



Herinrichting Donaudreef Integraal programma van eisen en functioneel ontwerp



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep

Eelco Borghols (Wijkverkeersadviseur Overvecht)
Jerry Woudenberg (Projectmanager SI)
Joost Duco Helsloot (Verkeerskundig Ontwerper)
Joost Rosdorff (Landschapsontwerper)
Sara de Bruin (Communicatieadviseur Mobiliteit)
Uli Centmayer (Landschapsarchitect)
Vincent Peters (Landschapsarchitect)

Projectmanagement

Guido Scheerder (Projectmanager Mobiliteit)
Bouke Bruseker (Projectsecretaris)

Opdrachtgever

Martijn Dijkhof (Opdrachtgever Verkeersveiligheid)
Richard Smit (Opdrachtgever ORM)

Versiedatum

7 December 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4	3. Ambitie - wat willen we bereiken?	11
1.1 Aanleiding	4	3.1 Ruimtelijk	11
1.2 Doel	4	3.2 Verkeer	11
1.3 Scope	4	Het 'knippen' van de Donaudreef	11
1.4 Ligging en begrenzing plangebied	4	3.3 Groen, Bomen & Ecologie	11
1.5 Leeswijzer	4	3.4 Water, Klimaat & Riolering	11
2. Opgave - wat speelt er?	6	4. Uitwerking – hoe komt het er uit te zien?	12
2.1 Beschrijving huidige situatie	6	4.1 Ruimtelijk	12
Ruimtelijk	6	4.2 Verkeer	12
Verkeer	6	Openbaar vervoer	16
Groen, bomen en ecologie	7	Parkeren	16
Water, Klimaat & Riolering	9	4.3 Groen, Bomen & Ecologie	16
2.2 Bestaand beleid	9	4.4 Water, Klimaat & Riolering	17
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021)	9	4.5 Beheer	17
Mobiliteitsplan 2040 (2021)	9		
Omgevingsprogramma Overvecht (Concept, 2021)	9	5. Vervolg	19
Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) & Handboek	10	5.1 Proces	19
Openbare Ruimte (2022)	10	5.2 Planning	19
2.3 Raakvlakprojecten	10	5.3 Participatie	19
Noordelijke Randweg Utrecht	10		
Molaudreef	10		
Taagdreef en omgeving	10		
Berezinadreef	10		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Donaudreef is een ruim opgezette straat met een brede rijbaan, ruime parkeermogelijkheden en een toegestane maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Dit is kenmerkend voor de periode waarin deze straat is aangelegd. Bewoners ervaren op dit moment dat auto's op de Donaudreef vaak veel te hard rijden. Zij geven aan dat het harde rijden ten koste gaat van de verkeersveiligheid en zorgt voor geluidsoverlast. Zij willen het liefst een verkeersveilige woonstraat met een maximale rijdsnelheid van 30 kilometer per uur.

1.2 Doel

Het doel van onze werkzaamheden is:

- Een straat waar het comfortabel fietsen is en die veilig is over te steken;
- Een betere verkeersveiligheid en minder geluidsoverlast;
- Een openbare ruimte die aantrekkelijk en uitnodigend is voor verblijven en ontmoeten;
- Een groene, toegankelijke buitenruimte die wateropvang en klimaatadaptatie mogelijk maakt.

In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) geven we aan hoe we aan deze doelstellingen invulling geven en zijn de uitgangspunten voor het ontwerp beschreven. Het Functioneel Ontwerp (FO) is een verbeelding van de verschillende eisen, wensen en uitgangspunten

De eisen die het busverkeer aan de weg stelt, beperken de opties om aan alle doelstellingen te voldoen. Desondanks is het FO een goed resultaat waarin we het maximale binnen de mogelijkheden realiseren om de snelheid te remmen en de straat verkeersveiliger, aantrekkelijker, groener en klimaatadaptief te maken.

1.3 Scope

In de Donaudreef ligt op dit moment een gemengd rioolstelsel. De werkzaamheden aan het riool staan gepland na 2030. Het is op dit moment niet mogelijk om de rioolvervanging zover naar voren te halen dat het onderdeel kan uitmaken van deze herinrichting. In dit project wordt de Donaudreef daarom alleen bovengronds vernieuwd, de ondergrond wordt zo veel als mogelijk gehandhaafd. Het wegdek wordt hierin gezien als een tijdelijke inrichting waarvan de levensduur van het asfalt wordt afgestemd met de vervanging van het riool. De overige inrichtingselementen (groen, bomen, trottoirs, etc.) hebben een meer permanent karakter.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van de wijk Overvecht. Het zuidelijke deel van Overvecht is opgebouwd uit zeven woonbuurten die van elkaar worden gescheiden door een groen netwerk. De Donaudreef verbindt twee van deze buurten en doorkruist een deel van het groene netwerk. Het plangebied beslaat de gehele Donaudreef en loopt vanaf de kruising met de Moezeldreef tot aan de kruising met de Wolgadreef. Het plangebied is ongeveer 500 meter lang.

1.5 Leeswijzer

Dit IPvE is opgebouwd uit een aantal hoofdstukken. In hoofdstuk 2 gaan we in op de opgave, de huidige situatie en het bestaand beleid. In hoofdstuk 3 beschrijven we de ambitie en de bijbehorende uitgangspunten voor de herinrichting van de straat. In hoofdstuk 4 lichten we het ontwerp toe. Hoofdstuk 5 gaat in op de vervolgstappen, waaronder de verdere proces en de verdere bewonersparticipatie. De bijlagen bevatten aanvullende informatie, zoals uitgevoerde onderzoeken.

Afbeelding 1: Luchtfoto
van het plangebied



2. Opgave - wat speelt er?

2.1 Beschrijving huidige situatie

Ruimelijk

De Donaudreef is een straat die is ontworpen in de jaren '60, waarbij de auto centraal staat. De straat is breed (7 tot 9 meter) en uitgevoerd in asfalt met stoepen (2 tot 2,5 meter) aan beide zijden. In de huidige situatie rijden fietsers op de rijbaan. Ten zuiden van de Jacoba van Beierendreef staan lijnen op het asfalt om te laten zien waar je kunt fietsen. Op het overige deel van de straat zijn geen lijnen aanwezig. Het zuidelijke deel van de weg is in 2012 gedeeltelijk opnieuw ingericht rondom de nieuwbouw aan de Maria van Hongarijendreef. Hier zijn parkeervakken aanwezig, parallel aan de weg. Naast de parkeervakken zorgt een nieuw aangeplante haag voor een groene uitstraling. Op het noordelijke deel zijn op veel plekken geen parkeervakken en wordt op straat geparkeerd. Ter hoogte van de Jacoba van Beierendreef is een verhoogde middenberm aanwezig.

De Donaudreef verbindt twee buurten die allebei een karakteristieke opbouw kennen. Kleine subbuurten zijn gebouwd rondom een centrale plek met een voorziening voor de buurt en vormen samen een molenwiek. De Donaudreef is onderdeel van deze molenwiek maar is niet altijd als zodanig herkenbaar. De gedeeltelijke herinrichting van 2012 heeft deze molenwiekstructuur beter zichtbaar gemaakt.

De inrichting van de Donaudreef is gericht op doorstroming van de auto en niet op verblijf. Dat past niet bij het beeld van een aantrekkelijke woonstraat. De bestrating is typisch Overvechts: asfalt voor de rijbaan, betonklinkers in de parkeervakken en 30x30 centimeter betontegels op de stoepen.

Verkeer

Voor langzaam verkeer heeft de Donaudreef vooral een belangrijke functie voor de fietser. De straat maakt onderdeel uit van het gemeentelijk hoofdfietsroutenetwerk, in het bijzonder tussen het

station Overvecht en Groenekan en verder noordelijk. Voor de voetganger wordt de straat vooral gebruikt door omwonenden.

Door de straat rijdt buslijn 6. Deze verbindt station Overvecht via Overvecht Zuid en het centraal station met stadion Galgenwaard. Er zit een halte in de groenstrook ter hoogte van de Anna van Burendreef. Verder zit er nog een halte bij de Berezindreef. Hier stoppen alleen de bussen naar het station Overvecht. De bus is belangrijk voor de bereikbaarheid van de buurten rondom de Donaudreef.

Voor het gemotoriseerde verkeer heeft de straat vooral een functie voor verkeer met een herkomst of bestemming in de buurten rondom de Donaudreef en Wolgadreef. Het doorgaande verkeer rijdt meer om de buurten heen over onder andere de Moldaudreef. Op dit moment heeft de straat een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat de straat, samen met vele andere, teruggaat naar 30 kilometer per uur. De Donaudreef is niet opgenomen als hoofdroute voor nood en hulpdiensten.

In september 2021 is er een verkeerstelling gehouden in de straat waarbij erop 3 plaatsen gemeten is. In onderstaande tabellen is een samenvatting van deze tellingen te zien. In de 1e staan het aantal voertuigen wat gemiddeld op een werkdag door de straat rijdt. In de 2e staat de v85 weergegeven per punt en richting. De v85 is de snelheid die door 85% van de voertuigen wordt overschreden.

Een aantal conclusies zijn te trekken uit deze tellingen:

- Op de Donaudreef rijden ca. 4000 motorvoertuigen per werkdag. Dit is vergelijkbaar met een drukke woonstraat of rustige ontsluitingsweg. Ter vergelijking: op de Berzindreef rijden ca. 1500 motorvoertuigen per werkdag en op de Moldaudreef 10.000

Tabel 1: aantal motorvoertuigen en (brom)fietzers per etmaal

	Moezeldreef - Berezinadreef		Berezinadreef - Anna van Burendreef		Anna van Burendreef - Wolgadreef	
Richting Moezeldreef	1888 Motorvoertuigen	484 (Brom)Fiets	2014 Motorvoertuigen	349 (Brom)Fiets	1977 Motorvoertuigen	200 (Brom)Fiets
Richting Wolgadreef	1759 Motorvoertuigen	425 (Brom)Fiets	2163 Motorvoertuigen	313 (Brom)Fiets	2183 Motorvoertuigen	183 (Brom)Fiets
Beide richtingen	3646 Motorvoertuigen	908 (Brom)Fiets	4177 Motorvoertuigen	662 (Brom)Fiets	4160 Motorvoertuigen	384 (Brom)Fiets

Tabel 2: v85 in km/u - de snelheid die door 85% van de voertuigen wordt overschreden

	Richting Moezeldreef	Richting Wolgadreef	Beide richtingen
Moezeldreef - Berezinadreef	46	47	47
Berezinadreef - Anna van Burendreef	45	50	48
Anna van Burendreef - Wolgadreef	45	45	45

- Het aantal fietsers neemt toe hoe dichterbij het station. Voor een hoofdfietsroute zijn er niet veel fietsers. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de huidige inrichting die niet als veilig en prettig wordt ervaren voor fietsers.
- Voor een straat met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur zijn de gemeten snelheden acceptabel. Voor een geloofwaardige 30 kilometer per uur is het noodzakelijk maatregelen te nemen de snelheid omlaag te brengen. Alleen borden plaatsen is niet voldoende.

Groen, bomen en ecologie

Op de Donaudreef zijn tussen 1995 en 2003 Japanse notenbomen (Ginkgo Biloba) geplant. Veel van de bomen staan in zeer kleine boomspiegels waardoor ze slecht groeien. Ter hoogte van de Kronosdreef zijn rond 1980 12 Essen (Fraxinus Excelsior) geplant. Deze bomen staan dicht op de stoepwand en de boomwortels drukken stoeptegels en het asfalt omhoog.

Bomen aan de Donaudreef zijn gecontroleerd op conditie en toekomstverwachting. Voor het overgrote deel van de bomen geldt dat

8 - Herinrichting Donaudreef (IPvE-FO)

Afbeelding 2 (links): De brede asfalt rijloper draagt niet bij aan de verkeersveiligheid.

Afbeelding 3 (rechts): De bomen langs de Donaudreef hebben niet overal genoeg ruimte om goed te groeien.



de conditie en toekomstverwachting voldoende tot goed is. Enkele bomen zijn van slechte kwaliteit. De meest recente inventarisatie van de bomen is als bijlage 1 bij dit IPVE toegevoegd.

Water, Klimaat & Riolering

De gevoeltstemperatuur in Utrecht kan op een warme dag tot wel 7 graden warmer zijn dan buiten de stad. Deze opwarming van de stad speelt ook in de Donaudreef. De straten en stoepen houden warmte vast en de bomen geven weinig schaduw. Het toevoegen van groen en bomen kan bijdragen aan een aangename klimaat.

In de Donaudreef ligt op dit moment een gemengd rioolstelsel. De werkzaamheden aan het riool staan gepland na 2030. Het is op dit moment niet mogelijk om de rioolvervanging zover naar voren te halen dat het onderdeel kan uitmaken van de herinrichting. In de toekomst wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd met een infiltratieriool.

2.2 Bestaand beleid

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021)

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht kiest Utrecht voor gezonde verstedelijking. Voor de openbare ruimte betekent dit ruimte voor groen, klimaat, fietsers, voetgangers en ontmoeting. Speciale aandacht gaat uit naar klimaatadaptatie. Utrecht neemt het groene raamwerk als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil de stad 'vergroenen'. Voor de benodigde uitbreiding van het groen kiest Utrecht voor een schaa sprong groen en 'Groen Tenzij'. Dit betekent dat de basis van de inrichting van de openbare ruimte groen is.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)

Utrecht zet vol in op gezonde mobiliteit. In Utrecht bewegen we ons steeds meer lopend en fietsend of met openbaar vervoer en deelvervoer naar en door de stad. We werken vaker thuis en reizen meer buiten de spits. Bovendien zijn alle voorzieningen, zoals winkels, sport, onderwijs, cultuur en groen, straks binnen 10 minuten bereikbaar. Minder ver reizen betekent dat we makkelijker lopend of fietsend naar onze bestemming kunnen.

De Donaudreef is in het Mobiliteitsplan 2040 opgenomen als hoofdfietsroute. De straat dient als verbinding tussen het station Overvecht en het Noorderpark en de aansluiting op de provinciale route richting Hilversum.

Op dit moment heeft de Donaudreef een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. In het Mobiliteitsplan opgenomen dat de maximumsnelheid in deze straat kan worden teruggebracht naar 30 kilometer per uur. De Donaudreef maakt geen deel uit van het netwerk van wegen dat doorgang geeft naar doorgaande wegen.

Omgevingsprogramma Overvecht (Concept, 2021)

In de Donaudreef buurt gaan we werken aan de verkeersveiligheid. Daarnaast heeft een aantrekkelijke openbare ruimte met meer groen voorrang. Verder werken we aan een buurt die goed verbonden is. Voorbeelden hiervan zijn de routes van de buurt naar de parken verbeteren. Op de Donaudreef wordt de maximale snelheid verlaagd naar 30 kilometer per uur, kan je makkelijker oversteken en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Het versterken van de molenwiekstructuur binnen de buurten is een belangrijke doelstelling.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) & Handboek Openbare Ruimte (2022)

De gemeente houdt zich bij het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Hierin wordt de hoofdstructuur van de openbare ruimte benoemd en onderscheid gemaakt in drie kwaliteitsniveaus: Domstadkwaliteit, Domstadkwaliteit Bijzonder en Utrechtse Allure.

Volgens verhardingenkaart uit de kadernota valt de Donaudreef in het gebied Domstadkwaliteit – Buitenstad. Busroutes en hoofdfietsroutes vallen niet onder de standaard inrichting die voor woonstraten in dit gebied is vastgelegd.

2.3 Raakvlakprojecten

Noordelijke Randweg Utrecht

Het project voor de reconstructie van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) staat on hold. Eind 2023 besluiten de projectpartners (de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) of en hoe ze het project voortzetten. Dat betekent dat we op korte termijn geen reconstructie van de NRU kunnen verwachten. In overleg met de adviesgroep NRU waarin bewoners van Overvecht rond de NRU zijn vertegenwoordigd, werken we maatregelen uit waarmee we op korte termijn de leefbaarheid en oversteekbaarheid kunnen verbeteren. Deze maatregelen combineren we indien mogelijk met het onderhoud aan de NRU in 2024.

Moldaudreef

In 2022 worden de kruispunten van de Moldaudreef met de Neckardreef en Wolgadreef aangepakt. Het kruispunt met de Wolgadreef wordt een rotonde. De kruising met de Neckardreef wordt aangepast aan een voorrangskruising met een middeneiland. De maximumsnelheid blijft daar voorlopig 50 kilometer per uur.

Taagdreef en omgeving

In de straten in de buurt Taagdreef wordt het riool vervangen en aansluitend de openbare ruimte opnieuw ingericht. Daarbij gaat de snelheid op alle straten terug naar 30 kilometer per uur. De busrouteroute Taagdreef – Rhônedreef (lijn 6) krijgt hier een andere inrichting dan op de Donaudreef. Hiervoor is gekozen omdat het andere type wegen zijn. De Donaudreef functioneert meer als ontsluiting voor de auto en is een hoofdfietsroute.

Berezinaadreef

Als tijdelijke maatregel om de verkeersveiligheid op de Berezinaadreef te verbeteren zijn in het voorjaar van 2022 aanpassingen gedaan aan de Berezinaadreef. De straat is in de 30 zone getrokken en op de meeste kruispunten is groen aangebracht in de weg zodat verkeer slingerend door de straat moet rijden.

3. Ambitie - wat willen we bereiken?

3.1 Ruimtelijk

De openbare ruimte wordt zo ingericht dat deze meer uitnodigt tot bewegen en plezierig verblijven. Het is prettiger om er te lopen, te fietsen en te verblijven. Met het terugbrengen van de maximumsnelheid wordt de leefbaarheid in de Donaudreef vergroot. De groenstructuur bij de Kronosdreef en de molenwiekstructuur worden versterkt waardoor de twee buurten duidelijker herkenbaar zijn.

3.2 Verkeer

De ambitie voor de Donaudreef is om een verkeersveilige straat realiseren waar het voor de automobilist lastig is om harder te rijden dan de snelheidslimiet van 30km/uur. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid verbeterd en geluidsoverlast verminderd. De Donaudreef wordt aantrekkelijk voor fietsers door brede fietsstroken, wat ook bijdraagt aan het verlagen van de snelheid door de visuele versmaling. Voor voetgangers wordt het aantrekkelijk wandelen langs de brede groenstroken en wordt het oversteken verbeterd door de lagere snelheid en smallere rijbaan. Voor de bus is een minimale breedte van 6,5 meter nodig om 2 bussen in tegengestelde richting elkaar probleemloos te kunnen passeren. Voor onder andere het comfort van de buspassagiers kunnen er geen steile drempels worden aangelegd.

Het 'knippen' van de Donaudreef

De Donaudreef verbindt twee buurten van Overvecht. Verkeerskundig is er geen noodzaak voor deze verbinding. De twee buurten zijn allebei goed ontsloten via de Moezeldreef en de Moldaudreef. Dit maakt het mogelijk om een 'knip' aan te brengen in de weg: een afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de groenstrook Kronosdreef.

Een knip kent voordelen. Het aantal automobilisten op de Donaudreef zal afnemen en de mogelijkheid om hard te rijden wordt minder groot.

De verwachte afname van het autoverkeer is echter beperkt. Daarnaast zal het autoverkeer zich verplaatsen naar andere straten waar de overlast mogelijk toeneemt.

Een knip mogelijk maken is geen eenvoudige opgave. Doordat er geen goede alternatieve route voor buslijn 6 gevonden kan worden zal bij een knip van de Donaudreef altijd de bus gefaciliteerd moeten worden. Daarnaast moet de fietser ook ongehinderd door kunnen fietsen. Verschillende varianten voor een knip zijn onderzocht, zowel fysieke maatregelen als maatregelen met cameratoezicht. Fysieke maatregelen zijn gevoelig voor aanrijdingen en nemen vaak veel ruimte in beslag. Een systeem met camera's is kostbaar en vandalismegevoelig en vraagt om medewerking van het OM.

Omdat de voordelen niet overtuigend opwegen tegen de nadelen is de ambitie om de Donaudreef opnieuw in te richten zonder een knip voor autoverkeer.

3.3 Groen, Bomen & Ecologie

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk groen ingericht. Beplanting is van ecologische waarde en is interessant voor bijen, vlinders en andere insecten. De beplanting geeft jaarrond een aantrekkelijk beeld, is klimaatrobuust en goed te beheren. Bestaande bomen van goede kwaliteit worden zoveel als mogelijk gehandhaafd.

3.4 Water, Klimaat & Riolering

Buien tot aan 80 mm per uur richten geen schade aan in panden en zorgen niet voor onbegaanbare wegen. We gebruiken de bodem als spons, waarbij we zoveel mogelijk water in de bodem opvangen, en er in droge periodes nog water beschikbaar is vanuit de bodem. Het hemelwater wordt vastgehouden waar het valt en wordt nuttig gebruikt. We houden minimaal 90% neerslag vast op de plek waar het valt.

4. Uitwerking – hoe komt het er uit te zien?

Vanwege de geplande werkzaamheden aan het riool na 2030 zal de Donaudreef opnieuw aangepakt worden. In dit stadium wordt voor elk onderdeel van het ontwerp de afweging gemaakt of het in deze fase of in een latere fase wordt vervangen. Op deze manier worden beschikbare middelen doelmatig ingezet. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het bestaande asfalt. De kwaliteit van het bestaande asfalt is slecht en kan niet lang meer mee. In deze fase wordt ervoor gekozen om niet het gehele asfaltpakket inclusief fundering te vervangen maar om slechts de toplaag te vervangen en te versmallen. In de vrijgekomen ruimte in het profiel worden parkeervakken gemaakt en worden plantvakken en bomen toegevoegd. Deze aanpassingen hebben een meer permanent karakter. De werkzaamheden aan het riool worden afgestemd op de levensduur van de nieuwe toplaag. Zo kunnen ambities worden gerealiseerd zonder een desinvestering te doen.

4.1 Ruimtelijk

De openbare ruimte wordt zo ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en plezierig verblijven. Het toevoegen van aantrekkelijk groen is hiervoor een belangrijk instrument. De gedeeltelijke herinrichting van de Donaudreef tussen de Moezeldreef en de Jacoba van Beierendreef uit 2012 is de basis voor dit project. Het ontwerp borduurt voort op de principes die daar zijn gehanteerd. De molenwiek zal beter herkenbaar worden door het toepassen van een herkenbare duidelijk opgaande boomsoort en doorgaande groenstroken met aan een zijde van de straat een haag. Tussen de verschillende buurten zal meer diversiteit ontstaan door aangepaste boom- en beplantingskeuze in de verschillende delen van de straat.

4.2 Verkeer

De maximumsnelheid op de Donaudreef wordt verlaagd van 50km/uur naar 30km/uur. In combinatie met een busverbinding en de

hoofdfietsroute is een profiel met fietsstroken de meest passende oplossing. We hanteren de volgende afmetingen:

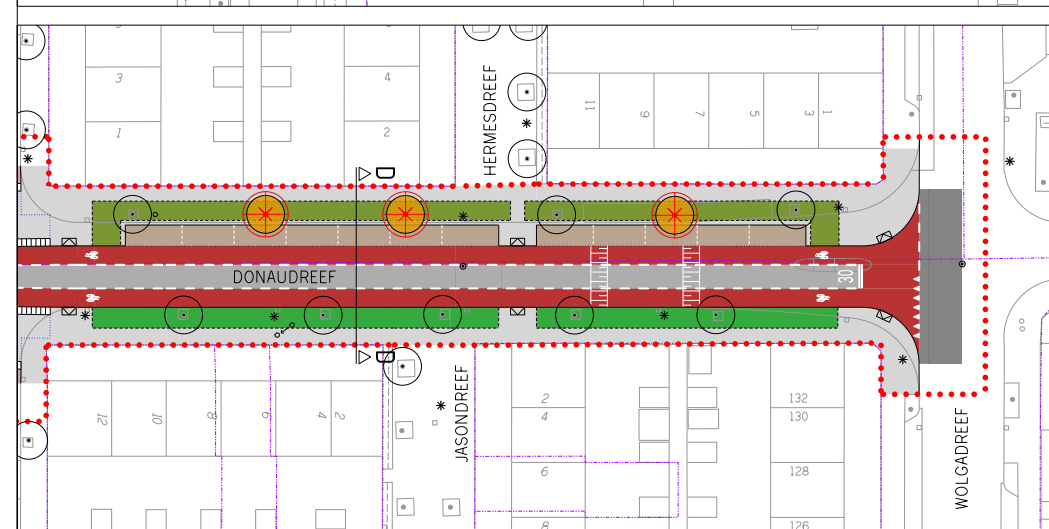
- Rijbaan: 6.50m, bestaande uit:
 - Fietsstroken: 2x 2.00m.
 - Rijweg: 1x 2.50m.
- Parkeervakken 2.20m. (gehandhaafde parkeervakken 2.00m.)
- Uitstapstrook 50cm.

De rijbaan is 6.50m breed zodat twee bussen voldoende ruimte hebben om elkaar te passeren. Om de fietser een duidelijke plaats op de weg te geven is voor 2.00m brede fietsstroken gekozen. Een vergelijkbaar profiel ligt op de Prinses Irenelaan. Hier rijdt weliswaar geen (grote) lijnbus. De fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt. Voor de rijweg onderzoeken we in de volgende fase de mogelijkheden voor het toepassen van streetprint en/of een afwijkende asfaltkleur. Hiervoor zoeken we afstemming met andere herinrichtingsprojecten in Overvecht.

Om de overlast van geparkeerde auto's (uitstekende spiegels) voor fietsers te beperken, hanteren we parkeervakken van 2.20m breed. Om niet in het groen uit te hoeven stappen voegen we nog een uitstapstrook toe tussen de parkeer- en groenvakken.

Plateaudrempels zorgen voor snelheidsverlaging. De plateaudrempels geven we vorm conform stads-brede afspraken met de busmaatschappij (hoogte 8 cm, bovenvlak 8 meter en een opgang van 1,75 m). Hogere en steilere drempels zijn in de praktijk effectiever voor de remming van de snelheid maar zijn niet toepasbaar in combinatie met een busroute.

Bij een 30km/h straat worden zijstraten over het algemeen gelijkwaardig aangesloten, oftewel met voorrang van rechts. Vanwege



	PLANGRENS
	EIGENDOMSRENS
	PROFIELAANDWIJZING
	BESTAANDE SITUATIE: Topografische ondergrond
	RIBBAAN: 50 km/u, bestaande verharding
	RIBBAAN: 30 km/u, bestaande verharding
	RIBBAAN: 30 km/u, asfalt
	RIBBAAN: Materialisatie nader te bepalen
	PARKEERPLAATS: aantal indicatief
	FIETSPAD EN -STROOK: asfalt
	VOETPAD
	VOETPAD
	INVALIDE OPRIJT: Conform HOR

- | | |
|--|--|
| | BASISMARKERING |
| | INRIJTCONSTRUCTIE |
| | PLATEAUDREMPEL: locatie indicatief |
| | BUSHALTE |
| | BOOM: bestaand |
| | BOOM: nieuw (indicatief) |
| | BOOM: nader te onderzoeken nieuwe (indicatief)
Irt bestaande ondergrondse infra |
| | BOOM: te verwijderen (indicatief),
verplanten te onderzoeken in vervolgfase |
| | GROEN (indicatief) nader te bepalen |
| | HAAG: (indicatief) nader te bepalen |
| | LICHTMAST: Verplaatsen |
| | BLUSWATERVOORZIENING: Verplaatsen |

CONCEPT

C	.	.	.	.	.
B	.	.	.	.	.
A	.	.	.	.	.
WZ	Datum	Gekennzeichnet	Gesamt	Verf. bis	Stand der Verfahren

Stadsbedrijven  Gemeente Utrecht

Opdrachtgever	Schaaij 1:200	Formaat A0
ONTWIKKELINGSORGANISATIE RUIMTE	Beheer	Bestek
Project	Projectnummer	Status
Reconstructie Donaudreef	-	Concept

Onderdeel	Tekeningnummer	Datum: 11-11-2022
	Versie: A	
Functioneel Ontwerp	Tekening: JH - JvD - JDH	
	Gehaatst	

Plattegrond	Vrijgegeven	
Stadsingenieurs Bureau Stadsingenieurs Postadres: Postbus 8373, 2303 RJ DEN HAAG Telefoon: 070 - 266 4322 Fax: 070 - 266 4340		

Afbeelding 4:
Visualisatie van de
Donaudreef na
herinrichting. In deze
visualisatie is een
herinrichting met
streetprint zichtbaar.



Afbeelding 5:
Visualisatie van de
Donaudreef na
herinrichting. In deze
visualisatie is de
herinrichting rondom de
bushalte bij de
Kronosdreef zichtbaar.



de uitstraling van het profiel met fietsstroken en de grotere stroom ten opzichte van de zijstraten is ervoor gekozen om de aansluitingen van de zijstraten niet gelijkwaardig maar middels een inritconstructie in te richten. In afstemming met het project Taagdreef wordt in de VO fase onderzocht of de voorrang ook zonder inritconstructie geregeld kan worden.

De aansluitingen op de Moezeldreef en Wolgadreef worden conform een 30 km aansluiting gemaakt. Hier maken we de poort naar de 30-zone duidelijker met roodasfalt een "30" in markering op de weg. Dit betekent dat in beide gevallen het middeneiland verdwijnt en dat de kruising wordt aangepast aan de nieuwe smallere rijbaan. Volgens het Mobiliteitsplan gaan de Moezeldreef en Wolgadreef allebei ook terug naar 30 kilometer per uur. De verwachting is alleen dat dat niet gebeurt binnen de geplande 10 jaar voor de Donaudreef.

Een controle met de rijcurve van een gelede bus en van een trekker-oplegger combinatie toont aan dat beide voertuigen voldoende ruimte hebben in het nieuwe ontwerp.

Openbaar vervoer

De halve bushalte 'Berezinadreef' komt in samenspraak met de busmaatschappij in het nieuwe ontwerp te vervallen. De bushalte wordt niet veel gebruikt en er zijn goede alternatieven in de buurt. De verkeerssituatie wordt hierdoor terplaatse overzichtelijker en er ontstaat ruimte voor vergroening. De volledige bushalte 'Donaudreef' ter hoogte van de Kronosdreef wordt opnieuw aangelegd volgens de principes uit het Handboek Openbare Ruimte. Waarmee die toegankelijk wordt voor mindervaliden. Ter hoogte van de bushalte wordt de weg verder versmald naar 6m. Dit is mogelijk omdat de snelheid van de bus(sen) daar al lager ligt vanwege de halte. Daarnaast wordt de bushalte als een verhoogd plateau uitgevoerd in een afwijkende asfaltkleur. De opties voor een verdere verbijzondering

doormiddel van bijvoorbeeld een streetprint worden in de volgende fase onderzocht.

Parkeren

In de huidige situatie zijn ongeveer 90 (in)formele parkeerplekken aanwezig. Aan de hand van een parkeerdrukmeting is een balans gezocht tussen het vergroenen van de straat en een acceptabele bezettingsgraad van de parkeerplekken. In het ontwerp worden 81 (langs)parkeerplaatsen gemaakt. Volgens een parkeerdrukmeting uitgevoerd in mei 2022 is deze teruggang in parkeervakken op te vangen in de zijstraten van de Donaudreef.

Parkeren kan in de toekomstige situatie alleen in de parkeervakken en niet meer op de rijbaan zoals in de huidige situatie het geval is. In de volgende fase wordt onderzocht waar openbare laadplaatsen voor elektrische auto's worden gesitueerd. In de huidige situatie aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen blijven behouden of worden hooguit een paar meter verplaatst.

4.3 Groen, Bomen & Ecologie

Door het versmallen van het profiel is het mogelijk om in het ontwerp ongeveer 1650 m² aan nieuwe groenvakken te realiseren. Aan de zuidoostzijde van de straat wordt de bestaande haag doorgezet. Aan de noordwestzijde van de straat worden vaste planten in combinatie met bomen toegepast. In totaal planten we 22 bomen.

Aan de noordzijde van de Donaudreef planten we 17 bomen: 14 nieuwe bomen en 3 bestaande bomen van slechte kwaliteit die worden vervangen. Om deze bomen te planten, is het nodig om een waterleiding te verleggen. Op basis van tekeningen van de ondergrond lijkt het haalbaar om de waterleiding te verplaatsen. Door middel van proefsleuven controleren we dit in de praktijk. Hiermee spannen we ons maximaal in om de gewenste bomen te realiseren.

Ter hoogte van de bushalte planten we 5 nieuwe bomen. Om de bushalte toegankelijk te maken voor mensen met een beperking verwijderen we 4 bomen. Twee van deze bomen zijn van slechte kwaliteit, een boom heeft een redelijke kwaliteit en een boom is van goede kwaliteit. Voor de bomen van redelijke/goede kwaliteit wordt in de volgende fase onderzocht of herplant mogelijk is.

Bestaande bomen van goede kwaliteit worden in het ontwerp gehandhaafd. De groeiplaats van bestaande bomen wordt waar mogelijk verbeterd door de onverharde ruimte rondom de boom te vergroten (boomspiegel met beplanting), maar ook door het verbeteren van de ondergrondse doorwortelbare ruimte (bijv. toepassen van bomenzand of bomengranulaat). Indien nodig en nuttig worden de bomen belucht en bemest. Bij plaatsing van nieuwe bomen is rekening gehouden met een afstand van 3m tot het bestaande riool.

4.4 Water, Klimaat & Riolering

In het nieuwe ontwerp zijn meer vierkante meters groen en meer bomen aanwezig. Dit draagt bij aan een vermindering van de opwarming van de stad. Ook zorgt de schaduw voor een aangename fiets- en wandelroute op warme zomerdagen.

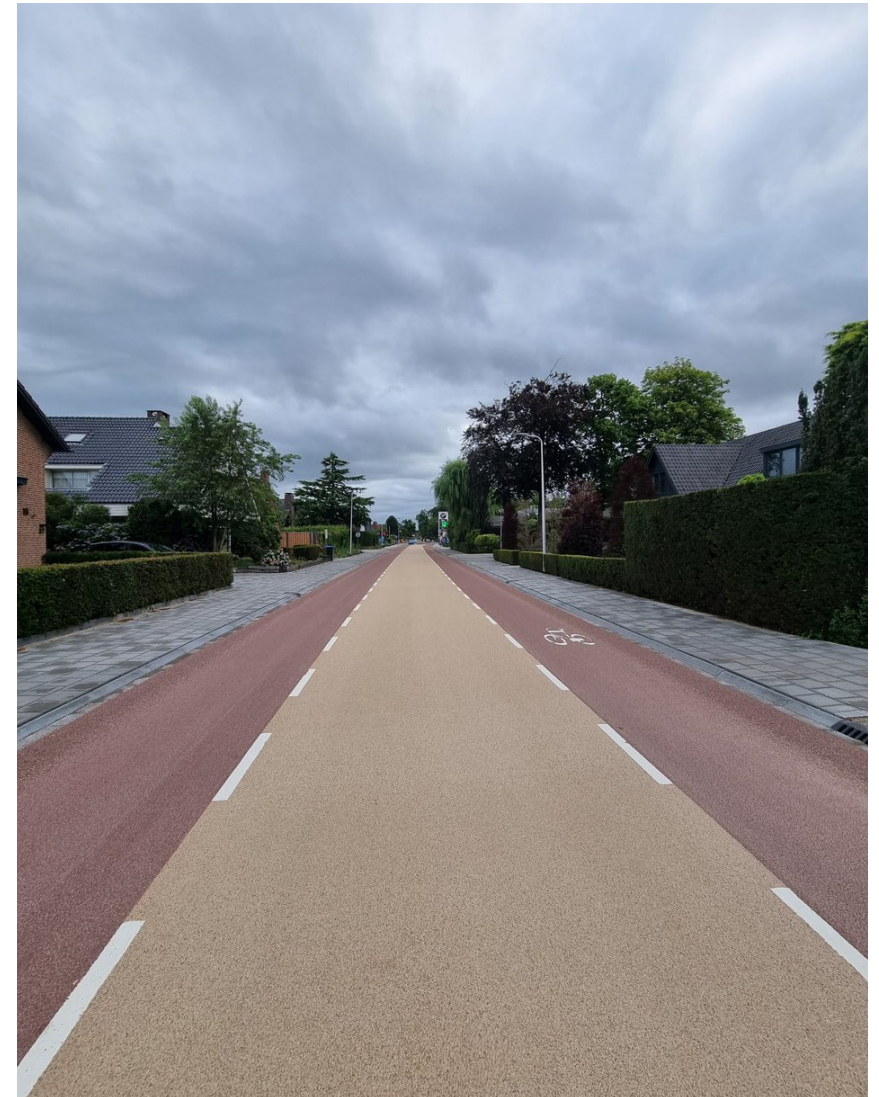
De nieuwe groenvakken worden verlaagd aangelegd (ca. 10cm) waarmee de infiltratiecapaciteit in de straat wordt vergroot. De haalbaarheid en klimaatbijdrage hiervan wordt onderzocht in de volgende fase. Bestaande en nieuwe parkeervakken worden vlak uitgevoerd met waterpasserende bestrating en een kolk zorgt voor overstort bij piekbuien. De overstortkolk wordt nu aangesloten op het bestaande riool. Bij de vervanging van het riool kan de overstort op het nieuw aan te leggen infiltratieriool worden aangesloten.

4.5 Beheer

Door het versmallen van de rijbaan en het toevoegen van groen is het noodzakelijk om verlichting te verplaatsen. In de VO fase wordt hiervoor een verlichtingsplan gemaakt. Dan wordt ook onderzocht of het mogelijk is om de bestaande hoge (9 meter) verlichtingsmasten te vervangen door lagere masten die meer aansluiten bij het karakter van een woonstraat.

Afbeelding 4 (links):
Voorbeeld van een
profiel met fietsstroken
en een rijloper in asfalt
met streetprint.

Afbeelding 4 (rechts):
voorbeeld van een
rijloper in een afwijkende
asfaltkleur.



5. Vervolg

5.1 Proces

Dit IPvE/FO is in concept gereed en zal Q4 2022 worden voorgelegd aan bewoners van de Donaudreef. Na de inspraakperiode zal het college van B&W het IPvE/FO (al dan niet met aanpassingen n.a.v. inspraakreacties) vaststellen.

De volgende stap in het ontwerptraject is het uitwerken van het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte. In die stap wordt het ontwerp nader gedefinieerd door onder andere materiaalkeuzes, keuzes voor beplanting en keuzes voor straatmeubilair.

5.2 Planning

Na het verwerken van de reacties wordt het IPvE / FO aan het College van B & W voorgelegd voor definitieve besluitvorming. Dit is naar verwachting eind 2022 / begin 2023. Hierna wordt het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt en aansluitend wordt het Definitief Ontwerp opgesteld. De verwachting is dat eind 2023, begin 2024 gestart kan worden met de uitvoering van de werkzaamheden.

5.3 Participatie

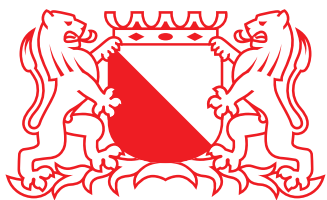
Tijdens het opstellen van het IPvE / FO en zijn bewoners en ondernemers in de directe omgeving betrokken. In een vroeg stadium van het project zijn eerste ideeën opgehaald bij bewoners in een online bewonersavond. In Q4 2022 worden bewoners geïnformeerd over het ontwerp en de voortgang van het proces tijdens een bewonersavond. Om reacties op te halen op het concept IPvE/FO wordt de mogelijkheid geboden om te schriftelijk te reageren. De reacties worden waar mogelijk meegenomen in de definitieve versie van het IPvE/FO. Ook zal tijdens de VO en DO fase opnieuw contact met bewoners gezocht worden deze te informeren tijdens het ontwerpproces.

Bijlage 1: Boominventarisatie



De bestaande bomen aan de Donaudreef zijn gecontroleerd op conditie en toekomstverwachting. Aan de noordwestzijde van de straat staan 22 bomen waarvan er 10 in goede conditie zijn, 9 in redelijke conditie en 3 in slechte conditie. Aan de zuidoostzijde van de straat staan 26 bomen waarvan er 7 in goede conditie zijn, 15 in redelijke conditie en 4 in slechte conditie.

Boom conditie	
	Goed
	Redelijk
	Slecht
Op basis van een VTA (Visual Tree Assessment) 08/2021	



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00