder uitgewerkt. Wij denken dat een knijp te hoogte van de bushalte een goed alternatief is. Op dat punt is er dan één rijstrook beschikbaar. Bussen die elkaar naderen geven elkaar de ruimte (blijkt ook zo te zijn bij de bussluis Amazonedreef).

Tijdens de eerdere bijeenkomst was een van de voorstellen een 'knip', of nauwkeuriger gezegd een bussluis halverwege. Een aantal deelnemers sprak zich hiervoor uit, maar jullie noemden zelf bezwaren, zoals dat er dan extra veel auto's op de Berezinadreef zouden gaan rijden.

Ik stelde toen een alternatief voor, namelijk een knip/bussluis op een zuidelijker plek, bijvoorbeeld bij het begin van de weg of bij de huidige bushalte Berezinadreef. Hebben jullie hier nog naar gekeken?

Dit idee heeft volgens mij een duidelijk voordeel boven een knip halverwege (bij het plantsoen). De meeste automobilisten aan het zuidwestelijk deel van de Donaudreef kunnen deze weg dan immers blijven gebruiken om de stad of wijk uit te rijden.

Een versmalling heeft voornamelijk zin als er aan de andere kant verkeer moet wachten. De verkeershoeveelheden die we nu zien op de Donaudreef zijn niet voldoende om dit te bewerkstelligen. Een versmalling heeft daarmee een beperkt effect.

Een versmalling heeft alleen zin bij grotere verkeershoeveelheden zodat verkeer op elkaar moet wachten. De verkeershoeveelheden die we nu zien op de Donaudreef zijn naar verwachting niet voldoende om een significant snelheidsremmend effect te bewerkstelligen. Ook kan het voorkomen dat auto's juist sneller gaan rijden om hun tegenligger voor te zijn. Daarnaast past een versmalling ook niet in het ontwerp zonder dat dat ten koste gaat van de breedte van de fietsstrook, parkeerplaatsen, voetpad en/of groen en dat heeft niet onze voorkeur.

In de nieuwe situatie is het profiel van de weg een stuk smaller dan in de huidige situatie. Daardoor wordt al een snelheidsremmend effect verwacht. Daarnaast worden drempels en fietsstroken aangelegd. Per saldo verwachten wij dat met dit pakket aan maatregelen de snelheid voldoende naar beneden wordt gebracht en de verkeersveiligheid wordt vergroot.

Bedankt voor uw reactie. Het beleid van de Gemeente Utrecht is erop gericht om Utrecht aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar te houden voor iedereen. Om dat te bewerkstelligen heeft het de voorkeur om 'knijpende' maatregelen te nemen (zoals het instellen van 30 km/u) in plaats van 'knippende' maatregelen (zie ook het coalitieakkoord). Voor het aanleggen van een knip zal er dan ook een goed onderbouwde aanleiding moeten zijn (zoals veel doorgaand verkeer, hoge snelheden enz.). Dat is bij de Donaudreef allemaal niet het geval. Op basis van de meting die is uitgevoerd komen wij namelijk tot de conclusie dat de hoeveelheid verkeer beperkt is en geen aanleiding geeft om aan te nemen dat er sprake is van veel doorgaand verkeer. Ook de gereden snelheden liggen in lijn met de wettelijk toegestane snelheid waardoor ook de gereden snelheden

Dat is belangrijker dan de mogelijkheid om met de auto naar de wijken dichterbij de binnenstad te kunnen rijden of naar het Groot Winkelcentrum (ook met fiets of benenwagen goed bereikbaar) of andere buurten in Overvecht. Voor mij persoonlijk maakt dat niet uit (ik heb geen auto), maar ik hoop natuurlijk ook op draagvlak bij de autorijdende buurtgenoten. Bovendien zal dit tot minder omrijverkeer leiden dan de knip halverwege. Concreet heeft een zuidelijke knip vermoedelijk de volgende gevolgen:

* Voor doorgaand verkeer van en naar buiten de wijk verliest de Donaudreef elke aantrekkingskracht. Een veel sterkere oplossing dus dan wat drempels, bochten of andere aanpassingen.

* Een deel van de automobilisten vanaf de Darwindreef zal via de Wolgadreef naar de Moldaudreef rijden, zodat het westelijker deel van die weg iets zwaarder belast wordt (het kruispunt met de Donaudreef echter minder). Maar autorijders op de NRU zullen meteen de Moldaudreef nemen.

* Buurtbewoners die de stad uit willen kunnen de Donaudreef blijven gebruiken. Bij een knip halverwege moeten de automobilisten in de 'beroemde-vrouwenbuurt' (ook wel 'historische-heldinnenbuurt') omrijden via Moezeldreef of Berezinadreef naar de Moldaudreef, wat niet alleen voor hen irritant is maar ook voor extra overlast kan zorgen. Dat nadeel is er niet in deze optie, zodat de weerstand tegen dit idee minder zal zijn dan bij een knip halverwege.

* Automobilisten die vanuit de Donaudreef en aanliggende straten naar andere delen van Overvecht willen, zullen mogelijk de Berezinadreef of Jeanne d'Arcdreef nemen. Ook als die mensen naar de Mr. Tripkade willen, zullen ze misschien die route kiezen in plaats van om te rijden via de Eykmanlaan. Dit geeft dus een iets hogere verkeersdruk op de Berezinadreef, maar het gaat waarschijnlijk om een betrekkelijk kleine groep.

* De Berezinadreef blijft nog beschikbaar voor mensen die bijvoorbeeld aan de Ikarosdreef wonen. Dit vergroot de aantallen uit het vorige punt iets, maar niet veel. Mensen die bij de

geen aanleiding geven voor het toepassen van een knip. Een knip aanleggen zou in dit geval meer nadelen dan voordelen opleveren voor de omgeving (zoals verkeer dat verplaatst wordt naar andere (woon)straten, minder goede bereikbaarheid van winkels en woningen en minder goede bereikbaarheid voor hulpdiensten). De keuze om geen knip aan te leggen gaan we om bovenstaande redenen niet heroverwegen.

Wolgadreef wonen, zullen meestal die weg (blijven) nemen.

* Een zuidelijke knip pakt enigszins ongunstig uit voor de verkeersdruk op de Wolgadreef, maar gunstig voor het nu erg drukke stationsgebied (Tiberdreef).

Een knip/bussluis. Het idee om deze zuidelijker te doen (dichter bij het station), zou de zin daarvan volgens jullie onderuithalen. In mijn vorige mail zette ik uiteen dat een knip (bussluis) op zo'n plek waarschijnlijk wél zin heeft als mijn vermoeden klopt dat een groot deel van het huidige autoverkeer doorgaand verkeer is. Voor die automobilisten heeft het dan immers weinig zin meer om nog door de Donaudreef te rijden, terwijl de autorijdende buurtbewoners er met die plek minder last van hebben.

De verschuiving van autoverkeer naar andere straten binnen Overkapel zal gering zijn, omdat er voor bestemmingsverkeer weinig alternatieven voor de Donaudreef zijn terwijl voor doorgaand verkeer de beter op autoverkeer toegeruste wegen zoals Eykmanlaan en Moldaudreef dan de voorkeur zullen krijgen.

Een wegversmalling bij de bushalte(s), zodat er maar één bus/auto tegelijk door kan. Daar hadden jullie naar gekeken, maar dit zou niet kunnen vanwege de draaicirkel van de bus. Dat begreep ik niet goed, want de bus zou dan toch maar een of twee meter naar links moeten en heeft daar een ruime aanloop voor. Het zou kunnen dat er goede redenen zijn om die ideeën niet toe te passen, maar daar zou ik graag mee over horen.

Bedankt voor uw reactie. Het beleid van de Gemeente Utrecht is erop gericht om Utrecht aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar te houden voor iedereen. Om dat te bewerkstelligen heeft het de voorkeur om 'knijpende' maatregelen te nemen (zoals het instellen van 30 km/u) in plaats van 'knippende' maatregelen (zie ook het coalitieakkoord). Voor het aanleggen van een knip zal er dan ook een goed onderbouwde aanleiding moeten zijn (zoals veel doorgaand verkeer, hoge snelheden enz.). Dat is bij de Donaudreef allemaal niet het geval. Op basis van de meting die is uitgevoerd komen wij namelijk tot de conclusie dat de hoeveelheid verkeer beperkt is en geen aanleiding geeft om aan te nemen dat er sprake is van veel doorgaand verkeer. Ook de gereden snelheden liggen in lijn met de wettelijk toegestane snelheid waardoor ook de gereden snelheden geen aanleiding geven voor het toepassen van een knip. Een knip aanleggen zou in dit geval meer nadelen dan voordelen opleveren voor de omgeving (zoals verkeer dat verplaatst wordt naar andere (woon)straten, minder goede bereikbaarheid van winkels en woningen en minder goede bereikbaarheid voor hulpdiensten).

Een versmalling bij de bushalte of ergens anders op de Donaudreef heeft alleen zin bij grotere verkeershoeveelheden zodat verkeer op elkaar moet wachten. De verkeershoeveelheden die we nu zien op de Donaudreef zijn naar verwachting niet voldoende om een significant snelheidsremmend effect te bewerkstelligen. Ook kan het voorkomen dat auto's juist sneller gaan rijden om hun tegenligger voor te zijn. Daarnaast past een versmalling ook niet in het ontwerp zonder dat dat ten koste gaat van de breedte van de fietsstrook, parkeerplaatsen,

	<p>voetpad en/of groen en dat heeft niet onze voorkeur.</p> <p>In de nieuwe situatie is het profiel van de weg een stuk smaller dan in de huidige situatie. Daardoor wordt al een snelheidsremmend effect verwacht. Daarnaast worden drempels en fietsstroken aangelegd. Per saldo verwachten wij dat met dit pakket aan maatregelen de snelheid voldoende naar beneden wordt gebracht en de verkeersveiligheid wordt vergroot.</p>
Verkeer - Voetgangers	
<p>Het zou het verkeer voor voetgangers veel veiliger maken als er een zebrapad zou komen op het kruispunt van de Anna van Burendreef en Jeanne d' Arcdreef.</p> <p>Zebra paden aanbrengen op meerdere gedeeltes maar met name ter hoogte bushalte, Wolgadreef en Moezeldreef.</p> <p>Er zijn wel oversteekpaden in het ontwerp opgenomen, maar geen zebrapaden?</p> <p>Nogmaals: maak een zebrapad aan de zuidzijde.</p>	<p>In 30-kilometergebieden en op 30km wegen zijn we terughoudend in het plaatsen van zebrapaden omdat auto's dan langzaam genoeg rijden om veilig over te kunnen steken (zie ook de website: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersveiligheid/wat-doet-de-gemeente/). Daarnaast zijn de verkeersaantallen in de Donaudreef relatief gezien beperkt waardoor er voldoende ruimte en tijd is tussen passerende auto's om veilig over te kunnen steken.</p> <p>Daarnaast kunnen zebrapaden zorgen voor schijnveiligheid. Vooral als zebrapaden worden aangelegd op locaties waar relatief weinig voetgangers oversteken. Automobilisten hoeven bij weinig overstekende voetgangers bijna nooit te stoppen, daar went de automobilist dan aan, waardoor die ook in de meeste gevallen niet stopt als iemand wél een keer wil oversteken bij een zebrapad. Dat zorgt dan weer voor verkeersonveilige situaties en ongevallen.</p> <p>In het nieuwe ontwerp is de Donaudreef ook een stuk smaller en is de snelheid lager dan in de huidige situatie waardoor oversteken makkelijker wordt. De positie en de vormgeving van de oversteekplekken werken we verder uit in de volgende ontwerpfase.</p>
<p>De looproutes zijn niet logisch (vanuit zijstraten).</p>	<p>De looproutes en daarbij de oversteeklocaties worden in de volgende ontwerpfase nogmaals bekeken en waar nodig aangepast.</p>
<p>Er is een looproutes die in een groenstrook met boom uitkomt, waarbij voetgangers met een beperking een slinger moeten maken die te smal</p>	<p>In het ontwerp zijn de voetpaden minimaal 1.80 breed, dit geldt ook voor de wandelroute door de parkzone nabij de bushalte.</p>

is (de gemeente heeft vastgelegd dat het uitgangspunt is dat looproutes minimaal 1,5 m breed zijn en dat puntvernauwingen in looproutes nooit smaller mogen zijn dan 0,9 m conform het HOR en de richtlijn 'Voetpaden voor iedereen').

Looproutes zijn niet veilig omdat de bestaande middeneilanden in het nieuwe plan niet zijn opgenomen en kwetsbare voetgangers (denk aan kinderen en ouderen) niet of nauwelijks in staat zijn om de verkeersbewegingen vanuit beide verkeersrichtingen gelijktijdig in te schatten. Met name bij de oversteken langs de Moezeldreef en Wolgadreef zijn middeneilanden gewenst en ook bij de overgang van de Jeanne D'Arcdreef voor de bewoners van Philadelpiazorg. Bij voorkeur de oversteken langs de Moezeldreef en Wolgadreef ook voorzien van een zebrapad.

(Nabij Moezeldreef) Zowel bij oversteek op Donaudreef als 2 x oversteek over Moezeldreef ontbreken opritten voor voetgangers (conform het HOR). Deze moeten volgens Handboek Openbare Ruimte (HOR) uitgevoerd worden met een markering witte noppentegels (60 cm breed). Deze markering bij alle oversteekpunten toevoegen.

Voor oversteek-comfort pleiten we om oversteekpunten te combineren met verkeersdrempels, zodat er voor voetgangers zo min mogelijk hoogteverschillen zijn. Tijdens de informatieavond werd de vrees uitgesproken dat daar dan auto's gaan parkeren. Dit is een kwestie van direct bij oplevering handhaven én dit kan worden voorkomen als de breedte ruim genoeg is voor voetgangers (1.80 m) , maar niet lang genoeg voor de auto. De drempels kunnen ook worden voorzien van een parkeerverbod (een gele lijn), zoals op de hoek Kretadreef/Humberdreef.

De looproutes en daarbij ook de oversteeklocaties worden in de volgende ontwerpfase nogmaals bekeken en waar nodig aangepast. In 30-kilometergebieden en op 30km wegen zijn we echter terughoudend in het plaatsen van zebrapaden omdat auto's dan langzaam genoeg rijden om veilig over te kunnen steken (zie ook de website: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersveiligheid/wat-doet-de-gemeente/>). Daarnaast zijn de verkeersaantallen in de Donaudreef relatief gezien beperkt waardoor er voldoende ruimte en tijd is tussen passerende auto's om veilig over te kunnen steken. In het nieuwe ontwerp is de Donaudreef ook een stuk smaller en is de snelheid lager dan in de huidige situatie waardoor oversteken makkelijker wordt.

In het ontwerp zijn oversteekpunten als principe weergegeven. In de volgende ontwerpfase worden deze verder uitgewerkt. Hierbij worden de principes uit het HOR gebruikt.

De positie van de plateaudrempel in het functioneel ontwerp is gericht op het maximaliseren van de snelheidsremming. De drempels liggen het meest gunstig ten opzichte van parkeerplaatsen en zijwegen. In de volgende ontwerpfase wordt onderzocht of het mogelijk is om oversteekplekken en plateaudrempels te combineren.

Het lijkt er op dat er 40-50 cm uitstapstrook is naast de parkeerstrook. Dit is te weinig. De praktijk leert dat de auto dan bewust iets verder van de strook wordt geparkeerd zodat er voldoende ruimte is om uit te stappen en langs de auto te lopen. Voor deze strook daarom uit met minimaal 2 stoeptegels van 30 cm en voer dit uit met een afsluitband zodat deze niet gaan verzakken als de grond in de groenstroken verzakt.

Op verschillende plekken zijn de groenstroken te dicht naast de parkeervakken geplaatst, daar heb je maar één stoeptegel de ruimte om uit te stappen. Daar moeten jullie iets mee doen. Eén extra stoeptegel breedte is daar nodig. Dus niet het aantal parkeervakken veranderen, maar de uitstapstrook moet breder.

In Tuindorp zijn er zebrapaden, maar zonder reflectors (die vlak vóór het zebrapad licht schijnen of weerkaatsen). Die reflectoren zijn nodig, anders doen de automobilisten er nog niks mee.

De wortels van de bomen komen in de stoep naar boven, dat is onveilig bij het uitstappen bij de bushalte.

Als jullie de stoep verhogen ter plaatse van de bushalte bij het park, dan moet men dus omhoog klimmen op de stoep. Hoe zien jullie dat met de toegankelijkheid voor bijvoorbeeld mensen in een rolstoel?

De bushalte is vormgegeven als verhoging tov het normale wegdek.
Wordt er daarbij rekening gehouden met de drempelloze toegang en de platformhoogte? Als die ook verhoogd wordt, is het dan nog goed toegankelijk vanaf de stoep (bushaltes op normale hoogtes liggen al een stukje boven het normale trottoir)?

Het lijkt erop dat de zuidwestelijke oversteekplaats van de Jeanne d'Arcdreef naar de Anna van Burendreef (niet die bij de bushalte maar de andere kant van dit kruispunt)

In het ontwerp is een uitstapstrook van 50cm opgenomen en worden de nieuwe parkeervakken 2,20m breed. Hiermee wordt meer ruimte geboden om uit te stappen en langs de auto te lopen dan in de huidige situatie.

Dank voor de input, we nemen dit mee in de overwegingen voor de inrichting.

Er komt een geheel nieuwe stoep ter hoogte van de bushalte. Met meer ruimte voor de voetganger en het wordt netjes vlak.

Dat is iets om in de uitwerking van het ontwerp goed te bekijken en uit te werken.

De locaties van de oversteeken worden in de volgende ontwerpfase verder onderzocht om te komen tot de juiste locaties. Uw toelichting helpt bij het vinden van de juiste locatie voor deze oversteek. Dank daarvoor.

verdwijnt. Dat zou ik jammer vinden, want die gebruik ik vaak.

Bovendien zie ik heel vaak andere mensen daar oversteken, waaronder kinderen. Misschien wel vaker dan via de oversteekplaats bij het plantsoen. Misschien omdat mensen niet in het plantsoen wonen maar in de buurt rond de Jacoba van Beierendreef, dan ligt die oversteekplaats meer op hun looproute. Het is daar ook lichter (minder schaduw van bomen) dan aan de andere kant. Verder heeft die halte het voordeel dat je niet vlak voor of achter de bus of wachtende auto's oversteekt, wat veiliger voelt (wie de bus wil halen, zal juist dichterbij de bus oversteken, maar andere voetgangers liever niet).

Ik meen mij te herinneren dat in het eerdere plan in 2019 voor dit gebied het hele kruispunt een hogere ligging zou krijgen, als plateaudrempel.

Op de visualisatie (p. 15) is niet goed te zien of dit in het nieuwe plan ook zo is. Is de op p. 12 genoemde 8 meter lengte voor een 'plateaudrempel' hier van toepassing?

Op de kaart is het begin van de Jeanne d'Arcdreef roze wat zo te zien betekent dat dit deel, anders dan in het vorige plan, niet meedoet met de verhoging. Elders op de kaart staan wel andere duo's oversteekplaatsen, ook vlakbij zijstraten, dus het is niet duidelijk waarom dat hier niet zou kunnen.

Vanwege de toegankelijkheid zou de stoep ongeveer even hoog moeten zijn als de instap van de bussen. Dus geen gelijke hoogte van rijbaan en stoep daar. Een deelnemer vroeg zich af hoe je dan kunt oversteken.

Vooraf voor mindervaliden zou een gelijkvloerse oversteek prettiger zijn, en daar eerder ook sprake van. Mocht het idee om van het kruispunt een plateau te maken (punt 4) niet doorgaan, dan heb ik nog wel een suggestie: de stoep kan naar de oversteek toe geleidelijk aflopen tot deze op gelijke hoogte is als de rijbaan.

De bushalte is vormgegeven als verhoging tov het normale wegdek.

Wordt er daarbij rekening gehouden met de drempelloze toegang en de platformhoogte? Als

De bushalte wordt verhoogt aangelegd als een verlengde plateau drempel.

Ook de Jeanne D'Arcdreef doet mee met de verhoging. Hier is ook een uitritconstructie (soort drempel) van toepassing.

De toegankelijkheid is een belangrijk onderdeel tijdens het maken het ontwerp. Bij de verdere uitwerking wordt hier rekening mee gehouden.

De toegankelijkheid komt zeker aan bod bij de ontwerpfase. Goed dat u dat aangeeft.

<p>die ook verhoogd wordt, is het dan nog goed toegankelijk vanaf de stoep (bushaltes op normale hoogtes liggen al een stukje boven het normale trottoir)?</p> <p>Het opheffen van de halte bij de Berezinaadreef kan invloed hebben op de toegankelijkheid. Voor veel mensen is het niet zo'n groot probleem om 200m extra te lopen naar de volgende bushalte, maar het kan zijn dat dat juist voor bezoekers van bijvoorbeeld Buurtcentrum Berezina wel geldt.</p> <p>Ook als het niet om veel reizigers gaat, kan het voor die reizigers misschien wel veel verschil maken. Is dit onderzocht?</p>	<p>Er is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen. Doordat het om een halve aansluiting gaat zijn mensen verplicht om vanaf de richting Moezeldreef op een andere plek uit te stappen. Denk aan station Overvecht of halte Donaudreef. De keuze is gemaakt om de vrijgekomen ruimte voor groen en parkeren te gebruiken.</p>
<p>Verkeer- veiligheid</p>	
<p>Ook is het de vraag of het werkelijk de verkeersveiligheid vergroot of niet. Misschien valt het ook allemaal wel mee met de verkeersonveiligheid. Het zou bijvoorbeeld kunnen lonen te kijken naar alternatieven. Bvb strakkere handhaving van de maximumsnelheid. Of misschien dertig zonder obstakels.</p> <p>Ik heb zorgen over de veiligheid van kinderen, het ontwerp stelt me niet gerust. Hoe zien jullie het bewegen van kinderen van speeltuin naar speeltuin? Er is geen zebrapad.</p> <p>Maar in deze buurt zijn heel veel kinderen al zelfstandiger buiten. Dit zijn geen Tuindorpkinderen zeg maar, dit zijn Overvechtkinderen.</p> <p>Gaat het middeneiland nu weg? Zijn paaltjes, tussenstoepjes en dergelijke een optie?</p>	<p>We zullen de situatie blijven monitoren om te bepalen of de verkeersveiligheid toeneemt. Strakkere handhaving is niet nodig omdat nu in de meeste gevallen de gereden snelheid onder de 50 km/u ligt. Een inrichting met een snelheidsregime van 30 km/u zonder obstakels is niet wenselijk omdat dan de gereden snelheid altijd hoger zal liggen dan de wettelijke snelheid.</p> <p>De verkeersaantallen in de Donaudreef zijn relatief gezien beperkt, waardoor er voldoende ruimte en tijd is tussen passerende auto's om veilig over te kunnen steken. In het nieuwe ontwerp is de Donaudreef ook een stuk smaller en overzichtelijker en op een aantal plekken komt de stoep tot aan de rijbaan. Daarnaast is de snelheid lager dan in de huidige situatie waardoor oversteken makkelijker en veiliger wordt.</p> <p>Het middeneiland gaat inderdaad weg. Zoals gezegd verwachten we dat in het nieuwe ontwerp oversteken makkelijker en veiliger wordt. Het gaat er op vooruit ten opzichte van nu. Kinderen, en hun ouders, zullen uiteraard ook in het nieuwe ontwerp wel moeten blijven</p>

De fietsstrook wordt eigenlijk een fietssuggestiestrook: auto's mogen er ook over rijden, voor hen is er immers maar één rijstrook voor twee richtingen. In het voorlopig ontwerp staat echter toch het woord 'fietsstrook'. Op de visualisatie op p. 14 staan géén fietssymbolen op het wegdek, maar op de plattegrond wel. Ik weet nog niet of een dergelijke inrichting veilig zal aanvoelen, in combinatie met de geparkeerde auto's. De smalle Troelstralaan vind ik om die reden tamelijk onprettig. Niet dat ik per se tegen het mengen van verkeersdeelnemers ben: de Prins Hendriklaan vind ik juist fijn. Door de constructie met twee smalle rijbanen rijden auto's daar vanzelf langzamer.

De aansluiting met de Moezeldreef/(Tiberdreef) lijkt mij door het weghalen van het middeneiland en het versmallen van de kruising voor iedereen gevaarlijker te worden doordat iedereen op elkaars banen komt.

Vanaf de Donaudreef betekent dat als auto's ruimte willen maken voor fietsen, ze de toegang blokkeren voor tegemoetkomend verkeer vanaf de Tiberdreef / Moezeldreef, en als ze ruimte maken voor het tegemoetkomend verkeer, blokkeren ze het fietspad vanaf de Donaudreef, inclusief fietsers die naar rechts willen afslaan naar de Moezeldreef en nu helemaal niets met het kruispunt te maken hebben. Het scherper maken van de hoek aan de kant van de Tiberdreef lijkt me voor fietsers een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie en vergroot de kans dat fietsers de bocht te ruim nemen en tegen een tegemoetkomende auto komen.

Ook merk ik dat krappe kruispunten soms eerder gevaarlijk gedrag uitlokken, omdat je elkaar steeds blokkeert. Mensen willen snel de weg vrij maken, en nemen daarom soms onverstandige risico's. De kruising van de Donaudreef met de Berezindreef bijvoorbeeld, is vrij krap ingericht maar wordt nu door de afsluiting van de Moldaudreef veel gebruikt.

opleppen in het verkeer en bij het oversteken, net zoals nu.

Het wordt een fietsstrook. Inderdaad, de symbolen op p. 14 zijn weggelaten. Het gaat even om het beeld in dit geval. Wij verwachten op basis van ervaring dat deze inrichting een positieve bijdrage levert aan de verkeersveiligheid zelf en ook aan de beleving van verkeersveiligheid. We zullen dit na uitvoering ook blijven monitoren.

De aansluiting wordt inderdaad smaller waardoor het makkelijker en veiliger wordt om over te steken dan in de huidige situatie en een middeneiland niet meer nodig is. Door het smallere profiel zullen auto's inderdaad beter op moeten letten dat men niet teveel op de andere weghelft komt. Dat zorgt er in de praktijk vaak voor dat automobilisten hun snelheid minderen en het daardoor juist veiliger wordt. Bij een ruime opzet van de aansluiting, zoals nu het geval is, ontstaan ook gevaarlijke situaties omdat de auto's veel ruimte hebben en daarmee ook sneller de bocht kunnen nemen. In het nieuwe ontwerp proberen we dat juist te voorkomen. Het ontwerp en de bochtstralen zijn verder afgestemd op het gebruik en de richtlijnen voor de verschillende verkeersdeelnemers zodat we niet de verwachting hebben dat het onveiliger wordt.

In 30-kilometergebieden en op 30km wegen zijn we terughoudend in het plaatsen van zebrapaden omdat auto's dan langzaam genoeg rijden om veilig over te kunnen steken (zie ook de website: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersveiligheid/wat-doet-de-gemeente/>). Daarnaast zijn de verkeersaantallen in de Donaudreef relatief gezien beperkt waardoor er voldoende ruimte en

<p>Terwijl die kruising minder verkeer heeft dan Tiberdreef/Moezeldreef/Moldaudreef zie ik er meer gevaarlijke dingen, voelt het veel onveiliger en zag ik al een paar voetgangers die er nauwelijks over konden steken. Die drukte daar is tijdelijk gelukkig, maar het smallere kruispunt nodigt niet uit tot een rustigere, veiligere situatie, maar tot meer onoverzichtelijkheid en daarmee meer risico's. Ook voor voetgangers zou de nieuwe situatie gevaarlijker worden, omdat ze te maken hebben met verkeer van meerdere kanten tegelijk en zonder middeneiland. Maar misschien is hier met een middeneiland wel een zebepad te overwegen? De zebapaden op het kruispunt Prins Bernhardlaan / Zwanenvechtlaan hebben volgens mij heel goed uitgepakt. Voetgangers zouden al voorrang moeten krijgen van het afslaand verkeer vanaf de Tiberdreef/Moezeldreef (recht door op de zelfde weg gaat voor), een zebepad zou dat onderstrepen, en voorrang op auto's vanaf de Donaudreef lijkt me helemaal terecht en goed te doen.</p>	<p>tijd is tussen passerende auto's om veilig over te kunnen steken. In het nieuwe ontwerp is de Donaudreef ook een stuk smaller en is de snelheid lager dan in de huidige situatie waardoor oversteken makkelijker wordt en middeneilanden niet nodig zijn.</p>
<p>Verkeer – snelheid en maatregelen</p>	
<p>De Donaudreef is ca 500 m lang en heeft een lange zichtlijn. Automobilisten hebben dan de neiging om te hard te rijden. Rijbanen in 30 km zones moeten worden voorzien van snelheidsremmende maatregelen. Omdat drempels busvriendelijk moeten zijn, voldoen deze drempels niet aan de fundamentele eis dat zijn de snelheid van (te) hard rijdende automobilisten moeten afremmen. Dit pleit voor andere type verkeersremmers. Als suggestie: a. De versmallingen met voorrangsaanduiding op de Tigrisdreef werken goed. Zo'n sluisje is op veel plekken in combinatie met een voetgangersoversteek uitgevoerd.</p>	<p>Een versmalling heeft alleen zin bij grotere verkeershoeveelheden zodat verkeer op elkaar moet wachten. De verkeershoeveelheden die we nu zien op de Donaudreef zijn naar verwachting niet voldoende om een significant snelheidsremmend effect te bewerkstelligen. Ook kan het voorkomen dat auto's juist sneller gaan rijden om hun tegenligger voor te zijn. Daarnaast past een versmalling ook niet in het ontwerp zonder dat dat ten koste gaat van de breedte van de fietsstrook, parkeerplaatsen, voetpad en/of groen en dat heeft niet onze voorkeur.</p> <p>In de nieuwe situatie is het profiel van de weg een stuk smaller dan in de huidige situatie. Daardoor wordt al een snelheidsremmend effect verwacht. Daarnaast worden drempels en fietsstroken aangelegd. Per saldo verwachten</p>

<p>De Orinocodreef (herinrichting naar 30 km bijna gereed) heeft een vergelijkbare lengte (500 m) en daar zijn nu 8 drempels (+ uitritdrempel bij de Japuradreef) terwijl er in het ontwerp Donaudreef maar 4 drempels en een plateau bij de bushalte zijn getekend. Wat zijn de échte snelheidsremmers en waar zijn die effectief gebleken bij een belangrijke fiets- en busroute?</p> <p>Er zijn nog steeds lange zichtlijnen. Is er geen maatregel mogelijk om dit te doorbreken, bijvoorbeeld een zig-zag in de weg brengen?</p> <p>In de praktijk hebben we hier te maken met raddraaiers, zij doen niets met 30 kilometer per uur.</p> <p>De ene keer zeggen jullie dat een maatregel niet past bij een 30km/u-zone, de andere keer zeggen jullie dat jullie de Donaudreef niet behandelen als een 30km/u-zone.</p>	<p>wij dat met dit pakket aan maatregelen de snelheid voldoende naar beneden wordt gebracht en de verkeersveiligheid wordt vergroot.</p> <p>De situatie op de Tigrisdreef is niet vergelijkbaar met de beoogde nieuwe situatie op de Donaudreef. De Tigrisdreef is 9 meter breed en de Donaudreef wordt 6,5 meter breed. Daarnaast worden op de Donaudreef twee brede fietsstroken (2,00 m) toegepast. Om de voorgestelde versmalling te kunnen uitvoeren . moeten de fietsstroken lokaal versmald of opgeheven worden om de benodigde ruimte te creëren (rijbaan 3.25, twee middeneilanden van 1.00 meter breed en twee fietsstroken van 2.00 meter breed).</p> <p>De Orinocodreef is geen belangrijke busroute, waardoor de inrichting daar afwijkt van de inrichting Donaudreef. De drempels in het ontwerp van de Donaudreef, in combinatie met het smallere profiel met fietsstroken moet zorgen voor een snelheidsremmend effect. Een concreet voorbeeld waar de snelheid door een vergelijkbare herinrichting naar beneden is gegaan is de Prinses Irenelaan.</p> <p>De bus heeft een bepaalde ruimte nodig om te kunnen passeren en is maatgevend in het ontwerp van de Donaudreef. Er is in het profiel van de Donaudreef geen ruimte beschikbaar om een 'zig-zag' aan te brengen, in combinatie met de fietsstroken en het langsparkeren waarbij voldoende ruimte overblijft voor de bus om te kunnen passeren. Om die reden kunnen we een 'zig-zag' niet toepassen.</p> <p>Helaas zijn er altijd mensen die zich niet aan de verkeersregels houden. Op deze mensen is de openbare ruimte niet in te richten.</p> <p>Dat klopt. In een 30 km/zone binnen de bebouwde kom hebben de wegen meer een 'woonfunctie' waar fietsers, voetgangers en autoverkeer met elkaar mengen. De Donaudreef is echter een weg binnen de bebouwde kom die de wijk ontsluit en onderdeel uitmaakt van een busroute en heeft daarmee een</p>
---	--

<p>Hoeveel drempels komen er, en wat voor soort drempels zouden dat worden?</p> <p>Hoe hard kan men die drempels nemen? Zijn ze makkelijk met hoge snelheid te nemen?</p> <p>Komen er geen drempels ter hoogte van de oversteekplaatsen?</p> <p>Waarom komt er geen drempel bij de uitrit van de garage aan de zuidzijde? Ze rijden daar als bezetenen namelijk. Vlakbij het kruispunt is het gevaarlijk om deze uitrit uit te rijden.</p>	<p>gebiedsontsluitende functie/verkeersfunctie. In de huidige situatie wordt de Donaudreef door omwonenden als verkeersonveilig ervaren en men ervaart geluidsoverlast. Om die redenen willen we de snelheid op de Donaudreef terugbrengen naar 30 km/u en daar is de nieuwe inrichting dan ook op gebaseerd door o.a. het smaller maken van de weg, de aanleg van drempels en de aanleg van fietsstroken. Maar een 'echte' 30 km/u-zone met bijbehorende maatregelen kan er niet van gemaakt worden omdat ook de gebiedsontsluitende/verkeersfunctie behouden moet blijven. Om die reden is de inrichting van de Donaudreef anders dan bijvoorbeeld de Jacoba van Beierendreef. De Jacoba van Beierendreef is een echte woonstraat.</p> <p>We maken plateau-drempels, vijf in totaal. We moeten er rekening mee houden dat de drempels goed te combineren zijn met de bus die er overheen gaat.</p> <p>Het zijn 30 km/u drempels die geschikt zijn gemaakt voor de bus. Dat is een voorwaarde van de busmaatschappij. Helaas zullen er in de praktijk altijd weggebruikers zijn die harder over de betreffende drempels rijden.</p> <p>Het nadeel van het plaatsen van drempels ter hoogte van oversteekplaatsen is dat auto's dan de stoep gaan gebruiken, bijvoorbeeld voor parkeren. De locaties van de drempels gaan we in de volgende fase optimaliseren.</p> <p>We onderzoeken ook van deze drempel de precieze locatie nog. In dit gebied moeten we rekening houden met de overgang van 30 naar 50 km (Donaudreef-Moezeldreef). Ook neemt de bus bij deze kruising de bocht, een drempel wordt dan snel kapot gereden. Bij uitritten worden geen drempels aangebracht. De uitrit is een ander wegtype dan de Donaudreef en met een drempel wordt dit gelijkwaardig. Om de weg herkenbaar te houden is ervoor gekozen om de drempel niet ter hoogte van de uitrit te plaatsen.</p>
--	---

<p>Suggestie: bij de Elbedreef is een oversteek met een middeneiland, gele en rode paaltjes bij scholen. Is er ter hoogte van het gebouw waar we nu zijn (buurthuis Burezina) een middeneiland mogelijk, of heb je daar een bredere straat nodig? Wat zijn de voor- en nadelen van zo'n middeneiland?</p> <p>Is er zo'n zwarte drempel, een soort kussentje voor de bus, een mogelijkheid hier?</p>	<p>Dan zal de straat inderdaad verbreed moeten worden. Dat gaat ten koste van parkeren en andere functies. De gedachte achter het nieuwe ontwerp is juist om ervoor te zorgen dat de weg smaller wordt en een lagere snelheid krijgt zodat oversteken makkelijker wordt dan in de huidige situatie het geval is.</p> <p>De kussentjes worden in de Gemeente niet meer op 30 km/u wegen toegepast. De plateaudrempel is het alternatief geworden. Nadeel van zo'n oplossing is dat de auto's van tegenwoordig steeds groter en breder zijn geworden. Zulk soort drempels hebben weinig effect, de auto's rijden er net als de bus makkelijk overheen. Bovendien is dit voor fietsers een nadeel; het gaat ten koste van de fietsstrook.</p>
<p>Verkeer - voorrang</p>	
<p>Blijft de Donaudreef een voorrangsweg?</p>	<p>Ja, de Donaudreef blijft een voorrangsweg. De Donaudreef ontsluit de wijk en heeft daarmee een gebiedsontsluitende functie. Een van de landelijke voorkeurskenmerken van een weg met een gebiedsontsluitende functie is dat het een voorrangsweg moet zijn. Door bij deze landelijke voorkeurskenmerken aan te sluiten is de weg voor iedereen herkenbaar en logisch ingericht. Dat is van belang zodat iedereen weet hoe men zich moet gedragen op een dergelijke weg. Daardoor wordt de verkeersveiligheid verhoogd.</p> <p>Om de voorrang te regelen is in het concept-ontwerp aan het begin van elke zijstraat een inritconstructie (soort drempel) aangelegd. Verkeer vanuit de zijstraten moet daardoor voorrang verlenen aan al het verkeer op de Donaudreef.</p>
<p>Verkeer - doorstroming</p>	
<p>Wie weet dat het u helpt. Over het algemeen wordt Overvecht gekenmerkt door een andere etnische, culturele, politieke en sociaal economische samenstelling dan de rest van de stad. Mensen in Overvecht zullen om die reden minder vaak de fiets pakken en vaker de auto of de scooter. Dat zie je niet echt terug in dit plan. Het zou kunnen dat het plan goed gaat maar</p>	<p>Het doel van het plan qua verkeer is er op gericht om de Donaudreef veiliger te maken en geluidsoverlast te verminderen. Om dat voor elkaar te krijgen wordt o.a. de snelheid verlaagd naar 30 km/u. Verder verwachten wij geen filevorming als gevolg van het instellen van 30 km/u. Filevorming in woonwijken wordt vaak veroorzaakt door kruispunten waar de</p>

<p>met meer verkeersobstakels is er wel een risico op filevorming (wat elders in de wijk al voorkomt). Ook is het voor bewoners vervelend dat ze minder snel van a naar b kunnen.</p>	<p>doorstroming niet optimaal is. Daar is bij de Donaudreef geen sprake van. Het feit dat de verkeersveiligheid door het instellen van 30 km/u verbetert weegt in dit geval zwaarder dan dat de bewoners zich iets minder snel van A naar B kunnen verplaatsen als ze over de Donaudreef rijden.</p>
<p>Verkeer – aangrenzende straten</p>	
<p>Ik heb even naar het overzicht (kaart) gekeken waar de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur en tot mijn verbazing komt het gedeelte van de Wolgadreef vanaf de Darwindreef tot de Donaudreef er niet in voor. Op dit gedeelte wordt structureel te hard gereden en is daardoor heel erg niet kindvriendelijk. Op het gedeelte tussen de Medusadreef en Agamemnondreef is een speeltuin gelegen, waar veel jonge kinderen van gebruik van maken. Komt erbij dat op dit gedeelte een scherpe bocht aanwezig is waar nauwelijks wordt afgeremd en waar in het verleden meerdere ongelukken zijn gebeurd. Graag dit gedeelte van de Wolgadreef in overweging om hier ook snelheidsverlagende maatregelen te treffen. Bij voorbaat dank en veel succes met de werkzaamheden.</p> <p>Aansluiting met Wolgadreef moet over nagedacht worden. Snelheid Wolgadreef is te hoog, daar passende maatregelen nemen om de aansluiting veilig te maken.</p> <p>Ik mis een goede aansluiting op de Wolgadreef. Het is niet veilig daar. Bij de oversteek richting de Jumbo is het ook gevaarlijk.</p>	<p>Hartelijk dank voor uw suggestie. Als de mogelijkheid zich voordoet om de Wolgadreef opnieuw in te richten zullen we goed afwegen of het verlagen naar 30 km/u een mogelijkheid is.</p> <p>Vanuit de Donaudreef moet voorrang worden verleend aan het verkeer op de Wolgadreef door middel van haaiantanden. Dit vanwege het verschil in snelheid tussen Donaudreef (30 km/h) en Wolgadreef (50 km/h). Als de mogelijkheid zich voordoet om de Wolgadreef opnieuw in te richten zullen we goed afwegen of het verlagen naar 30 km/u een mogelijkheid is.</p>
<p>Verkeer - zichtlijnen</p>	
<p>Parkeervakken verder van inritten plannen om zicht te verbeteren op de Donaudreef. Het gaat hier met name om de Jacoba van Beierendreef en de twee uitritten van de garages.</p> <p>Wij wonen op de maria van hongarijreedreef. Als we de donaudreef willen opfietsen naar links richting station (en dus de straat moeten oversteken) hebben we momenteel eeg slecht zicht op verkeer op de straat van links door t</p>	<p>Bedankt voor uw suggestie. Daar gaan we in de volgende ontwerpfase nog naar kijken.</p>

<p>parkeervak/de parkeervakken aan de linkerkant. Als daar een hoog busje staat of een wat hogere auto heb je geen goed zicht op de straat. Je moet bijna met je fiets op de straat staan op om te kunnen zien of de weg links vrij is. Er is een drempel en t loopt af dus gevaarlijke situatie, helemaal voor kinderen. Bij herinrichting hier graag rekening mee houden. Dus parkeervak niet helemaal tot de oprit naar maria van hongarijedreef laten doorlopen, maar hier lege ruimte creëren. Hetzelfde slechte zicht heb je als je uit de parkeergarage rijdt richting donaudreef. Door de parkeervakken heb je geen zicht op de straat.</p> <p>Kies voor een lage begroeiing en onderhoudt dit goed, zodat de vrije doorgang permanent is gewaarborgd en voetgangers goed zicht op de weg hebben als ze oversteken.</p> <p>Er staan nu vaak busjes op de parkeerplaatsen bij uitritten en zijwegen. Het zicht is slecht. Een stoep, zoals nu in het ontwerp, tussen die parkeerplaatsen zien de automobilisten alsnog niet.</p> <p>Tussen de parkeervakken zijn de zichtlijnen links en rechts slecht.</p>	
<p>Verkeer - fiets</p>	
<p>De bus krijgt een langere reistijd door de lagere snelheid. Daarnaast is de ruimte beperkt om in te halen. Dit voor een bushalte met daarnaast een vrijliggend fietspad, eventueel in combinatie met een knijp thv de bushalte, zodat:</p> <p>a. de bus niet langzaam achter fietsers hoeft te rijden om vervolgens te kunnen halteren;</p> <p>b. wordt voorkomen dat fietsers een halterende bus voorbij fietsen en dus in de dode hoek komen te rijden (wat gevaarlijke situaties oplevert); fietsers als alternatief niet op het trottoir gaan rijden. Omdat voor en na de bushalte een inritconstructie is, kunnen fietsers</p>	<p>Ook de bus zal zijn snelheid aan moeten passen. Juist het feit dat er ook fietsers rijden zorgt ervoor dat de snelheid naar beneden wordt gebracht. Een vrijliggend fietspad vraagt veel ruimte die op deze plek niet beschikbaar is. Daarnaast zorgt dit voor een extra kruising tussen fietsers en voetgangers die in- en uitstappen bij de bus.</p> <p>Bussen halteren op de rijbaan. Fietsers zullen even moeten wachten op een halterende bus. De stoptijd van de bus is beperkt en de bus stopt slechts 4x per uur. Daarmee is de kans dat een fietser achter de bus moet wachten klein en als de fietser al moet wachten is de wachttijd</p>

al vroeg de keuze maken voor het trottoir als fietspad. Dit is conflicterend met in/uitstappende passagiers.

Wij pleiten ervoor om alternatieve varianten ter hoogte van de bushalte met vrijliggende fietspaden uit te werken. Om een korte bocht voor fietsers te voorkomen, kan worden gedacht aan een langer vrijliggend fietspad dat bij de zijwegen weer naar de weg buigt. Als de bushalte in een versmalling wordt aangelegd, kan voldoende ruimte worden gemaakt om vrijliggende fietspaden om de bushalte aan te leggen. Het asfalt van het fietspad ter hoogte van de busluis over de gehele lengte van de bushalte op gelijke hoogte leggen met het trottoir, zodat voetgangers met beperking of met een kinderwagen goed kunnen in- en uitstappen.

Ik maak me zorgen over de veiligheid van fietsers. De nieuwe inrichting geeft een vals gevoel van veiligheid als auto's elkaar in de situatie van de nieuwe inrichting gaan inhalen. Hebben jullie ook verkeersmetingen gedaan? Tijdens een bijeenkomst in februari zei de gemeente dat het met te hard rijden op de Donaudreef wel meevalt. Bij de nieuwe situatie is er een gevoel van veiligheid, maar dan ken je de automobilisten in Overvecht nog niet...

Hebben jullie gedacht aan een afscheiding tussen fietspad en rijweg, zoals een verhoogde rand?

Maak een fietspad in plaats van een strook. Of maak een heg ertussen of wat dan ook.

beperkt. Omdat de kans klein is dat fietsers moet wachten en de wachttijd beperkt is verwachten wij dat de door uw geschetste situaties (fietsers over het trottoir) niet of incidenteel voor zullen komen.

Bedankt voor uw suggestie om alternatieve varianten ter hoogte van de bushalte uit te werken. Vrijliggende fietspaden ter hoogte van de bushalte vinden wij als gemeente echter niet wenselijk in het nieuwe ontwerp van de Donaudreef. De kans dat een fietser moet wachten is immers klein en als de fietser moet wachten is de wachttijd beperkt. Daarnaast blijkt uit ontwerpstudie dat de huidige ruimte tussen de bomen te beperkt is voor een busluis/bushalte met vrijliggende fietsstroken.

Ja, we hebben verkeersmetingen gedaan. Op dit moment ligt de snelheid van 85% van de voertuigen net iets onder de 50 km/u. Hiermee hebben we een goed beeld van de huidige situatie.

De wegbreedte is op dit moment 7-9 meter. We gaan dit terugbrengen naar 6,5 meter, waarvan een groot deel fietsstrook wordt. De weg wordt dus een stuk smaller en met de fietsstroken oogt het nog extra smal. Dit heeft tot gevolg dat autoverkeer de snelheid aanpast. Dat is ook de ervaring op andere plekken. Een voorbeeld is de Pionstraat - Prinses Irenelaan. Wel gaan we na uitvoering monitoren hoe het dan gaat met de snelheid en verkeersveiligheid op de Donaudreef.

Uit ervaringen met dit soort afscheidingen tussen fiets en auto zien we dat er vaak eenzijdige ongevallen voorkomen; fietsers komen relatief vaak ten val door zo'n drempel. Wij zien dit niet als een veilige oplossing op de Donaudreef. Ook is een verhoogde rand als afscheiding niet uitvoerbaar, omdat de bussen elkaar moeten kunnen passeren. Die maken tijdens die passeerbewegingen gebruik van de fietsstroken.

De fietsstroken zijn 2 meter zegt u? Zijn ze niet zo breed dat de rijbaan te smal wordt? En hebben jullie een fietsstraat overwogen, met een middenberm?

Jullie noemen deze straat onderdeel van een hoofdfietsroute. En jullie zeggen dat er te weinig fietsers zijn voor een fietsstraat. Nu is dit een doodlopende fietsroute. Het houdt aan de noordzijde ineens op en het komt nergens op uit.

Met het oog op fietsveiligheid moet de verkeerssituatie aan de koppen, de aansluiting van de Donaudreef met Wolgadreef en die met de Moezeldreef, heel duidelijk zijn. Hoe houdt dit plan daar rekening mee? In het ontwerp houdt de inrichting ineens op.

Waarom maken jullie niet aan één zijde een heen- en weer-fietspad?

De fietsers op de fietsroute moeten ook achter de bus? De bus blokkeert de fietsers dan ook alsv de bus stil staat. Kan er geen weg voor fietsers langs de bus ter hoogte van de halte worden gemaakt?

Ja, we hebben het concept van een fietsstraat overwogen. Op basis van verkeersmetingen blijkt dat een fietsstraat hier niet mogelijk is; er is te weinig fietsverkeer en te veel autoverkeer voor een veilige fietsstraat. Een fietsstraat werkt als er bijna de hele dag fietsers aanwezig zijn, zoals op de Burgemeester Reigerstraat. Die aantallen fietsers zijn er op deze locatie niet. De inrichting wordt 2 meter fietsstrook – 2,5 meter rijbaan en 2 meter fietsstrook. Dus totaal 6,5 meter. Het wordt inderdaad smal, waardoor de snelheid naar beneden gebracht wordt.

De Donaudreef maakt onderdeel uit van het gemeentelijk hoofdfietsroutenetwerk, in het bijzonder tussen het station Overvecht en Groenekan en verder noordelijk. Als gemeente willen we de groei van fiets faciliteren en een belangrijke voorwaarden om dat te doen is het aanleggen van goede fietsinfrastructuur. De herinrichting van de Donaudreef draagt daar aan bij.

We maken een duidelijke 30 km/u-poort zodat het voor iedereen duidelijk is dat vanaf daar de wettelijke snelheid 30 km/u is. Onderdeel van die poort is rood asfalt, bebording met wegmarkering . Dat is een duidelijke voorrangssituatie.

Dit heeft meerdere nadelen. Fietsers moeten dan de rijbaan oversteken als ze naar een locatie of zijstraat aan de overkant willen. En er is veel meer ruimte dan nu nodig om zo'n fietspad in te passen. 3,5 meter fietspad en 6,5 meter rijbaan, daarmee vergt aan één zijde een heen- en weer fietspad een te groot ruimtebeslag.

Dit hebben we onderzocht. Er is dan een brede bocht nodig, de ruimte die we daar hebben is te krap.

Nu doe je alsnog niks voor de fietsers. Ze gaan langs de bus fietsen: onveilig.

Is een versmalling in de rijbaan mogelijk, zodat er maar één bus tegelijk kan passeren een mogelijkheid?

Op de Marnixlaan is dit wel gedaan. De fietsers moeten hier op de Donaudreef de auto's tegen gaan houden, als een schild tegen auto's. Zorg dat de doorstroom van fietsers omhoog gaat. Nu heeft dit geen nut. Een versmalling is een verbetering. Maar er moet meer gebeuren, zoals drempels en de voorrangssituatie aanpassen.

De bus rijdt deels op de fietsstrook. Klopt het dat het een fiets-suggestie-strook is?

Tijdens de bijeenkomst heb ik gemist dat de halte bij de hoek met de Berezinadreef zou verdwijnen. Ik weet niet wat dit betekent voor mensen die slecht ter been zijn, maar de haltes bij het station en halverwege de Donaudreef zijn niet heel ver weg, dus misschien is dit niet zo erg.

Over de plek van de bushalte die overblijft (bij het plantsoen) maakten anderen tijdens de bijeenkomst opmerkingen waar ik mij bij wil aansluiten:

Het is niet helemaal duidelijk hoe fietsers de bus moeten passeren wanneer deze halteert. Er is links van de bussen wel ruimte, maar dan kom je al snel in de knoop met tegenliggers. Zeker als de rijbaan daar maar 6 meter is. De Burg. Reigerstraat had of heeft voor zulke situaties een aparte fietsstrook links van de busstrook, dat vind ik wel een aardige oplossing. Veel andere haltes hebben een 'eiland' voor busreizigers met rechts daarvan een fietspaadje. Hier zou het idee van een enkele rijstrook soelaas kunnen bieden.

Bussen halteren zoveel mogelijk op de rijbaan. Fietsers zullen even moeten wachten op een halterende bus. De stoptijd van de bus is beperkt en de bus stopt slechts 4x per uur. Daarmee is de kans dat een fietser achter de bus moet wachten klein en als de fietser al moet wachten is de wachttijd beperkt.

Dit hebben we onderzocht. Er is dan een te grote bochtstraal nodig. We kunnen deze optie niet goed inpassen, omdat we de ruimte niet hebben.

Zowel de bus als de auto's maken deels gebruik van de fietsstroken als er tegenliggers komen of als ze langs een fietser rijden. Dit is in verband met de breedte van de rijbaan ook nodig. Het is geen fietssuggestiestrook maar een fietsstrook.

Bussen halteren op de rijbaan. Fietsers zullen even moeten wachten op een halterende bus. De stoptijd van de bus is beperkt en de bus stopt slechts 4x per uur. Daarmee is de kans dat een fietser achter de bus moet wachten klein en als de fietser al moet wachten is de wachttijd beperkt.

<p>Is het mogelijk om bij de bushalte het fietspad helemaal losliggend van de weg te maken (misschien zelfs buiten het trottoir om)? Dan hoeven fietsers niet op een halterende bus te wachten.</p>	<p>Dat is niet mogelijk gelet op de beperkte ruimte die beschikbaar is. Bussen halteren op de rijbaan. Fietsers zullen even moeten wachten op een halterende bus. De stoptijd van de bus is beperkt en de bus stopt slechts 4x per uur. Daarmee is de kans dat een fietser achter de bus moet wachten klein en als de fietser al moet wachten is de wachttijd beperkt</p>

Geluidsoverlast	
Krijgen we geen extra geluidsoverlast van drempels, door optrekkende auto's bijvoorbeeld?	We verwachten dat de reductie in snelheid van 50 naar 30 km dit compenseert. Het netto-effect zal niet zo groot zijn.
Raakvlakken omliggende projecten	
<p>Door het werk aan de Moldaudreef rijden er nu tijdelijk extra veel auto's op de Donaudreef, onder mijn balkon langs. Het lawaai houdt maar niet op.</p> <p>Ik moet maar in mijn hoofd houden dat dit tijdelijk is. Als ze strax weer via de Moldaudreef zijn, zal dat dus al een opluchting zijn, maar nog beter is het als de Donaudreef zelf aangepakt wordt.</p> <p>De drukte deze maand geeft wel te denken: zijn die automobilisten allemaal op weg naar een andere buurt in Overvecht Zuid? Waarom gaan ze niet via de Einsteindreef, of via de Darwindreef/Eykmanlaan als ze in een gebied dichter bij het centrum moeten zijn?</p> <p>In de toekomst worden andere straten in de buurt afgesloten. Dan komt er meer verkeer op de Donaudreef, inclusief bijbehorende luchtvervuiling.</p> <p>De Moldaudreef gaat er straks uit voor autoverkeer. Dat betekent dat er meer auto's op de Donaudreef komen. Dat wordt straks de enige optie voor autoverkeer.</p>	<p>Vervelend dat u overlast ervaart van de werkzaamheden aan de Moldaudreef. Zoals u zelf ook al aangeeft is dit inderdaad tijdelijk van aard. Volgens de huidige planning zijn de werkzaamheden medio eind februari/maart gereed. Het herinrichten van de Donaudreef staat inderdaad op de planning.</p> <p>Er is geen onderzoek gedaan naar doorgaand verkeer. Wel is er een telling uitgevoerd waaruit blijkt dat het aantal auto's op de Donaudreef beperkt is gelet op het feit dat de Donaudreef als een ontsluitende route wordt gebruikt voor de bewoners in de wijk. Gelet op het feit dat het aantal auto's beperkt is hebben we ook geen aanleiding om aan te nemen dat er sprake is van doorgaand verkeer op de Donaudreef.</p> <p>Projecten in de regio (plannen Noordelijke Randweg Utrecht - NRU) zijn wel meegenomen in dit plan. We hebben de effecten (toename van verkeer) hiervan op de Donaudreef bekeken en geconstateerd dat die beperkt zijn, omdat er aantrekkelijkere routes zijn dan de Donaudreef . De plannen voor de NRU staan echter op dit moment op 'on hold'. Daarmee zijn de plannen onzeker en kunnen we daar verder geen uitspraken over doen.</p>
Verharding	
Op de artist impression ziet de bestrating er uit als klinkers. Aan welke verharding denken jullie voor de Donaudreef? Klinkers?	We gaan nu uit van zwart asfalt. Alleen ter hoogte van de bushalte wordt nog onderzocht welke verharding en kleur het beste kan worden toegepast. Streetprint is daar eventueel ook een optie. Bij streetprint wordt er een patroon in het asfalt geprint met metalen matten, waardoor het er uit ziet als bijvoorbeeld klinkers.
Gaat streetprint niet ten koste van het geluid?	Ja, verkeer over streetprint maakt meer geluid dan over glad asfalt. De effecten van streetprint op geluidsoverlast zullen in alle gevallen eerst worden onderzocht voordat het wordt toegepast.

Duurzaamheid	
<p>Het riool wordt over circa 10-15 jaar vervangen. Dat betekent dat het wegdek een beperkte levensduur heeft. De vraag is wat duurzamer is; asfalt met een beperkte levensduur of klinkers (in het middendeel) die hergebruikt kunnen worden? Wat is duurzamer?</p> <p>Op blz. 12 van de nota zie ik staan: "De werkzaamheden aan het riool worden afgestemd op de levensduur van de nieuwe toplaag." Dus andersom dan ik eerst begrepen had. Betekent dit dat vervanging van het riool pas gebeurt zodra het asfalt versleten is? Op zich goed (zonde van het weggooiën van het asfalt anders), maar omdat de kelder van mijn appartementencomplex al een paar keer ondergelopen is, hoop ik dat de 'vergroening' van het gebied in dit plan dan wel voldoende helpt om wateroverlast de komende jaren te voorkomen.</p>	<p>Het vervangen van de asfalt toplaag is in dit geval duurzamer. Hiervoor hoeft de fundering van de weg niet aangepast te worden. Het toepassen van klinkers kan bij de vervanging van het riool opnieuw onderzocht worden.</p>
Groen	
<p>Worden er nog bomen toegevoegd of verplaatst?</p>	<p>We voegen bomen toe aan de westzijde, we moeten wel rekening houden met ondergrondse kabels en leidingen. Er lijkt voldoende ruimte voor nieuwe bomen, maar het is goed om onderzoek te doen. We gaan ervan uit dat we die nieuwe bomen kunnen realiseren in het plan.</p>
Overig	
<p>Het is belangrijk dat politie en brandweer hier ook kunnen blijven rijden.</p> <p>Wat zijn de eerdere ervaringen vanuit de buurt na zo'n soort herinrichting?</p> <p>Is het budget nog altijd hetzelfde? Of is dit meegestegen met de inflatie?</p> <p>Ook de Jeanne D'Arcdreef doet mee met de</p>	<p>Ja, daar zijn we het mee eens. Als de bus akkoord is dan zijn nood- en hulpdiensten dat ook.</p> <p>Dit is eerder ook gedaan bij bijvoorbeeld de Prinses Irenelaan na een versmalling. De gemiddelde snelheid bleek toen een stuk omlaag te zijn gegaan. Over het algemeen waren mensen uit de buurt tevreden. We kunnen niet alles in een ontwerp meenemen, maar het wordt veiliger dan nu.</p> <p>In het budget is wel rekening gehouden met inflatie.</p> <p>We richten ons in dit geval op het plangebied. Maatregelen voor de Jeanne d'Arcdreef kunt u</p>

<p>verhoging. Hier is ook een uitritconstructie (soort drempel) van toepassing.</p>	<p>inderdaad het beste doorgeven via het wijkbureau. Die worden dan apart behandeld.</p>
<p>Proces en vervolg</p>	
<p>Een van de andere deelnemers aan de digitale bijeenkomst was een man die hier al dertig jaar woont. Al die tijd zit hij al met de verkeersoverlast op de Donaudreef, daarom pleit hij voor een snelle en simpele oplossing. Dat ben ik niet helemaal met hem eens: na al die jaren (ik woon hier ongeveer half zo lang) kunnen er nog wel wat maanden bij, als er nu maar iets goeds gaat gebeuren waar we blij mee zullen zijn.</p> <p>Wat gaat de gemeente doen als de maatregelen toch niet blijken te werken? Wij pleiten voor een evaluatie en aanvullende maatregelen als dat nodig blijkt te zijn.</p> <p>Wij pleiten ervoor om te voldoen aan de volgende drie principes:</p> <p>a. Educatie: bij de uitvoer van de werkzaamheden met grote borden aangeven dat wordt gewerkt aan de verkeersveiligheid en de weg wordt heringericht naar 30 km (attendeer verkeersdeelnemers direct waarom de werkzaamheden worden uitgevoerd).</p> <p>b. Inrichting: zorg er voor dat direct naast de aanpassing van de weg de bebording aangebracht wordt.</p> <p>c. Handhaving: zorg er voor dat juist in het begin direct wordt gehandhaafd op ongewenst verkeersgedrag (fout parkeren, te hard rijden, etc).</p> <p>Wordt er ook onderzoek gedaan naar de bevindingen na herinrichting?</p>	<p>Gelet op de over het algemeen positieve reacties die we hebben gekregen op de herinrichting lijkt het er op dat de meeste bewoners blij zijn met de herinrichting. Uiteraard zijn er nog een aantal zaken die aandacht behoeven, in de ontwerpfase gaan we daar nog wat betere naar kijken.</p> <p>We gaan de situatie evalueren. We doen een nulmeting (vóór herinrichting) en een 1-meting (na herinrichting). Als er op basis van de evaluatie aanleiding is om aanvullende maatregelen te nemen zal dat worden overwogen.</p> <p>Bedankt voor uw suggesties. Dit zijn inderdaad zaken die belangrijk zijn tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden.</p>