

CONCEPT CONCEPT CONCEPT

IPVE FO Openbare
ruimte Taagdreef e.o.



Gemeente Utrecht

November 2019

Colofon

Projectgroep

Rachel Broekmeulen, Anne van der Merk, Uli Centmayer,
Maurits van Wijk, Jan Scheepmaker, Jelle Blaauw, Maaïke Kerstens,
Mark Ligtvoet, Ton Beuving

Opdrachtgever

Karin Diederer

Versiedatum

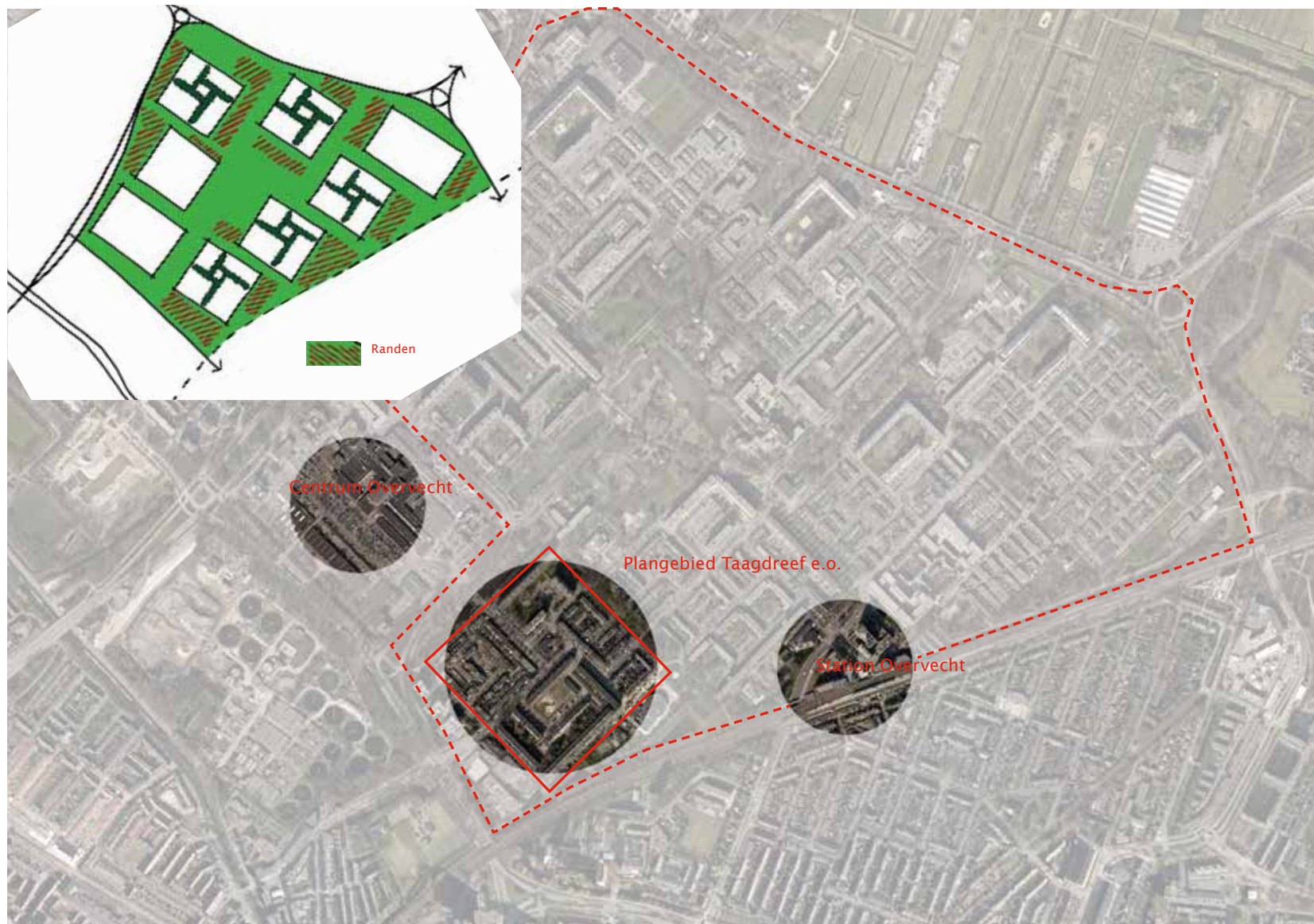
November 2019

Inhoudsopgave

Colofon	2
1 Inleiding	5
Aanleiding	5
Opgave	5
Plangebied	5
2 Voorkeursvariant	7
3 Doelen en ambities	8
Verkeersveiligheid	8
Parkeren en participatie	8
Klimaatadaptatie en vergroening	8
Leefbaarheid	9
Duurzaamheid	9
4 Molenwiek plantoelichting	10
Huidige situatie	10
Participatie	10
Leefbaarheid	10
Verblijf, toegankelijkheid, routing, auto, bus en parkeren	10
Groen, bomen en beplanting	11
Klimaatadaptatie	11
Inrichting	11
Afvalinzameling	11
Ondergrond	11
Functioneel ontwerp molenwiek	12
Uitgangspunten voor ontwerp molenwiek	14
Ruimtelijk	14
Mobiliteit en verblijf	14
Groen, bomen, ecologie en beplanting	14
Klimaatadaptatie	14
Inrichting	14
Afvalinzameling	14
Ondergrond	15
Beheer	15

5 Velden	17	Uitgangspunten voor ontwerp Hildebranddreef	33
Rubicondreef plantoelichting	19	Ruimtelijk	33
Huidige situatie	19	Mobiliteit en verblijf	33
Participatie	19	Groen, bomen, ecologie en beplanting	33
Functioneel ontwerp Rubicondreef	20	Klimaatadaptatie	33
Groen, bomen, beplanting en ecologie	21	Leefbaarheid	33
Klimaatadaptatie	22	Inrichting	34
Sociale veiligheid	22	Ondergrond	34
Inrichting	23	Beheer	34
Afvalinzameling	23	6 Rand	35
Ondergrondse Infrastructuur	23	Verkeersveiligheid en Leefbaarheid	35
Stastokdreef	23	Klimaatadaptatie	35
Uitgangspunten voor ontwerp Rubicondreef	24	Uitgangspunten	35
Ruimtelijk	24	7 Onderzoeken	36
Mobiliteit en verblijf	24	Parkeren	36
Groen, bomen, ecologie en beplanting	24	Parkeren en participatie	36
Klimaatadaptatie	24	Fietsen	37
Leefbaarheid	24	Bodemwaliteit	38
Inrichting	24	Flora en Fauna	38
Afvalinzameling	25	Bomen	38
Ondergrond	25	Kabels en leidingen	38
Beheer	25	Archeologie	38
Hildebranddreef plantoelichting	26	Intermezzo: Ruimtelijke opbouw	39
Huidige situatie	26	8 Haalbaarheid	40
Participatie	26	Dekkingsbronnen	40
Verblijf, routing, auto en parkeren	26	9 Pilot aanpak	41
Groen, bomen, ecologie en beplanting	27	Gebiedsaanpak ipv sectoraal aanpak (en aansturing)	41
Klimaatadaptatie	28	Pilot Participatie – leerpunten 2018 - 2019	42
Sociale veiligheid	29	Bijlage: resultaten bewoners enquête	46
Inrichting	29	Resultaten Hildebranddreef	46
Afvalinzameling	29	Resultaten Rubicondreef	46
Ondergrondse Infrastructuur	29	Resultaten Stastokdreef	47
Functioneel ontwerp Hildebranddreef	30		

Overvecht-Zuid is opgebouwd uit zeven buurten, ook wel stempels genoemd.



Ligging plangebied in Overvecht-Zuid.

1 Inleiding

Aanleiding

In maart 2018 is het Rapport openbare ruimte Taagdreef e.o. opgesteld en vastgesteld door het College van burgemeester en wethouders. De Raad is hierover met een Raadsbrief geïnformeerd. In het rapport zijn de doelen en de werkwijze van de aanpak van de openbare ruimte omschreven. Omdat het project een pilot is werd onderzocht wat er allemaal mogelijk is om de gestelde doelen te halen, en of er ideeën bruikbaar zijn in andere 'stempels' (wijken) van Overvecht Zuid. Er zijn twee oplossingsrichtingen uitgewerkt die beiden optimaal voldoen aan alle doelen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en klimaatadaptatie. Deze twee oplossingsrichtingen hebben we tegen elkaar afgewogen. Het resultaat is een voorkeursvariant die binnen de visie op de openbare ruimte het meest aan alle doelen voldoet en daarbij ook past binnen het beschikbare budget. De voorkeursvariant is verder uitgewerkt tot een schetsontwerp voor de openbare ruimte en een Integraal Programma van Eisen.

Dit Integrale Programma van Eisen (IPvE) ligt nu voor u.

Opgave

Kwaliteitsimpuls

In de Voorjaarnota 2016 is aangegeven dat de groei van de stad naar 400.000 ook betekent dat de bestaande openbare ruimte een kwaliteitsimpuls nodig heeft. Dit heeft er onder meer toe geleid dat de raad 7 miljoen beschikbaar heeft gesteld als eerste stap voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte met het gelijktijdig wegwerken van het achterstallig onderhoud. Hiervan is 3 miljoen bestemd voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte van Overvecht en Kanaleneiland (28 juni 2017, Kwaliteitsimpuls openbare ruimte in Overvecht en Kanaleneiland). Door programma's te bundelen worden de gemeentelijke ambities op de meest efficiënte manier gerealiseerd.

Doelen

Het algemene doel van dit project is om binnen het gebied Taagdreef e.o. de openbare ruimte integraal te verbeteren en duurzamer te maken. Daarbij zijn de hoofddoelen:

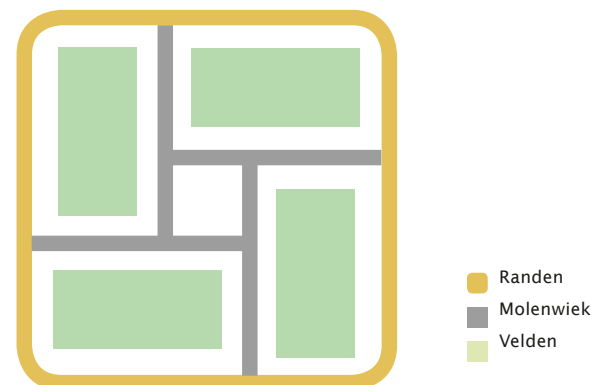
- Groot onderhoud van de openbare ruimte
- Wegen veiliger maken

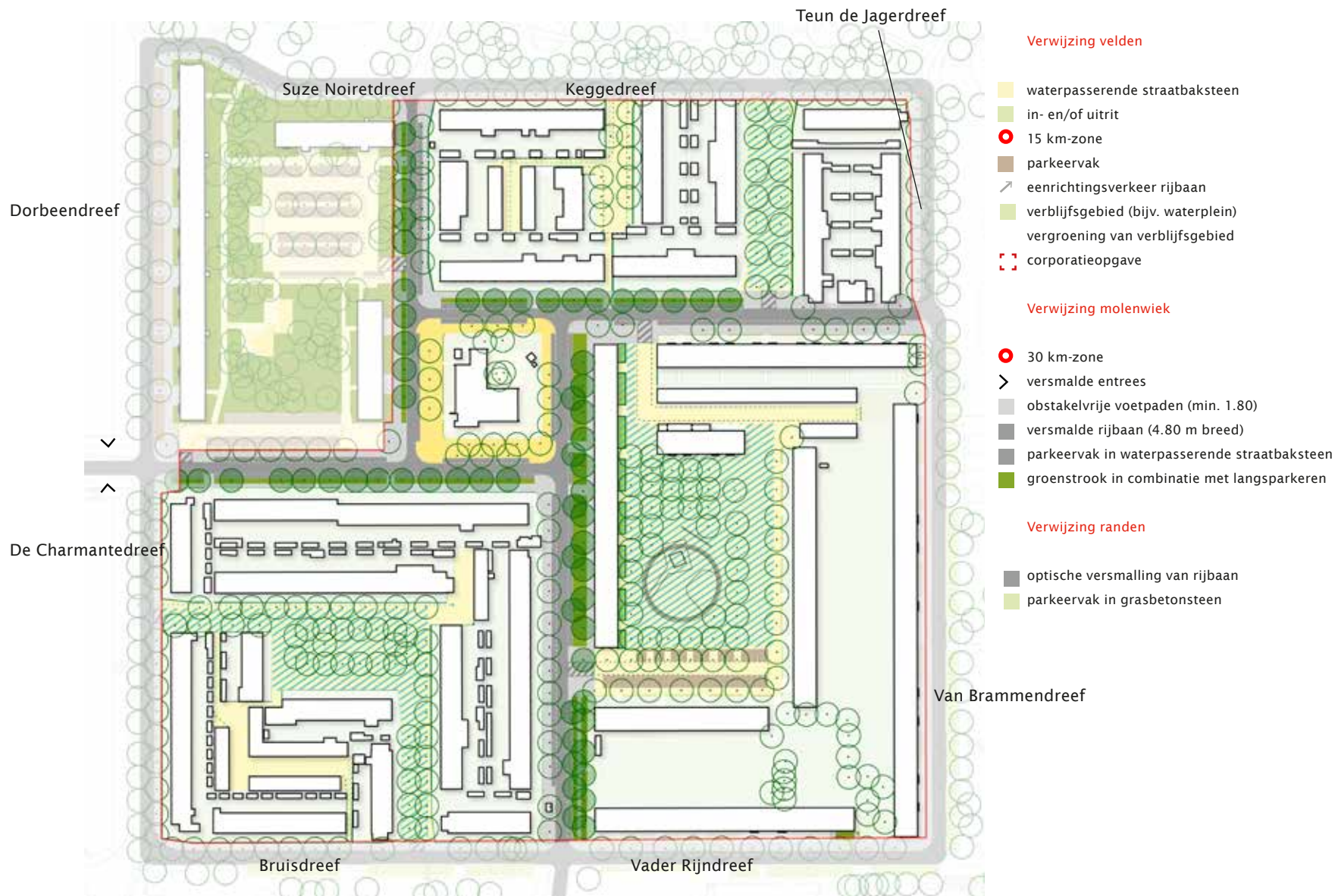
- Minder verharding en meer groen
- Regenwater zoveel mogelijk laten infiltreren in de bodem, in plaats van afvoeren op het riool.
- Openbare ruimte leefbaar maken: het is er prettig om te lopen, fietsen en te verblijven

Dit in overleg met corporaties en andere stakeholders, en waarbij de bewoners betrokken zijn bij het inrichten van hun eigen directe omgeving. Het project sluit aan bij de doelstellingen van Samen voor Overvecht. Samen voor Overvecht is samen werken aan een wijk waar bewoners prettig samenleven, waar de veerkracht van bewoners wordt versterkt en iedereen mee kan doen. Een wijk die ook aantrekkelijk is voor nieuwe bewoners, bezoekers, investeerders en ondernemers. Het investeren in het opknappen van de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, en door de plannen uit te werken in nauw overleg met de bewoners, past dit project bij de doelstellingen van Samen voor Overvecht.

Plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Wijk Overvecht-Zuid. Overvecht-Zuid is opgebouwd uit zeven buurten (stempels) in een groen raamwerk (zie ook pagina 38). Het plangebied voor de pilot openbare ruimte betreft de stempel die wordt begrensd door de Bruidsdreef, De Charmantedreef, Dorbeendreef, Suze Noiretdreef, Keggedreef, Teun de Jagerdreef en Van Brammendreef en Vader Rijndreef.





Uitwerking van voorkeurs-variant A: Herinrichting van de molenwiek en drie velden.

NB: Bouwstenen van de velden worden nader uitgewerkt voor specifieke herinrichting van de velden samen met de bewoners.

2 Voorkeursvariant

Het voorkeursmodel is tot stand gekomen door de kosten voor alle gewenste ingrepen in het plangebied te ramen en dat af te zetten tegen het beschikbare budget. Er is een afweging gemaakt wat de belangrijkste bouwstenen zijn (zie Rapport varianten Taagdreef uit maart 2018). Het voorkeursmodel houdt bij het behalen van de doelen optimaal rekening met de ruimtelijke opbouw van de stempels, de herkenbaarheid van de molenwiek en de velden. Het voorkeursmodel gaat uit van het aanpassen van het verkeersregime naar een realistische 30 km/uur in de molenwiek en 15 km/uur in de velden, met het idee dat langzaam verkeer en verblijf centraal staan. Het gaat ook uit van het zoveel mogelijk afkoppelen van regenwater in de openbare ruimte. In het voorkeurmodel wordt ingezet op een herinrichting van de molenwiek omdat hier de meeste winst te behalen valt wat betreft verkeersveiligheid. Er wordt daarnaast ingezet op een herinrichting van de woonstraten in de velden omdat hier de grootste kansen liggen voor vergroening en verhogen van de leefbaarheid. Uiteraard worden bij ieder ontwerp steeds alle doelen meegenomen. Er is gekozen om de woonstraten bij de Dorbeendreef niet mee te nemen omdat deze al recentelijk heringericht zijn. Inmiddels is ook de Camera Obscuradreef geen onderdeel meer van dit plan, omdat daar plannen zijn van BPD en Mitros voor het toevoegen van woningbouw (project “De Mix”).

Nota Bene: Het budget dat is gereserveerd voor het opknappen van de openbare ruimte Camera Obscuradreef vanuit dit project “Openbare ruimte Taagdreef e.o.” blijft hiervoor gereserveerd en wordt niet elders in de wijk ingezet.

De aannames waarop de voorkeursvariant is gebaseerd zijn door inbreng van bewoners deels geverifieerd en deels bijgesteld. In hoofdstuk 8 (participatie) kunt u hier meer over lezen.

In de volgende hoofdstukken worden de ambities voor molenwiek, velden en rand toegelicht en naar concrete en integrale uitgangspunten vertaald. Het Functionele ontwerp is een verdiepingsslag van het voorkeursscenario. In de plantoelichting wordt uitgelegd hoe de ambities en uitgangspunten een plek hebben gekregen in het ontwerp.

3 Doelen en ambities

Verkeersveiligheid

In het plangebied zijn relatief veel wegen toe aan het wegwerken van achterstallig onderhoud en uitvoeren van groot onderhoud. Voor alle wegen in de stempel wordt een snelheidslimiet ingesteld van 30 km per uur. De woonstraten in de stempel, zoals de Rubicondreef en Hildebranddreef, krijgen de uitstraling van een woonerf, waar de rijbaan bestemd is voor bestemmingsverkeer en er doorgaans alleen bewoners zullen rijden. Een lagere rijnsnelheid heeft als voordeel dat de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers toeneemt. Verschillende verkeerssoorten kunnen gemakkelijk en veilig worden gemengd, waardoor er meer ruimte ontstaat. Ook heeft een snelheidslimiet van 30 km/u een positief effect op de leefbaarheid van gebieden en de oversteekbaarheid verbetert. Daarnaast verbetert een 30 km/u inrichting de concurrentiepositie van de fiets en het openbaar vervoer. Milieuvriendelijke vervoerswijzen worden daardoor gestimuleerd.

Parkeren en participatie

(Zie ook parkeeronderzoek in hoofdstuk 7)

Om de leefbaarheid binnen de velden, maar ook langs de ontsluitingsstraten te verbeteren, is als het uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen binnen de woonstraten wordt verminderd. Uit parkeertellingen bleek dat er in de gehele buurt circa 50 parkeerplaatsen verwijderd kunnen worden (met name langs de molenwiek en het veld Dorbeendreef). Het parkeren kan dan compacter worden opgelost, zodat er meer ruimte ontstaat voor spelen, verblijven en groen.

Buurtbewoners geven aan wel parkeerdruk te ervaren. In het participatie traject heeft dit er toe geleid dat in de Hildebranddreef het aantal parkeerplaatsen vrijwel gelijk blijft. In de Rubicondreef wordt het aantal parkeerplaatsen iets verminderd. Dit heeft ook invloed op de inrichting van de molenwiek.

In het voorkeursmodel wordt gestreefd naar een intensivering van de molenwiek (2 keer langsparkerstroken) en vermindering en compacter maken van parkeerplaatsen in de velden ten behoeve van meer groen en verblijfskwaliteit.

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de randen van de stempel verder te verbeteren, wordt ingezet op een inrichting die passend is voor een 30 km/u zone. De rand kan door veel bestaande haaksparkerkoffers niet worden versmald. Om het wenselijke snelheidsregime van 30 km/uur te realiseren zijn snelheidsremmende maatregelen nodig zoals drempels. Op plaatsen langs de rand waar de weg wel versmald kan worden is het wenselijk om dat met de zelfde elementen te doen zoals op de Molenwiek (rijbaan optisch versmallen door parkeren op de rijbaan in elementenverharding aan te leggen).

Klimaatadaptatie en vergroening

Om ook in toekomst klimaatveranderingen zoals droogte, hittestress en piekbuien te kunnen opvangen moet het ontwerp van de openbare ruimte daarop worden aangepast. De gewenste herinrichting van de Taagdreef en omgeving biedt mogelijkheden om grote delen van de stempel klimaatbestendig in te richten. De ambitie is om zoveel mogelijk neerslag vast te houden in de buurt. Dit kan in de vorm van infiltratie, berging of door het hemelwater af te voeren richting het oppervlaktewater.

Allereerst willen we zoveel mogelijk water ter plekke in de grond infiltreren om als waterbuffer voor het groen te dienen. Dit gebeurt door grote groenvakken en door waterpasserende verharding aan te leggen waar het water zoveel mogelijk direct in de grond kan infiltreren.

De gemeente Utrecht stelt dat een bui van 80 mm/uur niet mag leiden tot schade aan de bebouwing. Van deze 80 mm moet 45 mm worden geborgen in de openbare ruimte. De andere 35 mm moet zonder schade aan de gebouwen worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Om hittestress tegen te gaan wordt er in de stempel meer groen toegevoegd. Door het vasthouden van water in het gebied wordt regenwater voor droge periodes gebufferd en dat komt de vegetatie ten goede. Door de openbare ruimte zoveel mogelijk te vergroenen en verharding te verminderen wordt de opwarming op hete dagen beperkt. Kortom, het wordt met deze inrichting in de zomer wat koeler en de grond is minder droog.

Leefbaarheid

De openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls door deze zo in te richten dat deze uitnodigt tot bewegen en plezierig verblijven. Een aanpak van de directe leefomgeving in de woonvelden geeft het grootste resultaat bij de verhoging van de leefbaarheid door deze in te richten als woonerven. Om zoveel mogelijk ruimte vrij te spelen om te verblijven worden parkeerplaatsen zoveel mogelijk geclusterd en waar mogelijk verminderd.

De Rhônedreef, Ebrodreef, Henriëttedreef en Taagdreef worden begeleid door een rij bomen. Deze komen in een groenstrook te staan zodat mensen het prettig vinden om te fietsen en te lopen in de molenwiek. Daarnaast wordt ingezet op goede looproutes met veilige oversteken om de toegankelijkheid binnen het plangebied te vergroten, bijvoorbeeld rondom Ondernemershuis Overvecht (Rhônedreef 40).

Door de breedte van de (asfalt) weg rijden auto's hier vaak hard. Door een inrichting met meer groen, langsparkeren en een versmalde rijbaan krijgt de molenwiek een 30 km uitstraling, die meer ruimte biedt voor wandelen en fietsen.

Om de leefbaarheid in de randen te verbeteren wordt ingezet op het verbeteren van het onderhoudsniveau van straten en stoepen en het versterken van het groene karakter.

Duurzaamheid

De herinrichting van de Taagdreef en omgeving wordt integraal zo duurzaam mogelijk aangepakt. Dit houdt in dat de duurzaamheidsprestatie voor alle duurzaamheidsthema's samen, zo hoog mogelijk is, gegeven de technische mogelijkheden en uitgangspunten voor de herinrichting.

Voor het thema energie is uitgangspunt dat het energiegebruik voor een nieuw aan te leggen weg over de hele levensduur, zo laag mogelijk wordt. Dus gerekend over aanleg, beheer/onderhoud en sloop.

Voor het thema materiaalgebruik is uitgangspunt dat de aanleg plus beheer en onderhoud, zoveel mogelijk circulair wordt. Dat houdt in dat de benodigde materialen waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en nadat ze afgedankt zijn, hergebruikt worden.

Het belangrijkste aspect van sociale duurzaamheid voor dit project is *social return*. Dit houdt in het creëren van mogelijkheden op werk en scholing voor mensen die moeilijk aan het werk komen.

De eis vanuit duurzaamheid is dat de uitvoerder een zo waardevol mogelijk pakket aan social return maatregelen realiseert (volgens motie 2017/39 “meer banen en leefbaardere wijken II”)

4 Molenwiek plantoelichting

Bestaande situatie aan de
Henriëttedreef

Huidige situatie

De Taagdreef, de Rhônedreef, Henriëttedreef en Ebrodreef vormen samen de vier wieken van de Molenwiek.

De Taagdreef en Rhonedreef verbinden de stempel met de omgeving. Hier rijdt ook de bus. Voor de fietsers zijn aparte fietsstroken in het profiel. De Henriëttedreef en Ebrodreef zijn alleen voor bestemmingsverkeer. Alle wegen zijn op dit moment 50 km/uur en zijn breed gedimensioneerd. Parkeren is grotendeels op de rijbaan wat de wegen optisch nog breder maakt. Het oversteken is door de brede wegen moeilijk. Er wordt te hard gereden en fietsen voelt voor sommige mensen onveilig.

Elke straat heeft een boomstructuur aan weerszijde van de weg, maar deze is ongelijkmatig.

Participatie

De eerste schetsen voor de molenwiek zijn op de bewonersavond op 15 april 2019 gepresenteerd. Voor de molenwiek zijn veel randvoorwaarden van toepassing en is er minder speelruimte voor inbreng van bewoners dan bij de inrichting van de woonstraten.

Bestaande situatie aan de
Taagdreef

Leefbaarheid

De Rhônedreef, Ebrodreef, Henriëttedreef en Taagdreef worden begeleid door een rij bomen. Deze komen in een groenstrook te staan zodat mensen het prettig vinden om te fietsen en te lopen in de molenwiek. Daarnaast wordt ingezet op goede looproutes met veilige oversteken om de toegankelijkheid binnen het plangebied te vergroten, bijvoorbeeld rondom Ondernemershuis Overvecht (Rhônedreef 40).

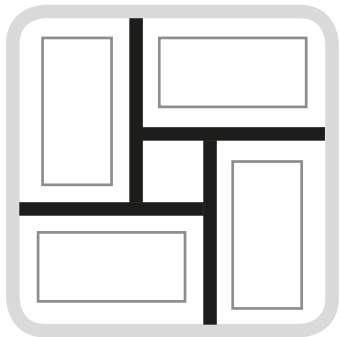
Door de breedte van de (asfalt) weg rijden auto's hier vaak hard. Door een inrichting met meer groen, langsparkeren en een versmalde rijbaan krijgt de molenwiek een 30 km uitstraling, die meer ruimte biedt voor wandelen en fietsen.

Verblijf, toegankelijkheid, routing, auto, bus en parkeren

Op de molenwiek worden de wegen versmald en ingericht als 'woonstraat' met een gemengd profiel en met een minimum aan verharding. Daarnaast worden ook wijkentrees zoveel mogelijk versmald om doorgaand verkeer te ontmoedigen. De straten worden ingericht als 30 km straten.



Dit begint bij het versmallen van de entrees van de buurt vanuit de Brailledreef en de Zamenhofdreef. Het is belangrijk om hier het 30 km/uur regime al te 'voelen'. Aandachtspunt is hierbij dat waarschijnlijk er één buslijn over de Taag- en Rhônedreef blijft rijden en de eisen voor de bus moeilijk te combineren zijn met de vormgeving van een gemengd en rustig 30 km/uur profiel.



Op de delen waar geen bus rijdt wordt de rijbaan van de molenwiek versmald van ca. 9 meter naar circa 5 meter. De rijbaan wordt aan weerszijden voorzien van een strook langsparkeren. Door het toepassen van elementenverharding in de parkeerplaatsen met een overmaat wordt de rijbaan optisch nog meer versmald.

Ook op de delen waar de bus rijdt komt een gemengd profiel met langsparkeren aan weerszijde. Het wordt nog onderzocht in welke mate de samenhang tussen de vier straten geborgd kan worden in combinatie met de vrije ruimte die de bussen nodig hebben om elkaar te passeren.

In de ontwerpen van de Rubicondreef en Hildebranddreef zijn - na intensief overleg met de bewoners - maar weinig parkeerplaatsen opgeheven. Dat geeft ruimte om in de molenwiek meer groen te maken dan oorspronkelijk in het voorkeursmodel voorzien. Het groen kan bijvoorbeeld ingezet worden om het straatbeeld optisch te versmallen en ook vanuit de weg groener te laten lijken (zie afbeelding).

Er komen maximaal 197 parkeerplaatsen verdeelt over de 4 wegen. Dit is inclusief de benodigde compensatie van de parkeerplaatsen uit de Rubicondreef, de Camera Obscuradreef en de Hildebranddreef. Hierbij is ook rekening gehouden met project "De Mix".

Er is nog niet gerekend met een mogelijke reductie van parkeerplaatsen op plaatsen waar de bezetting minder hoog is en een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte mogelijk is.

De oversteekbaarheid van de straten van de molenwiek wordt verbeterd door goede looproutes, oversteekhavens, de versmalling van de rijbaan en de reductie van de snelheid.

Er is een asfaltonderzoek uitgevoerd.

In principe is de tweede laag asfalt teerhoudend en zal verwijderd moeten worden. De fundering onder het asfalt is wisselend. Hier moet wel rekening mee worden gehouden i.v.m. de waterdoorlatendheid.

Groen, bomen en beplanting

De molenwiek wordt begeleid door twee rijen bestaande bomen. De bestaande bomen worden aan één zijde verbonden door een doorlopende haag.

Dit heeft als doel de verharding te verminderen en meer groen toe te voegen wat weer bijdraagt aan vermindering van de opwarming in de stempel. Ook de herkenbaarheid van de molenwiek als structurerend element in de wijk wordt daardoor vergroot.

De boomstructuur bestaat uit 2 rijen bomen aan beide zijden van de weg. Om de herkenbaarheid per molenwiek te vergroten heeft elke straat zijn eigen boomsoort. Deze soorten worden dan niet meer toegepast in de woonstraten van de naast gelegen wijken.

Klimaatadaptatie

Het wegprofiel wordt gebruikt voor de afvoer van regenwater. Dat is mogelijk door het toepassen van een profiel waarbij het water naar de op het laagste punt in het profiel gelegen parkeerplaatsen loopt, waar het middels waterpasserende verharding infiltreert. Bij grotere buien zal het water via een infiltratieriool verzamelen en via een overstort worden afgevoerd naar het oppervlaktewater in de omgeving. Bij een extreme bui is het ook belangrijk dat de voortuinen zo veel mogelijk water in hun tuinen vasthouden door een groene inrichting of infiltrerende verharding.

Inrichting

Verhardingen (afwijkingen):

Volgens verhardingenkaart is het nu Buitenstad - Overvecht (rijbaan asfalt / parkeerplaatsen op de rijbaan of betonstraatstenen antraciet infiltrerende / stoep 30/30 tegels). Binnen het project wordt nog onderzocht en afgestemd met de nodige disciplines of er nog wenselijke alternatieven zijn en als dat het geval is, worden deze in een vervolgfase aan de BING voorgelegd. Deze kunnen vervolgens opgenomen worden in het HOR en ook bij de uitvoering van vergelijkbare situaties in de volgende stempels in Overvecht toegepast worden.

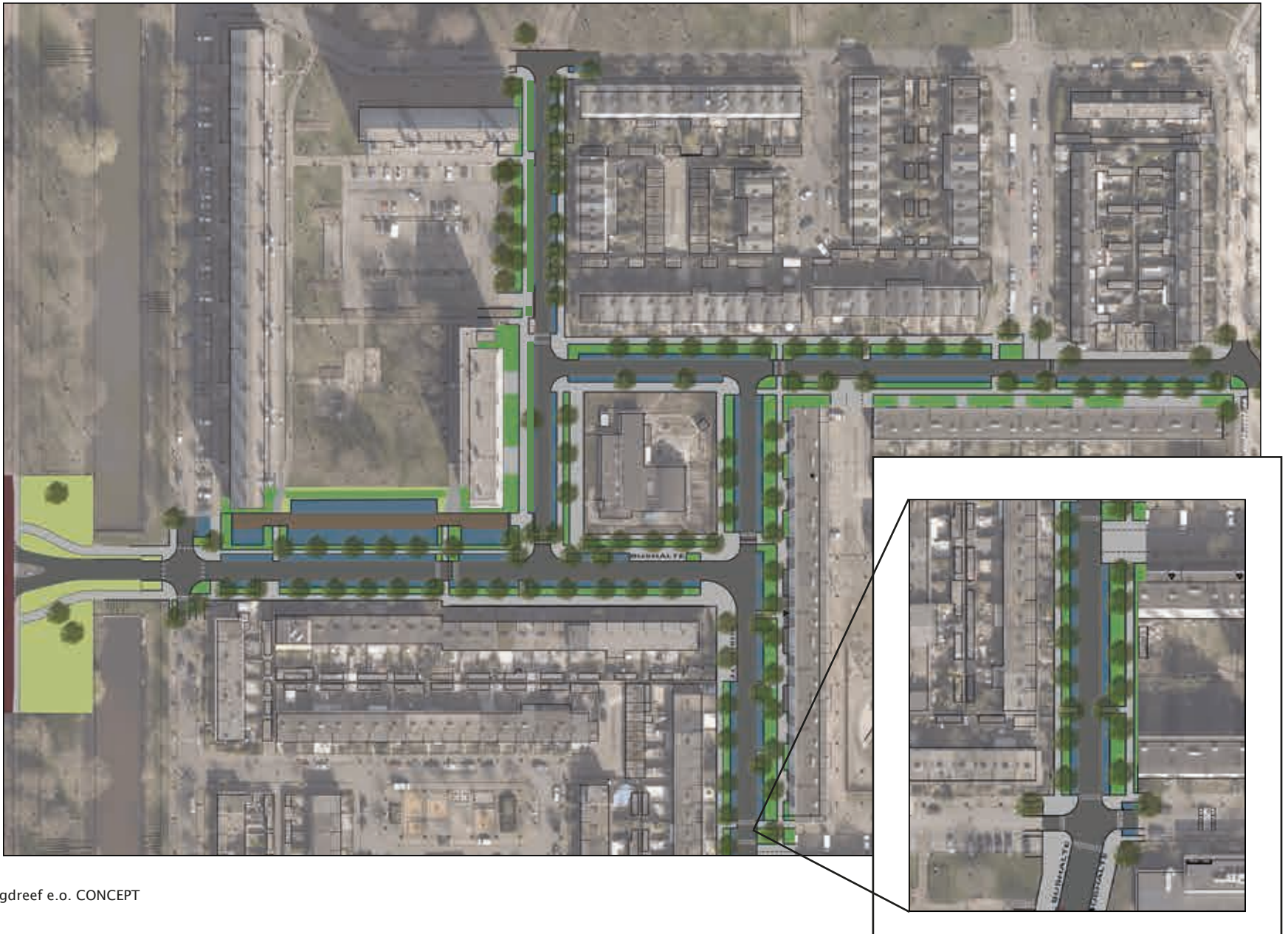
Afvalinzameling

Nader te onderzoeken.

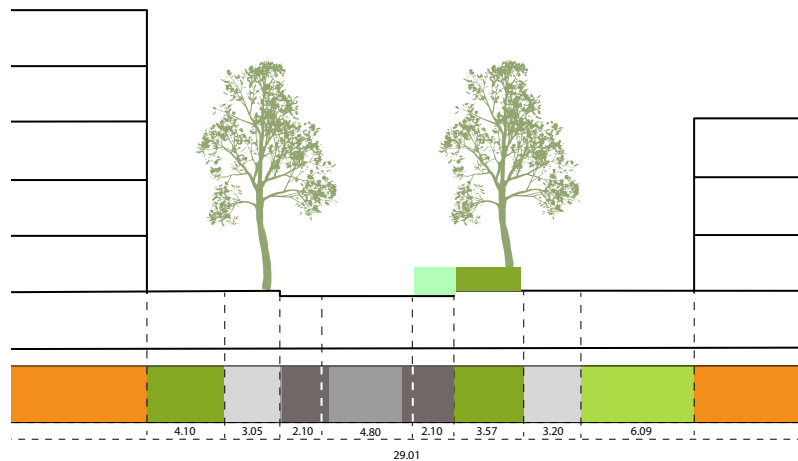
Ondergrond

In de straten Henriëtterdreef, Ebrodreef, Taagdreef en Rhônedreef wordt, naast het bestaande gemengde riool een hemelwaterriool aangelegd.

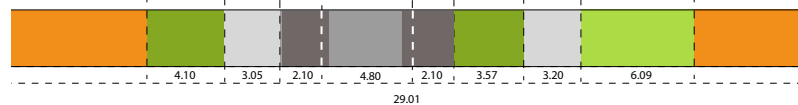
Functioneel ontwerp molenwiek



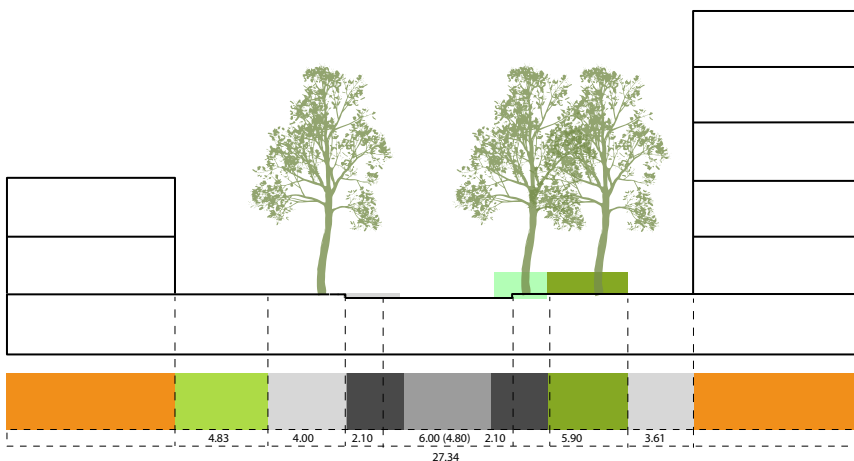
Afbeelding links boven:
Ebrodreef zonder bus



Afbeelding links onder:
Taagdreef met bus



Afbeeldingen rechts:
referentiebeelden profiel
molenwiek



Uitgangspunten voor ontwerp molenwiek

Ruimtelijk

- De herkenbaarheid van de molenwiek wordt versterkt.
- De molenwiek is herkenbaar door een profiel met twee rijen bomen langs de weg en een doorgaande haag aan één kant.
- De toegangen naar de molenwiek krijgen een 30 km/uur inrichting maar horen niet bij de structuur van de molenwiek (geen laanbomen, geen parkeerplaatsen).

Mobiliteit en verblijf

- De Henriëtte- en de Ebrodreef worden als 30 km zone ingericht met een gemengd profiel voor alle weggebruikers.
- De Taagdreef- en de Rhonedreef worden als 30 km zone ingericht met een gemengd profiel voor alle weggebruikers en de bus.

Bus

- De gemeente en U-OV zijn voornemens om voor één van de buslijnen een andere route te kiezen. Daardoor zal in de toekomst nog één buslijn over de Taagdreef en Rhonedreef rijden. De bestaande bushaltes moeten dan ook worden gehandhaafd in het plan. Bij de herinrichting van de weg moet rekening worden gehouden met de bus.

Parkeren

- Er komen in de molenwiek maximaal 195 PP (185 huidige parkeerplaatsen plus compensatie uit het plan voor de Rubicondreef van 3 parkeerplaatsen (2 worden op de Keggedreef gecompenseerd) en een compensatie van 7 parkeerplaatsen uit het plan voor de Camera Obscuradreef plus eventueel een compensatie voor parkeerplaatsen uit het plan Hildebranddreef. Deze worden nog tegengerekend met het overmaat in de parkeerbalans van het totaal.

Toegankelijkheid

- Goede toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden.
- Goede oversteekvoorzieningen met name rond Ondernemershuis Overvecht (Rhonedreef 40).

Hulpdiensten

- Alle wegen zijn bereikbaar voor hulpdiensten.

Groen, bomen, ecologie en beplanting

- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk groen ingericht.
- De conditie van de bestaande bomen in de molenwiek moet nog worden onderzocht. Uitgangspunt is zo veel mogelijk handhaven en alle bomen worden gecompenseerd.
- De boomstructuur wordt versterkt, nieuwe bomen zijn piramidaal van vorm, van 2e orde grootte, één soort per wiek
- Een doorgaande haag aan één kant van de weg
- Overige onderbeplanting is van ecologische waarde door het toepassen van inheemse planten die interessant zijn voor bijen, vlinders en andere insecten.
- De beplanting geeft jaarrond een aantrekkelijk beeld.
- De beplanting is klimaatrobust.

Klimaatadaptatie

Water, Droogte en Hitte

- Hemelwater afkoppelen van het gemengde riool
- Minimaal een bui van 45 mm ter plekke bergen en infiltreren
- Via infiltrerende parkeerplaatsen met grondkoffers en een ondergronds infiltratieriool (hemelwaterriool)
- Een bui van 80 mm mag niet leiden tot schade aan de bebouwing.
- Verminderen van opwarming door het verminderen van verhard oppervlak en het toevoegen van groen en schaduw.

Inrichting

- De inrichting voldoet aan het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Afwijkende materiaalvoorstellen moeten door de BING getoetst worden.
- Principeoplossingen zoals plateaus, drempels, bushaltes, inritten, parkeerplaatsen zijn uniform in de bijhorende structuur
- Verlichtingsarmatuur is volgens handboek het 'Chinese hoedje'.

Afvalinzameling

- Is goed bereikbaar voor ophaalvoertuigen en door bewoners.
- Plaatsing van ondergrondse containers is bij voorkeur tussen parkeerplaatsen en niet ten koste van groen.
- In het plan wordt rekening gehouden met opstelplaatsen voor klike's.

Ondergrond

- Bovengrond en ondergrond worden op elkaar afgestemd.
- Het bestaande riool blijft liggen.

Beheer

- Alle beoogde veranderingen in de openbare ruimte voldoen aan de gestelde kaders van het Handboek Openbare Ruimte.
- Indien bij de nadere uitwerking van het FO tot VO/DO hiervan wordt afgeweken of gedeeltelijk niet aan kan worden voldaan, wordt dit goed gemotiveerd ter goedkeuring voorgelegd aan de toetsingscommissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG).
- Op basis van het FO wordt een globale beheerkostenraming opgesteld ten behoeve van het toekomstig beheer. Per saldo neemt de hoeveelheid groen toe en de hoeveelheid verhard af, door de versmalling van het profiel.

5 Velden

Verkeersveiligheid en Parkeren

De velden met laagbouw worden aangepakt door deze in te richten als rustige woonstraten alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer of als woonerven. Een woonerf betekent dat voetgangers het openbaar gebied binnen deze velden over de volle breedte mogen gebruiken en de auto te gast is. Binnen de woonerven mogen bestuurders niet harder rijden dan 15 kilometer per uur. Daarnaast is parkeren alleen toegestaan in aangeduide parkeervakken.

In de woonstraten met eengezinswoningen gaan we ervan uit dat binnen 100 meter 1 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte aanwezig is. Voor het parkeren van overige voertuigen zullen bewoners iets verder moeten lopen.

Daarmee komt er direct rond de woningen meer verblijfsruimte vrij en kan de verblijfskwaliteit worden verhoogd. Met deze maatregel wordt wandelen en fietsen gestimuleerd. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambities. De verblijfsruimte kan verder nog worden vergroot door in de velden het parkeren te clusteren, verkeer een minder dominante plek in het straatbeeld te geven of door het mengen van functies. Er is dan uiteindelijk meer oppervlak beschikbaar voor gezond bewegen en plezierig verblijven.

Klimaatadaptatie

De gewenste herinrichting biedt mogelijkheden om de velden klimaatbestendig in te richten. De ambitie is om zoveel mogelijk neerslag vast te houden in de buurt. Dit kan in de vorm van infiltratie, berging of door het hemelwater af te voeren richting het oppervlaktewater.

Door het vasthouden van water in het gebied wordt regenwater voor droge periodes gebufferd en dat komt de vegetatie ten goede. Door de openbare ruimte zoveel mogelijk te vergroenen en verharding te verminderen wordt de opwarming op hete dagen beperkt.

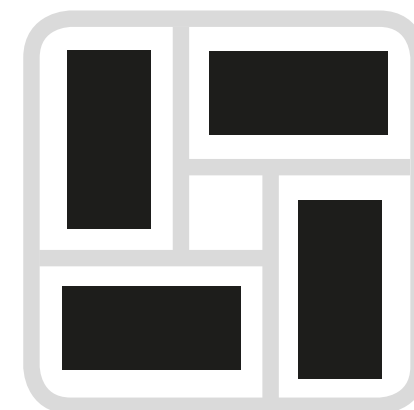
Leefbaarheid

De openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls door deze zo in te richten dat deze uitnodigt tot bewegen en plezierig verblijven. De overmaat aan verharding wordt bij voorkeur verminderd om het groene karakter van het veld te versterken en informeel spelen te stimuleren. Hierbij dient per veld

een duidelijke eenheid te worden nagestreefd en dient de inrichting van de openbare ruimte te passen bij de bebouwingsstructuur van dat veld en bij de wensen van de bewoners van dat veld.

Een aanpak van de directe leefomgeving in de woonvelden geeft het grootste resultaat bij de verhoging van de leefbaarheid door deze in te richten als woonerven. Om zoveel mogelijk ruimte vrij te spelen om te verblijven worden parkeerplaatsen zoveel mogelijk geclusterd en waar mogelijk verminderd.

Het is de bedoeling dat vernieuwingen aan de openbare ruimte per veld en in samenspraak met bewoners worden aangepakt. Zo krijgt ieder veld een eigen inrichting en identiteit. Ook betrokkenheid door zelfbeheer valt onder deze doelen.



Impressie mogelijke inrichting van de Rubicondreef



Rubicondreef plantoelichting

Afbeelding links:

foto huidige situatie Rubicondreef

Afbeelding rechts:

schema toegankelijkheid

Huidige situatie

De Rubicondreef is een voormalige wijkweg en heeft deze functie al een paar jaar geleden verloren door een knip bij de Keggedreef. Voor zijn huidige functie is de weg over gedimensioneerd en wordt behalve voor bestemmingsverkeer door mensen gebruikt die hun kind met de auto naar de basisscholen aan de Teun de Jagerdreef brengen en voor fietsers met name uit het buurtje ten noorden van de Rubicondreef.

De bomen zijn in slechte staat en moeten vervangen worden.

Participatie

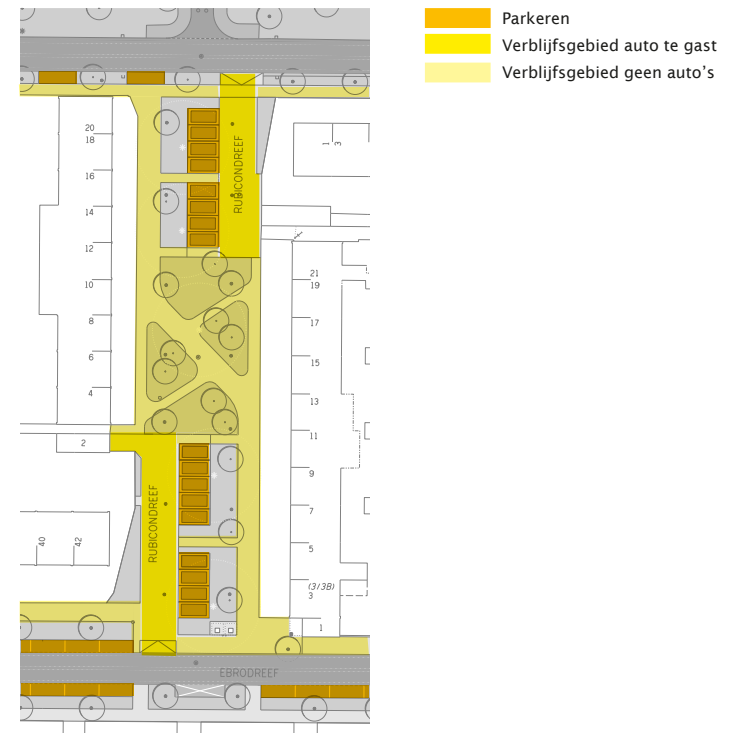
Het ontwerp voor de Rubicondreef is in twee stappen met inbreng van aanwonenden tot stand gekomen (zie ook paragraaf 8). De bewoners zijn enthousiast over een nieuwe inrichting op basis van de beschreven doelen maar maken zich zorgen over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor de deur. In het ontwerp is een compromis gevonden tussen parkeeraanbod en groene inrichting waar de meeste bewoners van de Rubicondreef zich in kunnen vinden.



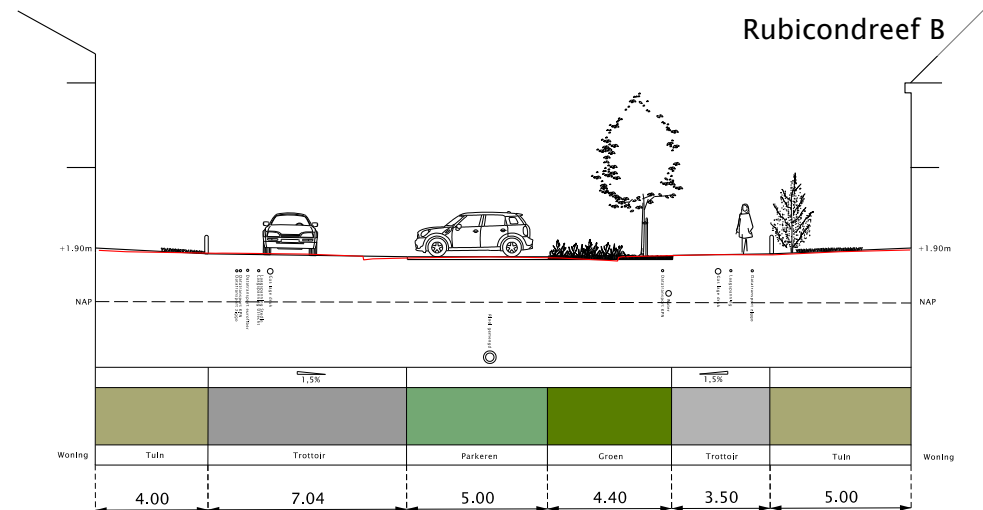
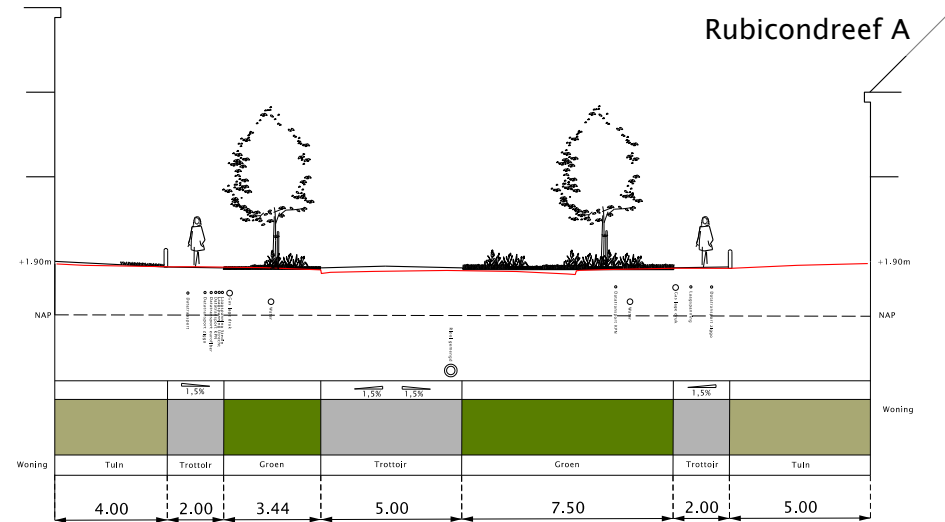
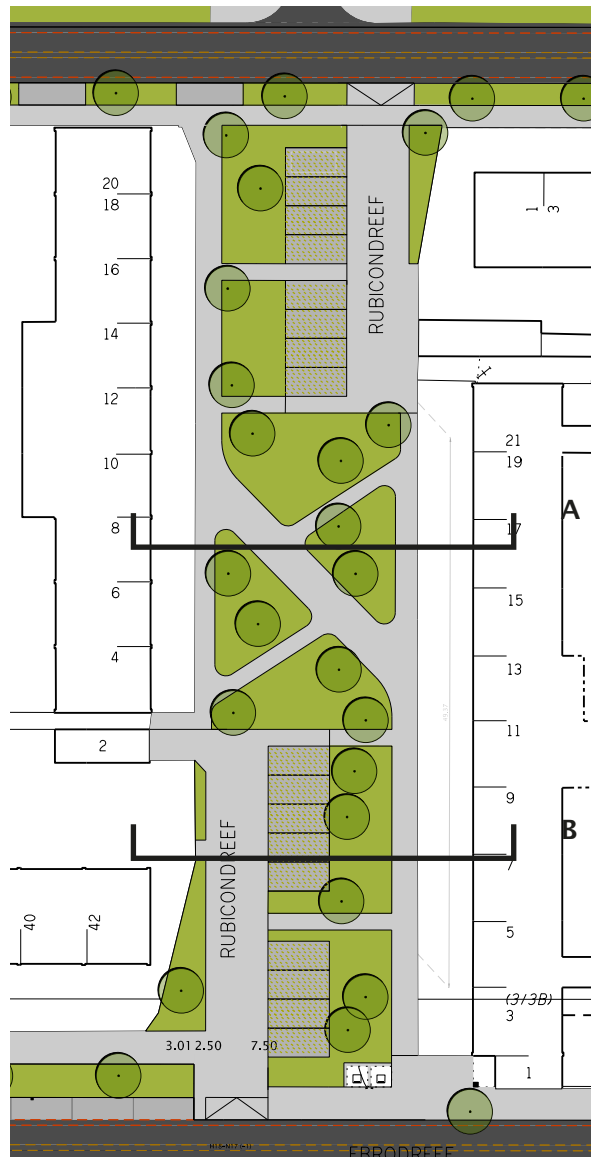
Verblijf, toegankelijkheid, routing, auto en parkeren

De weg wordt voor auto en doorgaand fietsverkeer geknipt. De Rubicondreef wordt een woonerf waar langzaamverkeer en verblijf centraal staan en de auto alleen nog komt om op de gemarkeerde plekken te parkeren of de bestaande garageboxen te bereiken. De inrichting is op één niveau en heeft de uitstraling van een wandelgebied.

Door een effectieve indeling en het dubbelgebruik van verharding door dat de auto 'te gast' is kan er veel groen en verblijfsruimte gemaakt worden waar lopen, verblijf, ontmoeting, en informeel spelen makkelijk mogelijk zijn.



Functioneel ontwerp Rubicondreef



De parkeerplaatsen worden haaks ingericht en geclusterd, waardoor een heldere afbakening van het parkeergebied ontstaat. Een deel is vanuit de Ebrodreef toegankelijk en een deel is vanuit de Keggedreef toegankelijk. De parkeerplaatsen worden van 24 met 5 naar ca. 19 verminderd (17 op de Rubicondreef en 2 langs de Keggedreef in het zicht vanuit de woningen van de Rubicondreef). In de buurt is nog voldoende parkeergelegenheid om uit te kijken en er komt op de molenwiek (Ebrodreef) een aantal parkeerplaatsen bij.

De inrichting van de Rubicondreef wordt zodanig dat het voor brommers niet meer aantrekkelijk is om deze route te nemen. Ook voor doorgaande fietsers wordt het gemakkelijker om via de Teun de Jagerdreef te fietsen of, noordelijker, voor de Henriëttdreef te kiezen. Vanuit daar kan door het Keggeplantsoen worden gefietst (zie onderzoek: fietsroutes).

De hulpdiensten worden in staat gesteld om de Rubicondreef van beide zijden in te rijden. Om de brandweer te voorzien van water zal er op beide parkeerhoven een brandkraan worden aangelegd.

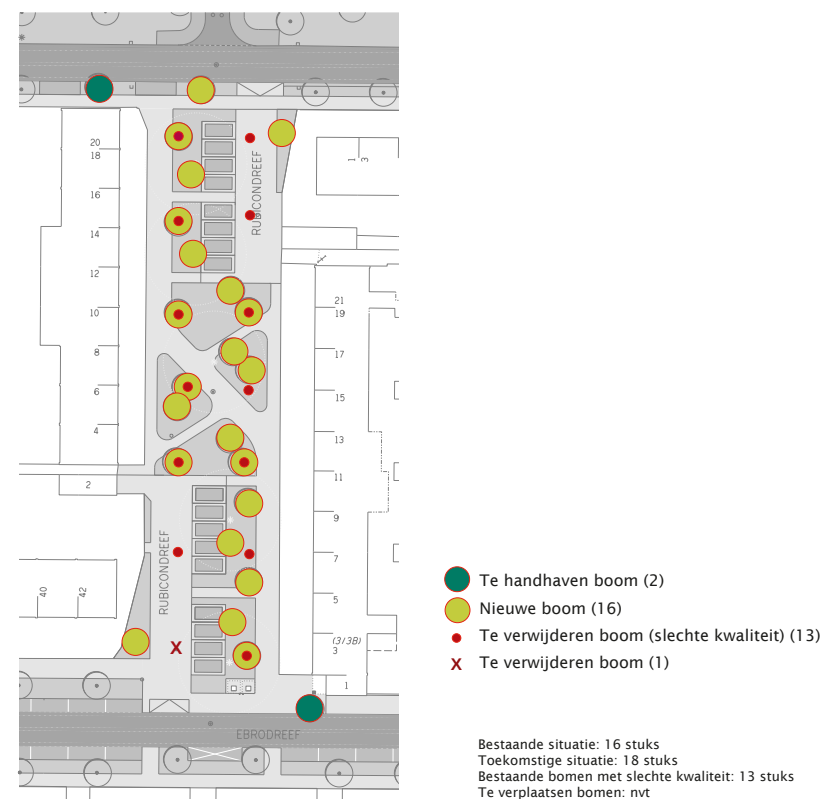
Met bewoners samen is er voor gekozen om geen zit- en speelmeubilair te plaatsen om 'hangen' te voorkomen. Iedereen kan zelf een stoel mee naar buiten nemen om buiten te zitten. En er zijn genoeg formele speelvoorzieningen in de omgeving.

Groen, bomen, beplanting en ecologie

Het hele profiel wordt zo veel mogelijk vergroend. Behalve de noodzakelijke verkeers- en loopruimte wordt alles groen. In de Rubicondreef staan op dit moment 16 bomen (Sorbus aria 'Magnifica' – Meelbes) in twee rijen langs de weg. Hiervan zijn 13 bomen van slechte kwaliteit en staan op het punt om vervangen te worden. In plaats van twee rijen wordt een nieuwe informele boomstructuur toegepast die aansluit aan de veranderde structuur van de Rubicondreef, van straat naar verblijfsruimte. Er komen meer bomen terug dan in de huidige situatie. De beplanting is van ecologische waarde door het toepassen van inheemse planten die interessant zijn voor bijen, vlinders en andere insecten. De beplanting zal jaarrond een aantrekkelijk beeld geven door een wintergroene hoofdstructuur met daarbij in ieder seizoen een andere sierwaarde in de beplanting, zoals bloei, vruchten/bessen of bladkleur. Om in het groen grote neerslag pieken op te vangen wordt er rekening gehouden met watervaste planten. In de straat zijn twee verschil-

lende groenvakken te vinden: de formele, langwerpige groenvakken rondom de parkeerplaatsen en de speelse, meer onregelmatige groenvakken op het pleintje.

In overleg met bewoners is bedacht om de plantvakken met gevarieerde beplanting te beplanten. In de omgeving liggen al heel veel grasvelden voor andere soorten recreatie (balletje trappen, picknicken). Bewoners zijn bereid om een klein deel in zelfbeheer over te nemen. Tegen de parkeerhoven wordt hogere beplanting toegepast om 'de knip' visueel te versterken. Langs de parkeerkoffers zal door het toepassen van hogere beplanting de overlast van autoverlichting verminderen.



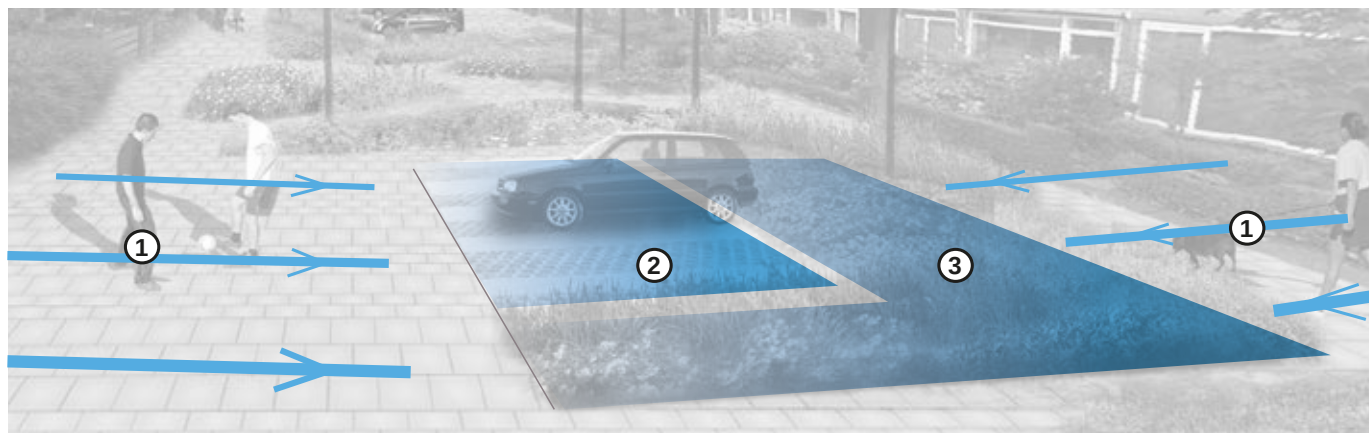
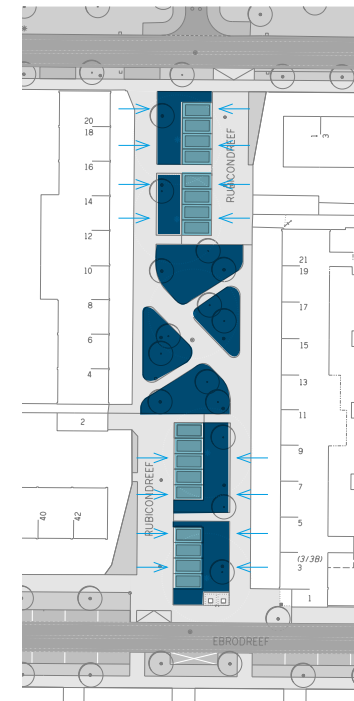
Klimaatadaptatie

In de Rubicondreef komt geen hemelwaterriool. Het water wordt richting de parkeerplaatsen en de (verlaagde) groenstroken geleid. Hier kan het water infiltreren. Indien de groenstroken volledig vol staan met water, zal het water via het (huidige) gemengde stelsel worden afgevoerd.

Er wordt ca 600 m2 groen toegevoegd om hittestress tegen te gaan. Het groen wordt te midden van het ontwerp geclusterd waar bomen extra schaduw verzorgen, om zo een hitte-eiland zoveel mogelijk te voorkomen. Bij een extreme bui is het ook belangrijk dat de voortuinen zo veel mogelijk water in hun tuinen vasthouden door een groene inrichting of infiltrerende verharding.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een belangrijk issue in Overvecht. Door de herinrichting ontstaat meer het gevoel van een buurtje en is de openbare ruimte minder anoniem. De plekken bij de parkeerplaatsen aan het begin van de straat liggen aan een kant langs blinde gevels en moeten vanuit de woningen aan de andere kant zichtbaar blijven en extra goed verlicht worden om hier geen onveilige situaties te laten ontstaan.



Inrichting

Verhardingen (afwijkingen):

Volgens verhardingenkaart (HOR) valt het gebied onder Buitenstad - Overvecht (rijbaan asfalt /parkeerplaatsen op de rijbaan of betonstraatstenen antraciet infiltrerend / stoep 30/30 tegels) met Domstad kwaliteit. Door het inrichten als verblijfsgebied waar het auto te gast is, is bij de Rubicondreef aanvullende verharding nodig . Binnen het project wordt onderzocht en afgestemd met de nodige disciplines wat wenselijke alternatieven zijn en aan de BING voorgelegd. Deze worden vervolgens opgenomen in het handboek Overvecht en ook bij de uitvoering van vergelijkbare situaties in de volgende stempels toegepast.

Afvalinzameling

Door de herprofilering moeten de bestaande ondergrondse containers verplaatst worden. Deze komen op de hoek van de Rubicon- en de Ebrodreef te staan. Naast de containers komen ook de opstelplekken voor de GFT klike's.

Ondergrondse Infrastructuur

Ten behoeve van het Functioneel Ontwerp is een digitale tekening opgesteld met een overzicht van de aanwezige kabels en leidingen op basis van een KLICmelding.

Riolering:

Voor het riool wordt er in de Rubicondreef geen werkzaamheden uitgevoerd. Het gemengde stelsel in deze straat is niet aan vervanging toe.

Stastokdreef

Voor de Stastokdreef is in het afgelopen jaar (2018 – 2019) net als voor de Rubicondreef, een intensief participatietraject doorlopen om te komen tot een functioneel ontwerp. Doel was te komen tot een ontwerp dat aansluit bij de projectdoelstellingen en bij de wensen van de bewoners

Op 15 april 2019 hebben wij een schetsontwerp aan de bewoners getoond. Er waren op die avond veel bewoners aanwezig die eerder niet betrokken waren geweest. Op die avond, en ook later via een aantal mails hebben we begrepen dat een meerderheid van de bewoners van de Stastokdreef tevreden is met de huidige situatie en de plannen niet als een verbetering ziet. De bewoners willen in ieder geval geen vermindering van het aantal parkeerplaatsen, en hoeven ook geen extra groen in de straat en geen aanpassing van de rijweg. Omdat het een kleine straat betreft, is het binnen die beperkingen niet mogelijk om alsnog de doelstellingen op het gebied van klimaatadaptatie en verkeersveiligheid te behalen.

Daarom wordt de Stastokdreef niet meegenomen in dit IPvE/FO. Het budget wordt elders in de stempel ingezet.

Uitgangspunten voor ontwerp Rubicondreef

Ruimtelijk

- De ruimte verandert van straat naar verblijfsgebied
- Het ontwerp heeft een beperkt aantal ontwerpprincipes

Mobiliteit en verblijf

- De weg wordt voor auto en doorgaand fietsverkeer geknipt.
- De Rubicondreef wordt ingericht als verblijfsgebied, waar in twee parkeerplaatsen parkeren mogelijk is. Een deel is vanuit de Ebrodreef toegankelijk en een deel vanuit de Keggedreef.
- De Keggedreef wordt eenrichtingsverkeer (richting de Teun de Jagerdreef).

Parkeren

- Er komen minimaal 17 parkeerplaatsen op de Rubicondreef en twee extra parkeerplaatsen op de Keggedreef. (Rubicondreef heeft 21 woningen en 3 garageboxen).
- Alleen parkeren op gemarkeerde plekken (parkeerverbodsgebied).
- Langsparkeren in de straat en op het plein geclusterd in haaksparkerplaatsen.
- In de haaksparkerplaatsen wordt rekening gehouden met het aanleggen van ondergrondse infrastructuur ten behoeve van laadplekken in de toekomst.

Fietser

- Fietzers zijn te gast in de Rubicondreef
- Fietzers vanaf de noordkant worden gestimuleerd om via de Van Brammendorp en de Henriëttedreef te fietsen.
- Fietsparkeren op eigen terrein

Toegankelijkheid

- Goede toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden.
- De hele straat wordt drempelloos ingericht.
- De looproutes hebben een minimale maat van 2m, incidenteel mag dit 1,50m zijn.

Hulpdiensten

- Hulpdiensten kunnen vanaf de Ebrodreef en Keggedreef de Rubicondreef bereiken.
- Alle huizen moeten met een brandslang bereikbaar zijn
- Op beide parkeerhoven moet een brandkraan toegankelijk zijn.

Groen, bomen, ecologie en beplanting

- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk groen ingericht.
- 13 slechte bomen moeten gekapt worden, van de overige bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd en alle bomen worden gecompenseerd.
- Er komt een nieuwe boomstructuur die aansluit bij de vormgeving als woonerf/verblijfsgebied.
- De boom- en beplantingsstructuur sluit aan op de informele inrichting.
- De beplanting is van ecologische waarde door het toepassen van inheemse planten die interessant zijn voor bijen, vlinders en andere insecten.
- De beplanting geeft jaarrond een aantrekkelijk beeld.
- De beplanting is klimaatrobust.

Klimaatadaptatie

- Hemelwater afkoppelen van het gemengde riool
- Minimaal een bui van 45 mm ter plekke bergen en infiltreren via infiltrerende parkeerplaatsen met grondkoffers, licht verdiepte groenstroken en een ondergronds infiltratieriool
- Een bui van 80 mm mag niet leiden tot schade aan de bebouwing.
- Verminderen van opwarming door het verminderen van verhard oppervlak en het toevoegen van groen en schaduw.

Leefbaarheid

Spelen en verblijf

- Informeel spelen en verblijven mogelijk maken.

Sociale veiligheid

- Goede zicht op de openbare ruimte vanuit de woningen.
- Goede verlichting met name bij plekken waar weinig sociale controle is (bijvoorbeeld bij de blinde gevels).

Inrichting

Verharding

- Materialisering die visueel aansluit bij de gewenste uitstraling voetgangersgebied en overrijdbaar is (auto te gast).

- Materialisering die zo veel mogelijk infiltrerend is (met name in de parkeerplaatsen) en ook blijft.
- Een beperkt assortiment aan verharding wat goed past bij de bestaande verharding van Overvecht, waar mogelijk standaard verharding gebruiken (duurzaam/circulair).
- Een materiaal wat qua visuele uitstraling gelijkwaardig is aan het huidige materiaal of hoogwaardiger en ook mooi blijft.
- Goed te onderhouden.
- Duidelijk waar geparkeerd mag worden en waar niet.
- Een afscheiding tussen de vakken is van belang.
- Goed beloopbaar ook voor mindervaliden, ook bij het uitstappen bij parkeerplaatsen.

Inrichtingselementen

- De inrichting voldoet aan het Handboek Openbare Ruimte (HOR).
- Principeoplossingen zoals plateaus, drempels, bushaltes, inritten, parkeerplaatsen zijn uniform in de bijhorende structuur
- Verlichtingsarmatuur is volgens handboek het 'chinese hoedje'.
- Op verzoek van de bewoners komt er geen zitmeubilair in de openbare ruimte.

Afvalinzameling

- Ondergrondse afvalinzameling wordt verplaatst naar het begin van de straat.
- Is goed bereikbaar voor ophaalvoertuigen en door bewoners.
- Plaatsing van ondergrondse containers is bij voorkeur tussen parkeerplaatsen en niet ten koste van groen
- Rekening houden met opstelplaats voor kliko's GFT.

Ondergrond

- Bij het plaatsen van nieuwe bomen wordt rekening gehouden met een afstand van 3m vanuit het bestaande riool.
- Het riool blijft liggen.
- Er komt geen hemelwaterriool bij.

Beheer

- Alle beoogde veranderingen in de openbare ruimte voldoen aan de gestelde kaders van het Handboek Openbare Ruimte.
- Indien bij de nadere uitwerking van het Functioneel Ontwerp tot Voorlopig-/Definitief Ontwerp hiervan wordt afgeweken of gedeeltelijk niet aan kan worden voldaan, wordt dit goed gemotiveerd ter goedkeuring voorgelegd aan de toetsingscommissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG).
- Op basis van het Functioneel Ontwerp wordt een globale beheerkostenraming opgesteld ten behoeve van het toekomstig beheer. Per saldo neemt de hoeveelheid groen toe en de hoeveelheid verhard af, door de versmalling van het profiel.

Hildebranddreef plantoelichting

Huidige situatie

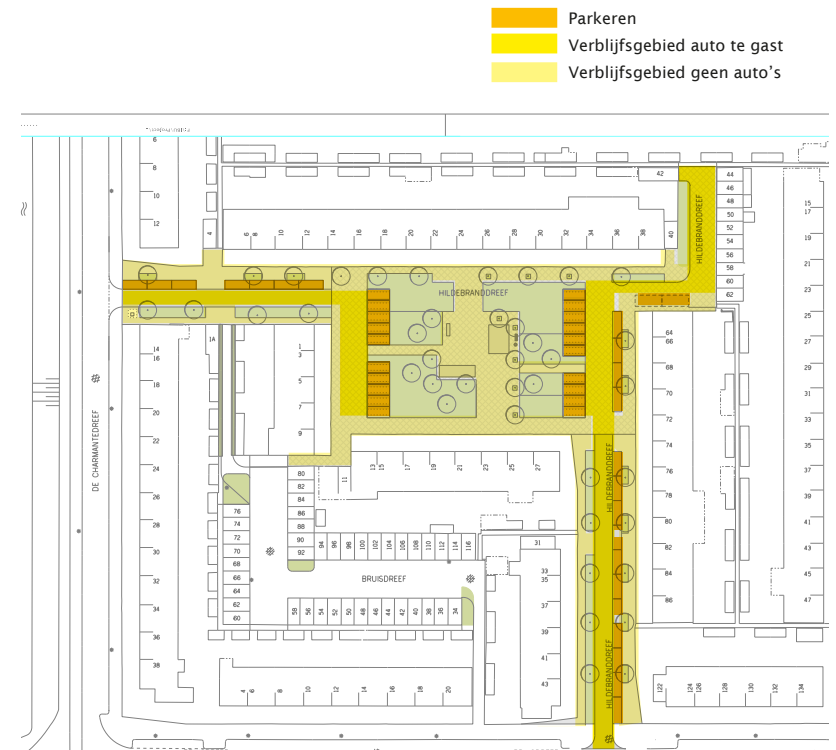
De Hildebranddreef is een weg voor bestemmingsverkeer van de eengezinswoningen en garagehoven tussen de Bruisdreef en De Charmantedreef. In het midden van het veld ligt een pleintje met een aantal speelvoorzieningen en een verharde uitstraling. Het pleintje is omgeven door wegen. Er wordt op de weg geparkeerd maar ook op de stoepen en het pleintje. De weg is over gedimensioneerd en er wordt vaak te hard gereden.

Participatie

Het ontwerp voor de Hildebranddreef is in twee stappen met inbreng van aanwonenden tot stand gekomen (zie ook paragraaf 8).

Verblijf, routing, auto en parkeren

Na een tijdelijke knip in zomer/najaar 2018 die positief is ontvangen wordt in het ontwerp rekening gehouden met een definitieve knip van de Hildebranddreef. De weg wordt voor auto's en doorgaand fietsverkeer geknipt en is voor een deel bereikbaar vanuit de Bruisdreef en voor een deel vanuit De Charmantedreef. Het wordt alleen mogelijk voor ontheffingsverkeer (hulpdiensten, vuilniswagen, vergunninghouders invalideparkeerplaatsen) om door te rijden. De huidige weg wordt dusdanig versmald dat auto's op elkaar moeten wachten om te kunnen passeren en loopt dood op het nieuwe vergrote plein waar verblijf centraal staat. De parkeerplaatsen zijn voor een deel in duidelijk gemarkeerde plekken langs de weg gesitueerd en



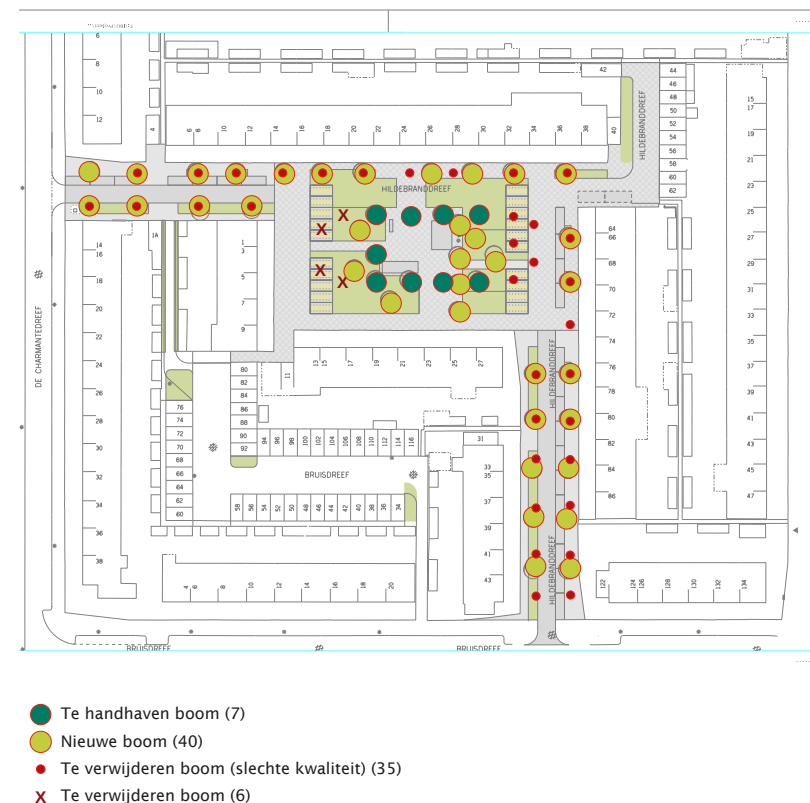
aan weerszijde van de centrale plein komt een cluster met haaksparkerplaatsen. Het aantal formele parkeerplaatsen wordt van 42 naar ca. 44 verhoogd. 3 Toegewezen invalideparkeerplaatsen komen terug binnen de vereiste loopafstand. Parkeren op de stoep is in de nieuwe situatie niet meer mogelijk. Het wordt dus duidelijker waar men wel of niet kan parkeren. Op het toekomstige plein in het midden kunnen geen auto's meer komen waardoor lopen, verblijf, ontmoeting, informeel spelen makkelijk mogelijk wordt gemaakt. Kinderen hoeven geen rijbaan meer over te steken om te spelen. Naast de vergrote mogelijkheid voor informeel spelen komen ook nieuwe speeltoestellen en worden de gewaardeerde speelvoorzieningen zoals het pannaveld en het klimrek, teruggeplaatst.

Hulpdiensten

Het plein biedt aan de zuidzijde de mogelijkheid om door te steken. Hierdoor hebben beide straten een alternatieve toegang. De brandkranen zijn dusdanig gepositioneerd dat de brandweer voorzien is van water.

Groen, bomen, ecologie en beplanting

Het hele veld wordt zo veel mogelijk vergroend. Behalve de noodzakelijke verkeers- en loopruimte wordt alles groen. In de Hildebranddreef staan op dit moment 46 bomen. Hiervan zijn enkele bomen op het plein (12 stuks) van goede kwaliteit. Op het plein worden deze bomen aangevuld met nieuwe bomen om een nieuwe informele boomstructuur te creëren. die aansluit op de veranderde structuur van de Rubicondreef, van straat naar verblijfsruimte. De 2 straten behouden hun formele indeling. Er komen meer bomen terug dan in de huidige situatie. De beplanting is van ecologische waarde door het toepassen van inheemse planten die interessant zijn voor bijen, vlinders en andere insecten. De beplanting zal jaarrond een aantrekkelijk beeld geven door een wintergroene hoofdstructuur met daarbij in ieder seizoen een andere sierwaarde in de beplanting, zoals bloei, vruchten/ bessen of bladkleur. Om in het groen grote neerslag pieken op te vangen wordt er rekening gehouden met watervaste planten. In de straat zijn twee verschillende groenvakken te vinden: de formele, langwerpige groenvakken rondom de parkeerplaatsen en de speelse, meer onregelmatige groenvakken op het pleintje dat bijdraagt aan de informele uitstraling.



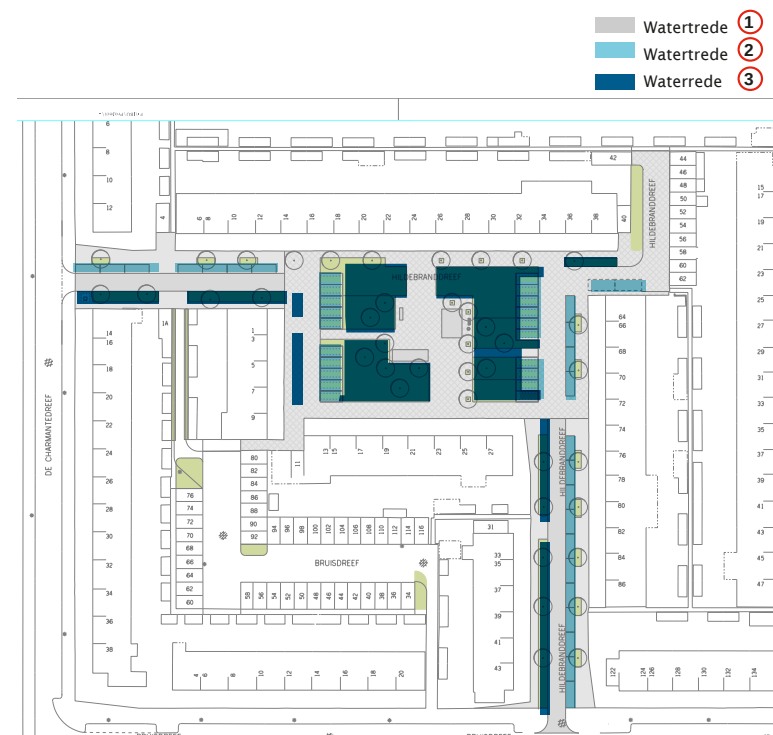
Bestaande situatie: 42 stuks
Toekomstige situatie: 47 stuks
Bestaande bomen met slechte kwaliteit: 35 stuks

Tegen de parkeerhoven wordt hogere beplanting toegepast om 'de knip' visueel te versterken. Langs de parkeercoffers zal door het toepassen van hogere beplanting de overlast van autoverlichting verminderen.

Klimaatadaptatie

Het water wordt richting de parkeerplaatsen en de (verlaagde) groenstroken geleid. Hier kan het water infiltreren. In de Hildebranddreef wordt een hemelwaterriool of infiltratieriool (IT-riool) aangelegd. Hierdoor kan het overtollige hemelwater dat niet kan infiltreren, overstorten op het oppervlaktewater. Het hemel- of infiltratieriool stroomt van de Hildebranddreef naar de De Charmantedreef. Ter hoogte van de Rhônedreef stort het over op het oppervlaktewater.

Er wordt ca 950 m2 groen toegevoegd om hittestress tegen te gaan. Een groot deel van het groen wordt te midden van het ontwerp geclusterd waar bomen extra schaduw verzorgen, om een hitte-eiland zoveel mogelijk te voorkomen. Bij een extreme bui is het ook belangrijk dat de voortuinen zo veel mogelijk water in hun tuinen vasthouden door een groene inrichting of infiltrerende verharding.



Sociale veiligheid

Door de herinrichting ontstaat meer het gevoel van een buurtje en is de openbare ruimte minder anoniem. De zichtlijnen vanaf de woningen richting de speeltoestelen te midden van het plein garanderen goed zicht vanuit de omliggende woningen.

Inrichting

Verhardingen

Volgens verhardingenkaart (HOR) valt het gebied onder Buitenstad - Overvecht (rijbaan asfalt /parkeerplaatsen op de rijbaan of betonstraatstenen antraciet infiltrerend / stoep 30/30 tegels) met Domstad kwaliteit. Door het inrichten als verblijfsgebied waar het auto te gast is, is bij de Hildebranddreef aanvullende verharding nodig. Binnen het project wordt onderzocht en afgestemd met de nodige disciplines wat wenselijke alternatieven zijn en aan de BING voorgelegd. Deze worden vervolgens opgenomen in het handboek Overvecht en ook bij de uitvoering van vergelijkbare situaties in de volgende stempels toegepast.

Afvalinzameling

Door de herprofilering moeten de bestaande ondergrondse containers verplaatst worden. De afvalcontainer aan de westkant van het plein wordt verschoven richting de De Charmantedreef. De container aan de oostkant wordt verplaatst richting de Bruisdreef. Naast de containers komen ook de opstelplekken voor de GFT klike's. Bij beide wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van vuilniswagens.

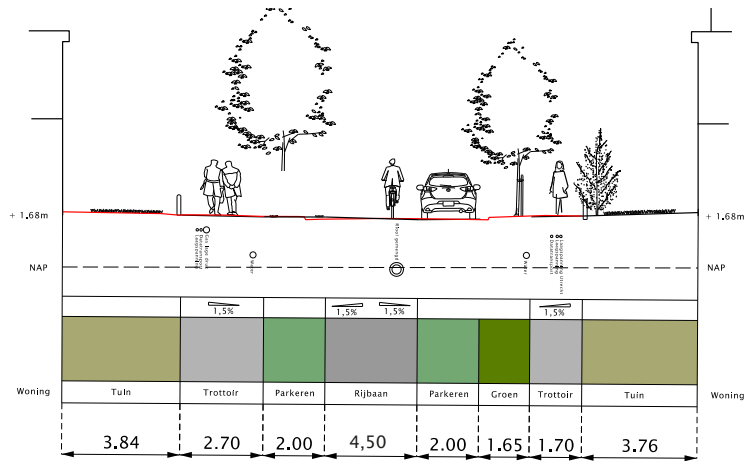
Ondergrondse Infrastructuur

Ten behoeve van het Functioneel Ontwerp is een digitale tekening opgesteld met een overzicht van de aanwezige kabels en leidingen op basis van een KLIC-melding. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden.

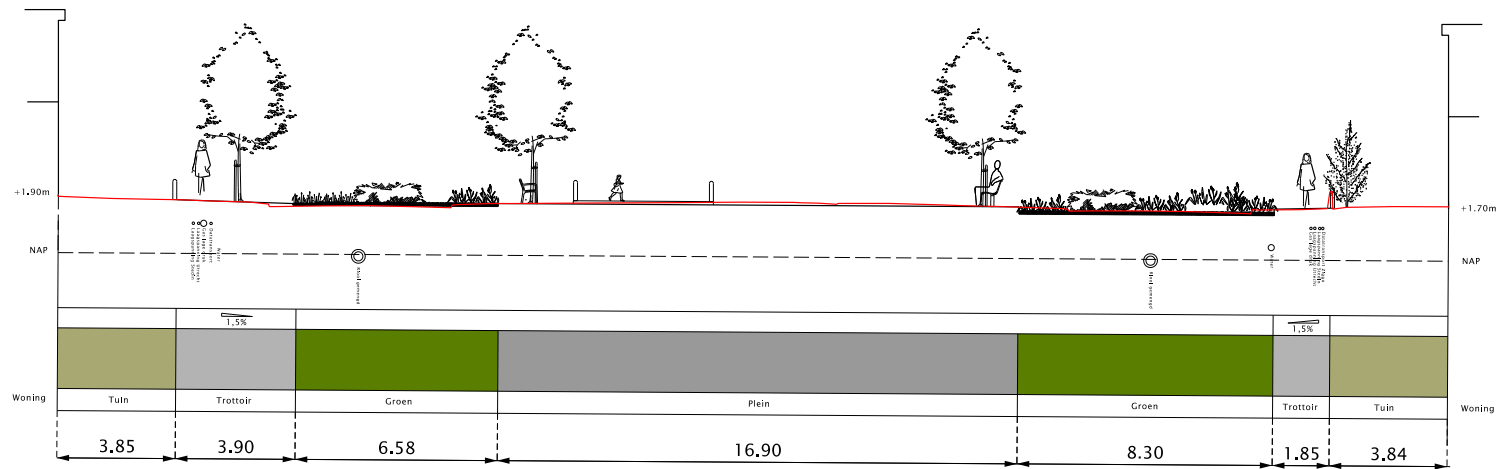
Functioneel ontwerp Hildebranddreef



Profiel straat



Profiel plein



Referentiebeelden inrichting Hildebranddreef



Uitgangspunten voor ontwerp Hildebranddreef

Ruimtelijk

- Het ontwerp vertaalt de huidige situatie naar een nieuwe helder concept op basis van de nieuwe doelstellingen
- Er wordt verschil gemaakt tussen straten en plein
- Het ontwerp heeft een beperkte aantal ontwerpprincipes

Mobiliteit en verblijf

- De weg wordt voor doorgaand verkeer geknipt een deel is bereikbaar vanuit de Brailledreef, de andere deel vanuit de Charmantedreef
- De Hildebranddreef wordt als woonerf ingericht
- Het centrale plein wordt als verblijfsgebied ingericht. Groen en verblijven staan centraal.
- De rijbaan heeft een minimale maat van 3,25.

Parkeren

- Er komen minimaal 42 parkeerplaatsen.
- Alleen parkeren op gemarkeerde plekken (parkeerverbodsgebied).
- Langsparkeren in de straat en op het plein wordt geclusterd in haaksparkerkoffers.
- Bestaande invaliden parkeerplaatsen worden verplaatst (max. 100m loopafstand).
- In de haaksparkerkoffers wordt rekening gehouden met het aanleggen van ondergrondse infrastructuur ten behoeve van laadplekken in de toekomst.

Fietser

- Fietsers zijn te gast op het plein.
- Fietsparkeren op eigen terrein.

Toegankelijkheid

- Goede toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden.
- De looproutes hebben een minimale maat van 2m, incidenteel mag dit naar 1,50m
- Het plein wordt drempelloos ingericht

Hulpdiensten

- De hulpdiensten kunnen de Hildebranddreef vanuit de Brailledreef en De Charmantedreef bereiken en over het plein rijden.
- De rijbaan heeft een minimale maat van 3,25

- Op beide parkeerhoven moet een brandkraan toegankelijk zijn.

Groen, bomen, ecologie en beplanting

- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk groen ingericht
- De slechte bomen moeten gekapt worden, van de overige bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd en alle bomen worden gecompenseerd.
- De boomstructuur sluit in de straten aan op de huidige boomstructuur (rij bomen) en de boomstructuur sluit op het plein aan bij de nieuwe functie en karakter
- De beplanting is van ecologische waarde door het toepassen van inheemse planten die interessant zijn voor bijen, vlinders en andere insecten.
- De beplanting geeft jaarrond een aantrekkelijk beeld.
- De beplanting is klimaatrobust.
- De beplanting is goed beheerbaar.

Klimaatadaptatie

- Hemelwater afkoppelen van het gemengde riool.
- Minimaal een bui van 45 mm ter plekken bergen en infiltreren.
- Via infiltrerende parkeerplaatsen met grondkoffers, lichtverdiepte groenstroken en een ondergronds infiltratieriool.
- Een bui van 80 mm mag niet leiden tot schade aan de bebouwing.
- Verminderen van opwarming door het verminderen van verhard oppervlak en het toevoegen van groen en schaduw.

Leefbaarheid

Spelen en verblijf

- Het bestaande trapveld en klimrek blijven behouden.
- Nieuw speeltoestellen worden in overleg met bewoners geplaatst.

Sociale veiligheid

- De openbare ruimte heeft een veilige uitstraling.
- Er is goed zicht op de openbare ruimte vanuit de woningen.
- Belangrijke zichtverbindingen blijven behouden.

Inrichting

Verharding (plein)

- zie Rubicondreef

Verharding (straten)

- De materiaalkeuze is afhankelijk van de uitwerking van de straatjes. Hierbij wordt in principe uitgegaan van standaard materialen uit het handboek. Bij afwijking wordt dit ter toetsing aan de BING voorgelegd.

Inrichtingselementen

- De inrichting voldoet aan het Handboek Openbare Ruimte (HOR).
- Principeoplossingen zoals plateaus, drempels, inritten, parkeerplaatsen zijn uniform in de bijhorende structuur.
- Verlichtingsarmatuur is volgens handboek het chinese hoedje.

Afvalinzameling

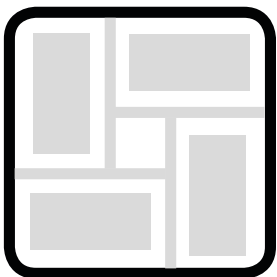
- Ondergrondse afvalinzameling wordt verplaatst naar het begin van de straat.
- In de volgende fase (VO/DO) wordt onderzocht of de loopafstand of -route naar de containers geoptimaliseerd kan worden
- Plaatsing van ondergrondse containers is bij voorkeur tussen parkeerplaatsen
- Opstelplaatsen voor liko's in de buurt van de ondergrondse afvalcontainers aan het begin van de Hildebranddreef.
- Is goed bereikbaar voor de vuilniswagen.

Ondergrond

- Bij het plaatsen van nieuwe bomen wordt rekening gehouden met een afstand van 3m vanuit het bestaande riool.
- Naast het bestaande riool wordt er een hemelwaterriool of infiltratieriool (IT-riool) aangelegd.

Beheer

- Alle beoogde veranderingen in de openbare ruimte voldoen aan de gestelde kaders van het Handboek Openbare Ruimte.
- Indien bij de nadere uitwerking van het FO tot VO/DO hiervan wordt afgeweken of gedeeltelijk niet aan kan worden voldaan, wordt dit goed gemotiveerd ter goedkeuring voorgelegd aan de toetsingscommissie Beheer Inrichting en Gebruik (BiNG).
- Op basis van het FO wordt een globale beheerkostenraming opgesteld ten behoeve van het toekomstig beheer. Per saldo neemt de hoeveelheid groen toe en de hoeveelheid verhard af, door de versmalling van het profiel.



6 Rand

Verkeersveiligheid en Leefbaarheid

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de randen van de stempel (Van Brammendreef, Keggedreef, Suze Noiretdreef, Dorbeendreef, De Charmantedreef, Bruisdreef, Vader Rijndreef) verder te verbeteren, wordt ingezet op een inrichting die passend is voor een 30 km/u zone. De rand kan door veel bestaande haaksparkerkoffers niet worden versmald. Om het wenselijke snelheidsregime van 30 km/uur te realiseren zijn snelheidsremmende maatregelen nodig zoals drempels. Daar waar de weg wel versmald kan worden is het wenselijk om dat met de zelfde elementen te doen zoals op de Bruisdreef (rijbaan optisch versmallen door parkeren op de rijbaan in elementeverharding aan te leggen).

Klimaatadaptatie

De gewenste herinrichting biedt mogelijkheden om de randen klimaatbestendig in te richten. De ambitie is om zoveel mogelijk neerslag vast te houden in de buurt. Dit kan in de vorm van infiltratie, berging of door het hemelwater af te voeren richting het oppervlaktewater.

De gemeente Utrecht stelt dat een bui van 80 mm/uur niet mag leiden tot schade aan de bebouwing. Van deze 80 mm moet 45 mm worden geborgen in de openbare ruimte. De andere 35 mm moet zonder schade aan de gebouwen worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Ook het wegprofiel wordt gebruikt voor de afvoer van regenwater.

Door het vasthouden van water in het gebied wordt regenwater voor droge periodes gebufferd en dat komt de vegetatie ten goede. Door de openbare ruimte zoveel mogelijk te vergroenen en verharding te verminderen wordt de opwarming op hete dagen beperkt.

De haaksparkerplaatsen die aan de omliggende groenstructuur liggen kunnen in infiltrerende verharding veranderd worden of indien mogelijk in grasstenen. Het regenwater kan via de parkeerplaatsen geïnfiltreerd worden, ondergronds via een infiltratieriool of direct in de groenzones.

Uitgangspunten

Fietsverbindingen

De Keggedreef is onderdeel van een hoofdfietsroute, zoals aangegeven in het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De Tiberdreef (parallel aan het spoor) is een doorfietsroute. Voor de Keggedreef is het van belang dat fietsers voldoende ruimte hebben en dat de route verkeersveilig wordt ingericht.

Eenrichtingsverkeer Keggedreef-Teun de Jagerdreef

Op verzoek van de school aan de Teun de Jagerdreef en ook bewoners van de buurt, wordt er eenrichtingsverkeer ingesteld aan de Keggedreef richting de Teun de Jagerdreef. In verband met de nieuwe inrichting van de Rubicondreef, wordt er vanaf de Henriëttedreef eenrichtingsverkeer ingesteld. De eenrichtingsweg loopt dan via de Keggedreef, Suze Noiretdreef naar de Teun de Jagerdreef. Bij de kruising met de Ebrodreef is verkeer in twee richtingen van toepassing.



7 Onderzoeken

Kaart met indeling in
parkeervelden

Parkeren

In 2017 is er een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daarnaast is er tijdens diverse bewonersavonden met bewoners gesproken over de ervaren parkeerdruk.

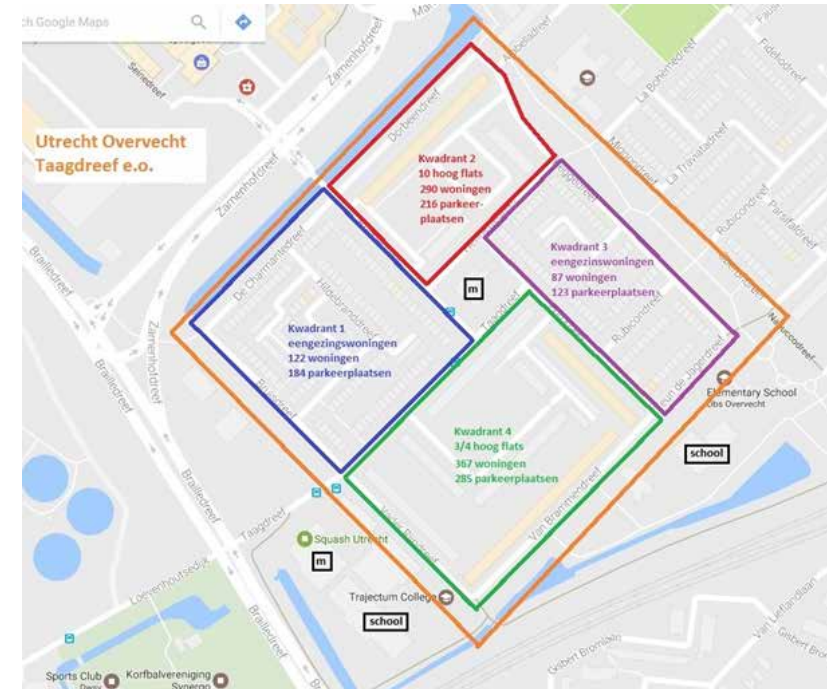
Het parkeeronderzoek uit 2017 heeft het volgende advies van de vakgroep Verkeer opgeleverd.

Er is geen aanleiding om het parkeerareaal in het veld Hildebranddreef en het veld Rubicondreef te wijzigen. Deze functioneren goed. In het veld Dorbeendreef (de 10 hoog flats) lijkt er een flink overschot aan parkeerplaatsen te zijn.

Voor het veld Camera Obscuradreef (de 3-4 hoog flats) is een schatting gemaakt voor het aantal benodigde parkeerplaatsen na renovatie van het gebied. We hanteren een aanname van 0,75 auto per woning na renovatie. Hierbij zijn de plannen van “de Mix” niet meegenomen.

Kwadrant	Woningen	Bezette parkeerplaatsen	Aantal auto's / woning
Veld Hildebranddreef	122	167	1,37
Veld Dorbeendreef	290	129	0,44
Veld Rubicondreef	87	102	1,17
Veld C. Obscuradreef nu	373	280	0,75
Referentiegebieden in Kanaleneiland en Overvecht	469	246	0,52

Samenvatting van het aantal daadwerkelijk geparkeerde auto's per woning in de kwadranten. Ter verduidelijking is dit ook voor het referentiegebied aangegeven



Parkeren en participatie

Om de leefbaarheid binnen de velden, maar ook langs de ontsluitingsstraten te verbeteren, hebben we als uitgangspunt genomen het aantal parkeerplaatsen binnen de woonstraten te verminderen. Uit parkeertellingen bleek dat er in de gehele buurt parkeerplaatsen verwijderd kunnen worden (met name langs de molenwiek en het veld Dorbeendreef). Het parkeren kan dan compacter worden opgelost, zodat er meer ruimte ontstaat voor spelen, verblijven en groen.

Buurtbewoners geven aan wel parkeerdruk te ervaren. In het participatie traject heeft dit er toe geleid dat in de Hildebranddreef het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft (42 in de Hildebranddreef en voor alle woningen een parkeerplaats binnen 100m loopafstand). In de Rubicondreef wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd (van 24 naar 17) en worden de overige parkeerplaatsen binnen 100m loopafstand gecompenseerd).

Afbeelding links: Uitsnede uit de kaart: Toekomst netwerk fiets 2025 voor het plangebied

Afbeeldingen rechts: Kaartjes lokale fietsroutes Huidige situatie en na knip Rubicondreef en opwaardering Don Carlosdreef

Dit heeft ook invloed op de inrichting van de molenwiek, omdat daar mogelijk wat parkeerplaatsen uit de velden gecompenseerd moeten worden.

Fietsen

Bij de herinrichting van de openbare ruimte is rekening gehouden met het Toekomstnetwerk Fiets zoals beschreven in het Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen). Langs het plangebied liggen doorfietsroutes parallel aan de Brailledreef, de Zamenhofdreef en langs het spoor richting Amersfoort. De Keggedreef/Suze Noiretdreef zijn onderdeel van een hoofdfietsroute door de wijk.

Deze routes zorgen samen voor het fijnmazig netwerk met een maaswijdte van circa 400 meter, waarbij de doorfietsroutes bedoeld zijn als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden.

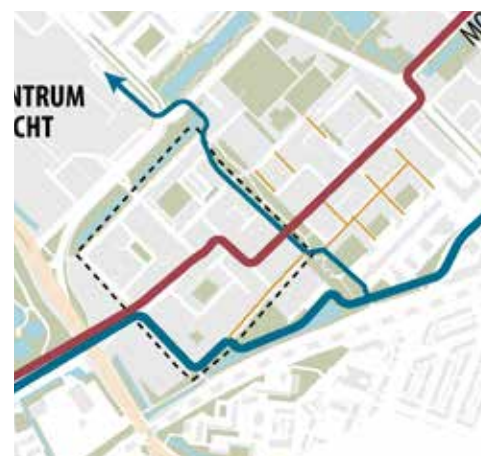
Dit fijnmazige fietsnetwerk is aangevuld met tussenliggende fietsverbindingen met een lokale functie via woonstraten. Via woonstraten en korte fietspaden zijn doorkoppelingen aanwezig tussen de buurten onderling. Daarmee ontstaat voor de fiets een veel fijnmaziger netwerk dan voor het autoverkeer. Deze lokale verbindingen geven in beginsel geen gestrekte

doorgaande routes. In noord-zuidrichting zijn de Henriëttedreef, de Rubicondreef, de Teun de Jagerdreef/Van Brammendreef en de Taagdreef zelf voorbeelden van deze lokale fietsstructuren.

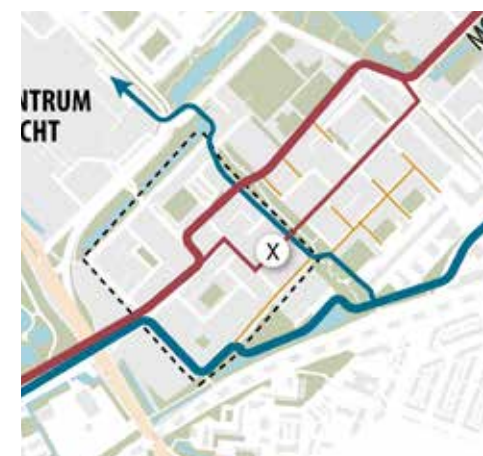
Zowel de Rubicondreef als de streng Henriëttedreef-La Bohèmedreef-Don Carlosdreef geven vanuit de buurt een doorkoppeling richting de fietspaden langs de Moezeldreef en vanaf daar naar de buurten en voorzieningen in dat deel van Overvecht. Aan de zuidzijde is de Taagdreef-Loevenhoutsdijk zo'n lokale fietsverbinding, maar dan naar zuidelijk gelegen bestemmingen. De Rubicondreef biedt in de huidige situatie door het doorsteekje door het park toch een snelle en gestrekte doorgaande route voor fietsers en scooters, met een snelheid en gedrag dat zich niet goed verhoudt met de woonomgeving. De Henriëttedreef-La Bohèmedreef-Don Carlosdreef is deels vrijliggend en daarmee een goed alternatief voor deze doorgaande fietsers door de buurt. In goed overleg met de Fietzersbond nemen we maatregelen om deze verbinding te verbeteren. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Teun de Jagerdreef ontstaat ook daar voor fietsers een prettiger verkeerssituatie.



Huidige situatie



Na knip Rubicondreef en opwaardering Don Carlosdreef



Uitsnede uit
Archeologische
Waardenkaart voor
het plangebied

Bodemwaliteit

In opdracht van de Gemeente Utrecht is in maart 2018 een verkennend bodem-, infiltratie- en asfaltonderzoek uitgevoerd op de locatie Hildebranddreef en Rubicondreef te Utrecht.

Volgens het onderzoek is de grond relatief schoon. Indien de grond afgevoerd moet worden kan dit volgens een klein storttarief. Er zit meer zand in de bodem dan eerder verwacht en de waterdoorlatendheid is goed.

Uit het asfaltonderzoek blijkt ook dat de tweede laag asfalt teerhoudend is en verwijderd zal moeten worden.

Er wordt van uitgegaan dat deze resultaten ook voor de Ebrodreef, Taagdreef, Rhônedreef en Henrieteedreef van toepassing zijn.

Flora en Fauna

Als er bomen moeten wijken voor de werkzaamheden moet onderzoek uitgevoerd worden in het kader van de Flora- en faunawet (Wet natuurbescherming na 1 januari 2017).

Bomen

Er zijn meerdere bomeninventarisaties uitgevoerd. In de plantoelichting van de deelopgaven wordt ingegaan hoe de status van de huidige bomen is en hoe met de vervanging en de compensatie wordt omgegaan.

Kabels en leidingen

Er is een klic-melding uitgevoerd. Bij het opstellen van het functioneel ontwerp is rekening gehouden met de ondergrondse situatie.

Archeologie

Volgens de Archeologische Waardenkaart geldt voor een deel van het plangebied een archeologische verwachting (kleur: groen), hetgeen betekent dat ingrepen groter dan 1000m² vergunningplichtig zijn. De rest van het gebied heeft geen archeologische verwachting. Wel geldt voor dat gebied een meldingsplicht bij eventuele vondsten.



	Gebied van hoge archeologische waarde
	Gebied van hoge archeologische verwachting
	Gebied van archeologische verwachting
	Vergunning vanaf 30 cm diepte ten opzichte van maaiveld

Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
80 - 100m ²	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m ²	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m ²	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Intermezzo: Ruimtelijke opbouw

Het stedenbouwkundige plan voor Overvecht-Zuid is gemaakt door W. Wising en K.F.G. Spruit. Zij ontwierpen een raamwerk dat is opgebouwd uit zeven stempels, zo gepositioneerd dat ideale bezonning werd verkregen. De stempels zijn opgezet als buurten. Elke stempel bestaat uit vier velden die samen in een molenwiek werden gepositioneerd rondom een centrale plek met buurtfunctie.

Molenwiek

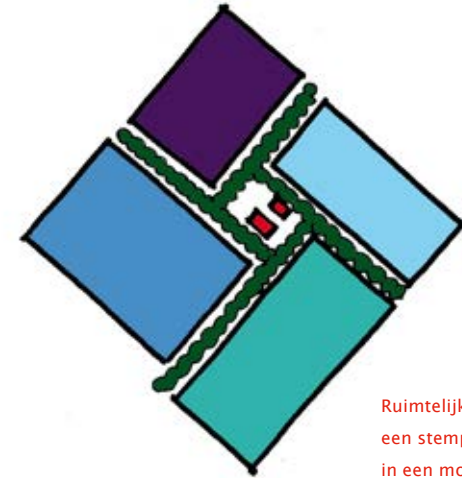
De molenwiek bestaat uit de Rhônedreef, Ebrodreef, Henriëttdreef en Taagdreef. Het profiel van de molenwiek bestaat uit een weg in het midden met aan weerszijden een voetpad en langsparkeren. De molenwiek wordt begeleid door een rij bomen die bij voorkeur in een groenstrook staan.

Velden

Het plangebied bestaat uit vier woonvelden. Bij invulling van de velden is gebruik gemaakt van herhaling. Twee velden zijn voorzien van laagbouw met eengezinswoningen. De andere velden zijn voorzien van middelhoogbouw (5 bouwlagen) en hoogbouw (10 bouwlagen) met appartementen.

Rand

De woonvelden worden omgeven door de rand. De rand bestaat uit Van Brammendreef, Teun de Jagerdreef, Keggedreef, Suze Noiretdreef, Vader Rijndreef, Bruisdreef, De Charmantedreef en Dorbeendreef. De Keggedreef vormt een belangrijke verbinding naar de doorgaande fietsroute langs het spoor richting station Overvecht.



Ruimtelijke opbouw van een stempel opgedeeld in een molenwiek, velden en rand.

8 Haalbaarheid

Dekkingsbronnen

De diverse dekkingsbronnen voor de Taagdreef en omgeving zijn weergegeven in onderstaand overzicht.

Bijdrage Groot onderhoud	0,4 miljoen
Bijdrage Stedelijke ontwikkeling	0,6 miljoen
Bijdrage afkoppelen	0,3 miljoen
Bijdrage Investeringsimpuls RSU	0,8 miljoen
Totaal	2,1 miljoen

Dankzij de ter beschikking gestelde financiering kan deze wijk in Overvecht worden opgeknapt en worden de gestelde doelen grotendeels bereikt.

De kosten van de voorgestelde ingrepen zijn grof geraamd. Daaruit is het budget bepaald om een aantal bouwstenen van het ontwerp te kunnen bekostigen. Het aanpakken van het geheel zou volgens een eerste grove raming circa € 4.100.000,- kosten. In verband met een lager beschikbaar budget is een voorstel uitgewerkt waarbij de belangrijkste onderdelen worden uitgevoerd. In dit voorstel, dat in maart 2018 is voorgelegd aan het College van burgemeester en wethouders, worden de woonstraten Hildebranddreef, Camera Obscuradreef en Rubicondreef heringericht als 15 kilometergebied, dus als woonerf/leefstraat. Dat maakt deze gebieden verkeersveilig, leefbaar en, met het toepassen van waterpasserende klinkers, ook klimaatadaptief. Het vierde woonbuurtje, bij de Dorbeendreef, is in 2015/2016 gerenoveerd. Daarom nemen we deze nu niet mee.

Daarnaast wordt gekozen voor het verkeersveiliger inrichten van de Rhône-dreef, Ebrodreef, Henriëttedreef en Taagdreef, omdat hier veel vraag naar is vanuit de buurt. De rand van wegen om de buurt heen functioneert nog goed en wordt daarom nu niet meegenomen. Volgens de eerste ramingen passen de bovengenoemde ingrepen binnen het budget

9 Pilot aanpak

Het project Taagdreef en omgeving is een pilot voor de aanpak van de openbare ruimte in Overvecht.

De lessen die worden geleerd in dit project op het gebied van opdrachtgeverschap, aanpak van de participatie, ontwerp en uitvoering worden gebruikt om andere openbare ruimte projecten in Overvecht (en de stad) vorm te geven.

Gebiedsaanpak ipv sectoraal aanpak (en aansturing)

a. Integrale aansturing/opdrachtgeverschap

De geformuleerde doelen voor het project Taagdreef en omgeving zijn integraal en breed geformuleerd, zoals “het verbeteren van het verblijfsklimaat”. We hebben dit opgevat als een mogelijkheid om, in nauw overleg met de bewoners van het gebied, andere werkwijzen te kiezen.

Vaak wordt in een project als dit de focus gelegd op het verbeteren van de fysieke leefomgeving door middel van een andere inrichting. Dat is ook hier de hoofdmoot van het project. Maar, we hebben ook geëxperimenteerd met een andere aanpak.

Uit de eerste contacten met de bewoners bleek dat men vooral klachten had over zwerfvuil, hangjongeren en hardrijdende auto's en brommers. Onderwerpen die deels op te lossen zijn met een ander ontwerp van de openbare ruimte, maar ook op andere manieren aangepakt kunnen worden.

Daarom hebben we in de afgelopen jaren ingezet op:

- Voor wat betreft de overlast van de hangjongeren is er vanaf september 2017 een beheergroep Veiligheid opgericht, met politie, wijkbureau, jongerenwerk, en vertegenwoordigers van de woningcorporaties. De overlast is door deze gerichte en gezamenlijke aanpak afgenomen.
- Voor wat betreft het afval op de Camera Obscuradreef is de afspraak gemaakt met de wijkbeheerder van Mitros en collega's van IMH dat er in de periode van renoveren (en veel verhuizingen) extra containers werden geplaatst. Deze containers werden ook vaker geleegd dan gebruikelijk (2 tot 3 keer per week).
- Voor wat betreft zwerfvuil rond de 10 hoog flats aan de Dorbeendreef is er een vrijwilliger gevonden die in deze flat woont, die iedere dag het zwerfvuil rond de flats opruimt, in ruil voor een vrijwilligersvergoeding.

- Voor wat betreft de overlast van het halen en brengen van kinderen naar het scholencluster Teun de Jagerdreef is in overleg met Handhaving een traject gestart met de directie van de scholen, met informeren, waarschuwen, en uiteindelijk handhaven en boetes uitdelen. Als definitievere oplossing wordt nu (in overleg met bewoners, scholen en verkeerskundigen) gekozen voor het instellen van eenrichtingsverkeer Keggedreef - Teun de Jagerdreef.

De flexibiliteit van de opdracht en het budget geeft ons de mogelijkheid om verschillende belangen op verschillende manieren tegemoet te komen. Zo zijn de bewoners van de Rubicondreef enthousiast over het feit dat er straks minder brommers door hun straat kunnen rijden, maar vindt de Fietzersbond het jammer dat de Rubicondreef wordt afgesloten voor doorgaand fietsverkeer. De Fietzersbond is van mening zijn dat dit straatje veel wordt gebruikt als secundaire fietsroute. De Rubicondreef is overigens geen hoofd – of doorfietsroute.

Na overleg blijken we elkaar tegemoet te kunnen komen. De woonerf-inrichting Rubicondreef blijft, en vanuit het projectbudget Taagdreef e.o. wordt geïnvesteerd - buiten het plangebied - in het verbeteren van een alternatieve fietsroute (Henriëtterdreef – Don Carlosdreef).

b. Integrale opgaveformulering met integrale budgetinzet.

Door programma's te bundelen worden de gemeentelijke ambities op de meest efficiënte manier gerealiseerd. Dat is te zien aan de financiering van dit project:

Dekking:

Bijdrage Groot onderhoud	0,4 miljoen
Bijdrage Stedelijke ontwikkeling	0,6 miljoen
Bijdrage afkoppelen	0,3 miljoen
Bijdrage Investeringsimpuls RSU	0,8 miljoen
Totaal	2,1 miljoen

De verschillende budgetten voor de aanpak van groot onderhoud, en andere budgetten voor verbeteringen in de bestaande stad, zijn voor deze wijk gebundeld. Op deze manier is het mogelijk geworden om te kiezen voor een gebiedsaanpak in plaats van een sectorale aanpak.

c. Stedelijke ambities worden hier bepaald.

Veel nieuwe vraagstellingen die voor andere delen van Overvecht of de stad als geheel van toepassing kunnen zijn kunnen hier worden besproken en onderzocht omdat het een 'pilot gebied' is.

Dat geldt bijvoorbeeld voor:

- Keuze materialisering
- Inrichting woonerf: aan welke randvoorwaarden moet een dergelijke inrichting voldoen?
- Klimaatadaptief inrichten in de bestaande stad.

We lichten er één thema uit; het klimaatadaptief inrichten (afkoppelen regenwater), ter illustratie.

Het project Taagdreef e.o. is als pilot voor het bepalen van de stedelijke ambities voor omgang met regenwater en mogelijke hevige buien in de toekomst een belangrijk project geweest en is het nog steeds. Hier is voor het eerst bij een herinrichting op grotere schaal vanuit verschillende ambities gerekend en ontworpen (een bui van 80mm ter plekke opvangen en infiltreren, volledig afkoppelen,...). Dat betekende ook een nieuwe manier van werken bij de adviseurs water van Stadsingenieurs. Deze manier van werken is inmiddels overgenomen bij het andere deel van de pilot: de herinrichting rondom het winkelcentrum Overvecht. De kansrijke ambities worden vertaald in de stedelijke klimaatadaptatie ambities van water.

De zoektocht naar de nieuwe ambities heeft ook geleid tot een belangrijk netwerk tussen de landschapsarchitecten van OORstedenbouw, SB Water , SI (water , PLProjectleiders, ontwerpers) en later ook de collega's van Bodem en Duurzaamheid.

Inmiddels is dat netwerk deels geformaliseerd in een werkgroep rondom het opstellen van de Klimaatadaptatiestrategie.

d. Werk met werk maken

Dit betekent dat de straat maar één keer open gaat, ten behoeve van groot onderhoud en achterstallig onderhoud, vervangen riolering, waarbij tegelijkertijd de gewenste herinrichting en kwaliteitsverbetering worden gerealiseerd.

LEERPUNTEN

Door de opdracht ruim te interpreteren, en de beschikbare budgetten niet te specifiek te labelen, kan er met relatief kleine ingrepen een groot verschil worden gemaakt in de leefbaarheid van een wijk. Daarnaast zorgt een periode waarin we op deze manier met de wijk bezig zijn er ook voor dat we meer vertrouwen krijgen van de bewoners en daardoor ook een beter ontwerp kunnen maken, dat goed past bij de wensen en rekening houdt met de problemen die opgelost moeten worden.

Een nadeel is dat deze werkwijze erg intensief is, het kost veel tijd en het is van te voren niet duidelijk of een ingreep ook echt gaat werken.

Een ander leerpunt is dat het bespreken van ambities, los van (beperkte) budgetten of directe toepasbaarheid, leidt tot nieuwe dwarsverbanden tussen afdelingen. Er wordt op een andere manier samengewerkt door OORstedenbouw, SI en BORG. De verwachting is dat deze personen elkaar ook bij andere projecten en opgaven sneller zullen vinden en afstemmen.

Pilot Participatie – leerpunten 2018 - 2019

1 Vertrouwen opbouwen

Om het vertrouwen te krijgen van de mensen in deze buurt, hebben we vanaf dag 1 geprobeerd om de zorgen en/of klachten van de buurtbewoners aan te pakken.

Op 5 juli 2017 is een eerste inloopmiddag en -avond geweest om de bewoners te vragen wat ze vinden van de buurt waarin ze wonen. Naast klachten over de verkeersveiligheid, waren er ook klachten over overlast van hangjongeren en zwerfvuil op een aantal plaatsen. Onder punt XX worden de ingrepen die we hebben gedaan om deze klachten te verminderen benoemd.

LEERPUNTEN

Begin meteen met kleine ingrepen om de buurt te verbeteren

In een buurt zoals deze zijn er vaak klachten over de leefomgeving die met eenvoudige ingrepen opgelost kunnen worden. Door daar iets aan te doen, creëer je meer vertrouwen in de gemeentelijke overheid, of in ieder geval vertrouwen in het projectteam dat in de wijk actief is. In de afgelopen jaren is in ieder geval de opkomst op bewonersavonden altijd vrij hoog geweest (in vergelijking met andere projecten in Overvecht). Daarnaast nemen bewoners ook eenvoudig contact op via het mailadres taagdreef@utrecht.nl. Zorg dat je benaderbaar bent en reageer snel.

Neem ieder signaal serieus, en reageer zo snel mogelijk op mails, al is het maar met een tussenbericht ("we zijn er mee bezig").

2 Kaders stellen – de voorkeursvariant.

De kosten van de voorgestelde ingrepen zijn grof geraamd. Daaruit is het budget bepaald om een aantal bouwstenen van het ontwerp te kunnen bekostigen. Het aanpakken van het geheel zou € 4.100.000,- kosten. In verband met een lager beschikbaar budget is een Voorkeursvariant uitgewerkt, waarin voor een lager bedrag de belangrijkste onderdelen worden uitgevoerd.

Voorkeursvariant

In de voorkeursvariant worden de woonstraten Hildebranddreef, Camera Obscuradreef en Rubicondreef heringericht als 15 kilometergebied, dus als woonerf/leefstraat. Dat maakt deze gebieden verkeersveilig, leefbaar en, met het toepassen van waterpasserende klinkers, ook klimaatadaptief. Het vierde woonbuurtje, bij de Dorbeendreef, is in 2015/2016 gerenoveerd. Daarom nemen we deze nu niet mee. Daarnaast wordt gekozen voor het verkeersveiliger inrichten van de Rhônedreef, Ebrodreef, Henriëttedreef en Taagdreef (de "Molenwiek"), omdat hier veel vraag naar is vanuit de buurt. De rand van wegen om de buurt heen functioneert nog goed en werd daarom niet meegenomen in de voorkeursvariant.

De keuzes in de voorkeursvariant zijn niet voorgelegd aan de bewoners. We wilden voorkomen dat bewoners van diverse straten het gevoel hadden tegen elkaar uitgespeeld te worden. We hebben wel de mening van bewoners over hun directe woonomgeving een rol laten spelen bij de besluitvorming over de voorkeursvariant. En we hebben de voorstellen besproken met de Wijkraad Overvecht.

LEERPUNTEN

Stel duidelijke kaders en maak een keuze waar bewoners wel en niet over kunnen meebeslissen

Deze fase van het proces had als voordeel dat er duidelijke kaders werden gesteld waarbinnen we de bewoners konden vragen om mee te denken over de inrichting van hun straat. Het nadeel is dat sommige straten (de randen) niet meegenomen werden. De bewoners daarvan hebben ons laten weten dat ze deze beslissing betreunden, maar ze hadden wel begrip voor het feit dat we een beperkt budget hebben en keuzes moeten maken.

3. Samen ontwerpen

In het afgelopen jaar zijn de plannen in een intensief participatieproces verder uitgewerkt.

Volgorde

Als er bij de inrichting van de woonstraten (Hildebranddreef, Rubicondreef en Stastokdreef) gekozen zou worden voor minder parkeerplaatsen, dan moet dat (deels) gecompenseerd worden in de molenwiek. Daarom zijn we eerst aan de slag gegaan met de woonstraten.

Omdat er nog volop werd gerenoveerd in de woningen op de Camera Obscuradreef, en deze woningen deels tijdelijk bewoond worden, is de participatie rond dit woonveld uitgesteld. Nu is dit deel uit het project gehaald, omdat het nu valt binnen het project "De Mix".

Opkomst

De opkomst op alle avonden was goed, 40 tot 50 personen. Op de laatste avond (15 april 2019) zelfs rond de 70 - 80 personen. Het zijn vooral wat oudere Overvechters met een Nederlandse achtergrond.

Het voorstel om de molenwiek in te richten als 30 km zone en de woonstraten als 15 km zone wordt omarmd. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de woonstraten om op die manier ruimte te maken voor meer groen en meer verblijfsruimte (spelen, zitten, wandelen) stuit echter op enige weerstand. Bewoners parkeren bij voorkeur hun auto's voor hun deur en willen liever niet lopen naar hun auto die geparkeerd kan worden op de molenwiek.

Alternatieve aanpak

Na overleg in de Staf Openbare ruimte op 11 juli 2018 hebben we geprobeerd op andere manieren het gesprek over de inrichting van de Taagdreef en omgeving op gang te brengen.

a. Proefafsluiting Hildebranddreef

Vanaf 2 augustus tot 6 november 2018 is de Hildebranddreef, door de plaatsing van 4 bloembakken, tijdelijk afgesloten voor doorgaand verkeer. Er waren op de bewonersavonden voor- en tegenstanders van een afsluiting, en we kwamen er in de gesprekken niet uit. Daarom hebben we 3 maanden een proef gedaan met de afsluiting. De bloembakken zijn begin november weer weggehaald.

Een meerderheid van de bewoners van de Hildebranddreef vonden hun straat door de afsluiting rustiger en veiliger. Dit is belangrijke input geweest voor het definitieve ontwerp.

b. Enquête Hildebranddreef, Rubicondreef en Stastokdreef

Van 3 oktober tot en met 12 oktober is huis aan huis een enquête gehouden. De resultaten zijn besproken met de belangstellenden op de bewonersavond eind oktober en meegenomen als input voor het ontwerp. De resultaten zijn te vinden in bijlage 1.

LEERPUNTEN

Betrek bewoners eens op een andere manier dan via een wijkbericht en een bewonersavond.

De resultaten van de alternatieve aanpak zijn positief. Door een tijdelijke inrichting, of door een enquête te organiseren in plaats van een

bewonersavond, worden bewoners op een andere manier betrokken. Ook gaan er andere bewoners meedenken en participeren.

Na de enquête kwamen er ook andere bewoners naar de ontwerpessies. Voorstanders van een afsluiting van de Hildebranddreef, in de minderheid op de bewonersavonden, voelden zich door de resultaten van de enquête ondersteund en durfden daardoor ook meer de discussie met hun buren aan te gaan bij de ontwerpessies.

Verandering laat in het proces is niet goed voor het vertrouwen.

In 2018 is er vanuit dit project Taagdreef en omgeving gecommuniceerd met de bewoners van de Camera Obscuradreef dat we met hen een ontwerp gaan maken voor een groen en autoluw plein. Maar, dit werd uitgesteld tot de renovaties van de flats rond het plein verder gevorderd waren. Dan konden we namelijk de nieuwe bewoners betrekken bij het ontwerp.

In de tussentijd is er door de gemeente, Mitros en BPD gewerkt aan andere plannen voor het plein en de flats rondom het plein. Omdat het lijkt dat dit de eerdere toezeggingen vanuit de gemeente doorkruist, leidt dit tot wantrouwen en teleurstelling bij de bewoners.

Dit is niet altijd te voorkomen. Wees je wel bewust van hoe dit overkomt bij de bewoners en licht de wijziging in de plannen toe aan de bewoners.

4. Participatie en projectdoelen

De projectdoelen klimaatadaptatie en het verbeteren van de verblijfskwaliteit door vergroening en (eventueel) het verminderen van parkeerplaatsen stuitte op weerstand. Toch zijn er goede resultaten behaald.

Bij de Rubicondreef en de Hildebranddreef is een klimaatadaptief en groen ontwerp gemaakt in nauw overleg en naar tevredenheid van (een meerderheid) van de bewoners. Het aantal parkeerplaatsen in deze straten is verminderd, maar met kleine aantallen.

Nota Bene: Een doel van dit project is het verbeteren van de verblijfskwaliteit van straten en pleinen. Dat zou kunnen door parkeerplaatsen te verminderen of te clusteren. Het verminderen van parkeerplaatsen is echter geen doel van dit project.

Stastokdreef

Op 15 april 2019 hebben wij een schetsontwerp voor de herinrichting van de Stastokdreef aan de bewoners getoond. Er waren op die avond veel bewoners aanwezig die eerder niet betrokken waren geweest. Op die avond, en ook later via een aantal mails hebben we begrepen dat een meerderheid van de bewoners van de Stastokdreef op dit moment niet de voordelen inzien van een andere inrichting. We gaan in een latere fase, als de eerste straten zijn heringericht, opnieuw in gesprek met de bewoners van de Stastokdreef.

LEERPUNTEN

“Agree to disagree”

Er werd (en wordt) door de bewoners getwijfeld aan de gestelde doelen van dit project. Met name de keuze om te vergroenen en de verblijfskwaliteit te willen verbeteren door het aantal parkeerplaatsen te verminderen en te clusteren stuit op enige weerstand. Toch hebben we veel bereikt: een groenere inrichting als woonerf van de Hildebranddreef en de Rubicondreef. Dat is mogelijk geweest door goed te luisteren naar de argumenten en zorgen van de bewoners, en ook goed uit te leggen waarom we willen kiezen voor klimaatadaptatie en groen. Daardoor ontstond wederzijds begrip en dat was een goede basis voor goede ontwerpessies.

Maar, dat betekent niet dat bewoners instemmen met alle voorstellen die we doen. We hebben echter wel een goed beeld gekregen welke maatregelen in deze buurt wél werken en waar bewoners en de projectdoelstellingen wel op één lijn zitten.

VERVOLG

Het concept IPvE/FO wordt vanaf december 2019 ter inzage gelegd. In december wordt hierover een informatieavond georganiseerd. Tijdens deze informatieavond zal er ook met de bewoners worden gesproken over de mogelijkheden om de rand en de molenwiek in te richten als 30 km straten. In vervolg sessies wordt in nauw overleg met de bewoners een ontwerp gemaakt voor de molenwiek en de rand, binnen de randvoorwaarden uit het IPvE/FO.

Daarnaast worden de ontwerpen voor de Hildebranddreef en de Rubicondreef verder uitgewerkt en wordt de uitvoering voorbereid.

Tenslotte wordt, in overleg met Fietzersbond, bekeken of de alternatieve fietsroute door de wijk via de Don Carlosdreef, met eenvoudige ingrepen kan worden verbeterd.

De ingezette manier van participeren wordt voortgezet.

Er is op dit moment nog geen aanleiding voor het houden een enquête of een andere alternatieve werkwijze. Of een dergelijke ingreep nodig is bepalen we op basis van de gesprekken die we voeren in de wijk. We blijven we in gesprek met de bewoners of er punten zijn die we moeten en kunnen verbeteren. Waar mogelijk pakken we dit op.

Contactmomenten bewoners Taagdreef e.o.

- 5 juli 2017 – inloopmiddag en –avond
- 16 januari 2018 – presentatie bouwstenen aan Wijkraad Overvecht
- 23 april 2018 – presentatie bouwstenen aan bewoners
- Juli/augustus 2018: proefafsluiting Hildebranddreef: 2 Wijkberichten en diverse mails en telefoongesprekken.
- 26 juni 2018 - eerste werksessie georganiseerd voor de bewoners van de Hildebranddreef, Rubicondreef en Stastokdreef.
- Begin oktober 2018 - een enquête gehouden onder de bewoners van deze velden.
- 29 oktober 2018 - tweede werksessie.
- 15 april 2019 - de definitieve (schets)ontwerpen, zoals deze in het IPvE/FO worden opgenomen, aan de bewoners gepresenteerd. Deze avond was ook meteen de eerste werksessie voor de inrichting van de molenwiek

Bijlage: resultaten bewoners enquête

Resultaten Hildebranddreef

Belangrijkste in de straat

1. Wonen in een groene omgeving
2. Parkeren in de straat
3. Prettige plek om te spelen en buiten te zijn

Belangrijkste in de buurt

1. Groen en natuur
2. Parkeren op loopafstand
3. Wandelen, hond uitlaten

Resultaten Rubicondreef

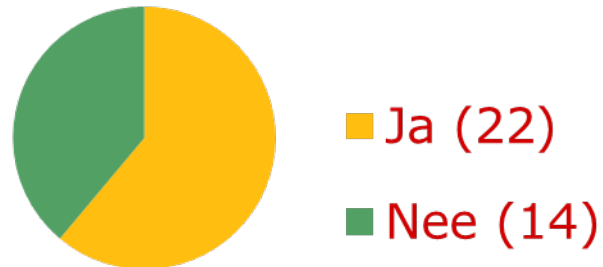
Belangrijkste in de straat

1. Wonen in een groene omgeving
2. Prettige plek om te spelen en buiten te zijn
3. Parkeren in de straat

Belangrijkste in de buurt

1. Groen en natuur
2. Wandelen, hond uitlaten
3. Parkeren op loopafstand

Hildebranddreef - ziet er aantrekkelijk uit



Hildebranddreef - verkeersveilig?



Rubicondreef - ziet er aantrekkelijk uit



Rubicondreef- verkeersveilig?



Resultaten Stastokdreef

Belangrijkste in de straat

1. Wonen in een groene omgeving
2. Prettige plek om te spelen en buiten te zijn
3. Parkeren in de straat

Belangrijkste in de buurt

1. Groen en natuur
2. Wandelen, hond uitlaten
3. Parkeren op loopafstand

Stastokdreef - ziet er aantrekkelijk uit



Stastokdreef - verkeersveilig?

Verkeersveiligheid: volgens 8 respondenten voldoende, 1 weet niet en 0 mensen vinden de Stastokdreef niet verkeersveilig genoeg.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 030 - 286 00 00

Fax 030 286 0235

Mail stedenbouw@utrecht.nl