



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectmanagement

Margreet Kikkert

Opdrachtgever

Karin Diederer

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

12-05-2021

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1	Aanleiding	4
1.2	Opgave	4
1.3	Plangebied	6
1.4	Huidige situatie	8
1.6	Participatie	9
1.5	Voorkeursvariant	9

Hoofdstuk 2 Doelen en ambities

2.1	Verbeteren van de verkeersveiligheid	11
2.2	Meer groen en minder verharding in de wijk	11
2.3	Vergroten van de leefbaarheid	11
2.4	Wegwerken van achterstallig onderhoud van de openbare ruimte	11
2.5	Duurzaam gebruik materialen	11

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1	Beleidskaders	12
3.2	Leefomgeving	12
3.3	Mobiliteit	13
3.4	Openbare ruimte	13
3.5	Klimaatadaptatie	15

Hoofdstuk 4 Uitgangspunten en onderbouwing

4.1	Leefomgeving	17
4.2	Openbare ruimte	17
4.3	Mobiliteit	18
4.4	Klimaatadaptatie	21
4.5	Inrichting(selementen)	23
4.7	Ondergrond	23

Hoofdstuk 5 Plantoelichting

5.1	Molenwiek – Rhônedreef, Ebrodreef, Henriëttedreef en Taagdreef	24
5.2	De Velden: Rubicondreef, Hildebranddreef en Stastokdreef	27
5.3	De Randen (Van Brammendreef, Keggedreef, Suze Noiretdreef, Dorbeendreef, De Charmantedreef, Bruidsdreef en Vader Rijndreef)	33

Bijlagen

1	Onderzoeken	41
2	Leerpunten van proces tot nu toe	45
3	Resultaten enquêtes	48

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In maart 2018 is het 'Rapport openbare ruimte Taagdreef e.o.' vastgesteld door het College van burgemeester en wethouders. In dit rapport zijn de doelen en de werkwijze van de integrale aanpak van de openbare ruimte in Overvecht-zuid omschreven. In deze pilot is onderzocht wat er mogelijk is om de gestelde doelen te halen en of ideeën bruikbaar zijn in andere 'stempels' (wijken) van Overvecht Zuid. Dit geldt bijvoorbeeld voor de materiaalkeuze en de wijze waarop een wijk in Overvecht klimaatadaptief kan worden ingericht.

Er zijn twee oplossingsrichtingen uitgewerkt die optimaal voldoen aan alle doelen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en klimaatadaptatie. Deze twee oplossingsrichtingen zijn tegen elkaar afgewogen. De rapportage sluit af met een voorkeursvariant voor de inrichting van de openbare ruimte in de Taagdreef en omgeving.

De voorkeursvariant is verder uitgewerkt tot dit Integraal Programma van Eisen (IPVE) en een functioneel ontwerp (FO) voor de openbare ruimte.

1.2 Opgave

Kwaliteitsimpuls

De groei van de stad naar 400.000 inwoners betekent ook 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. Door programma's te bundelen worden de gemeentelijke ambities op de meest efficiënte manier gerealiseerd.

Doelen

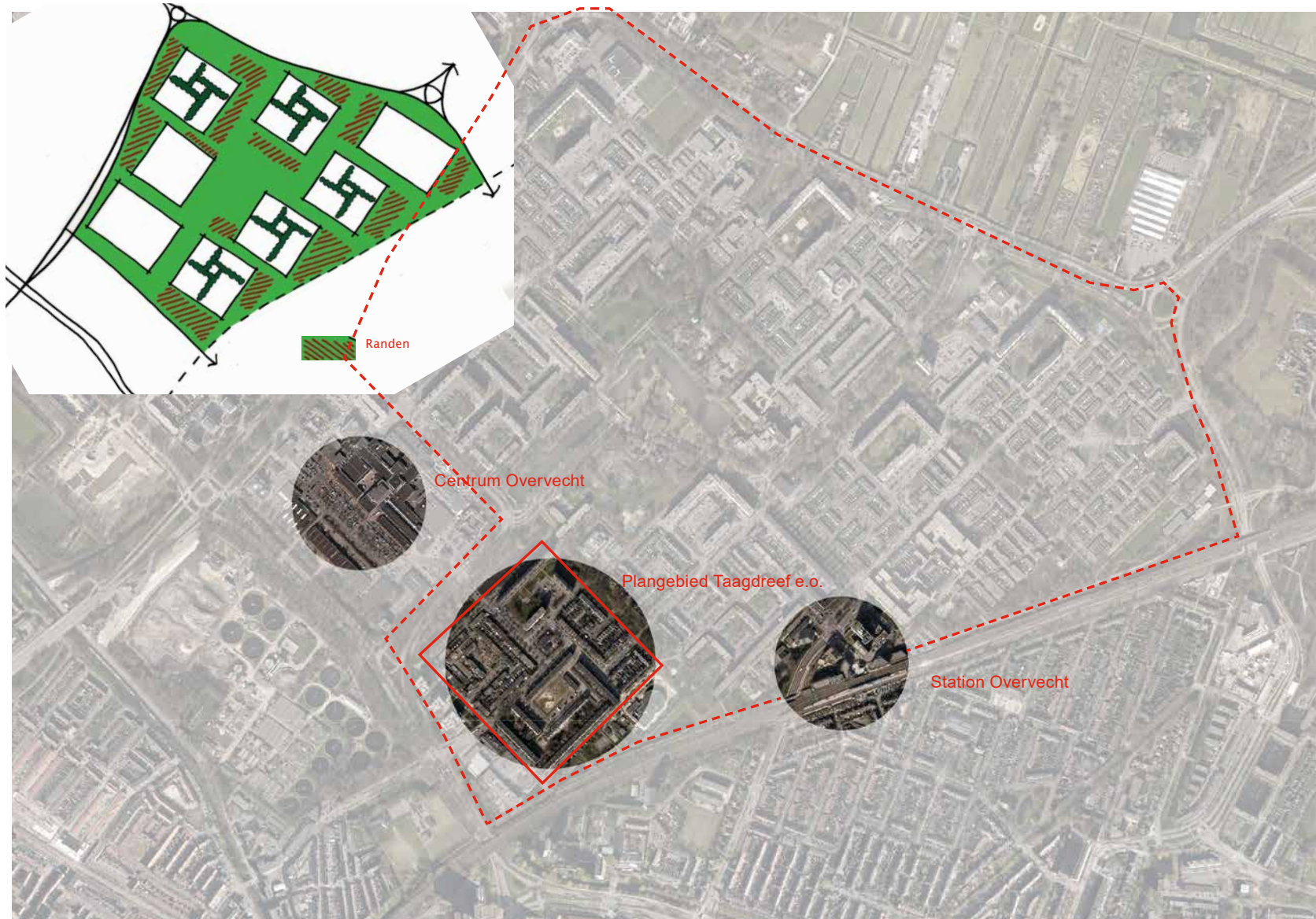
Het algemene doel van dit project is om binnen het gebied Taagdreef e.o. de openbare ruimte integraal te verbeteren en duurzamer te maken.

Daarbij zijn de doelen:

- ▶ Wegwerken van achterstallig onderhoud van de openbare ruimte en het gebruik van duurzame materialen
- ▶ Verbeteren van verkeersveiligheid
- ▶ Meer groen en minder verharding in de wijk en het regenwater zoveel mogelijk direct in de bodem opvangen, in plaats van afvoeren via het riool
- ▶ Vergroten van de leefbaarheid van de openbare ruimte; het is prettiger om er te lopen, te fietsen en te verblijven

Het project Taagdreef e.o. is als pilot voor het bepalen van de stedelijke ambities voor opvang met regenwater en mogelijke hevige buien in de toekomst een belangrijk project. Hier is voor het eerst bij een herinrichting op grotere schaal vanuit verschillende ambities gerekend en ontworpen. Wat betekent het om zoveel mogelijk neerslag ter plekke op te vangen en te infiltreren in de bodem? De nieuwe manier van werken heeft inmiddels navolging gevonden in andere delen van de stad. En is opgenomen in de concept Visie Klimaatadaptatie.

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



Ligging plangebied in Overvecht-Zuid.

1.3 Plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Wijk Overvecht-Zuid. Overvecht-Zuid is opgebouwd uit zeven buurten (stempels) in een groen raamwerk. Dit Integraal Programma van Eisen gaat over het gebied dat begrensd wordt door de Bruisdreef, De Charmantedreef, Dorbeendreef, Suze Noiretdreef, Keggedreef, Teun de Jagerdreef, Van Brammendreef en Vader Rijndreef. In de fase van de scenariostudie zijn de genoemde omliggende straten niet of minimaal in het project meegenomen. Inmiddels is besloten om ook de straten in de randen mee te nemen in dit project, omdat hier het riool gerenoveerd of vervangen wordt. Om werk met werk te maken wordt dan ook de bovengrond volgens de integrale doelstellingen heringericht. Het gebied rond de Haarlemmerhoutdreef en de Camera Obscuradreef vallen financieel en organisatorisch buiten dit project. De Camera Obscuradreef wordt opgenomen in de plannen van het project 'De Mix'.

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

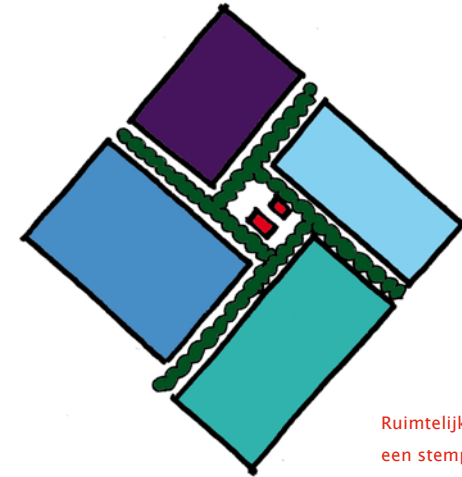
De molenwiek bestaat uit de Rhônedreef, Ebrodreef, Henriëttdreef en Taagdreef. Het profiel van de molenwiek bestaat uit een weg in het midden met aan weerszijden een voetpad en langsparkeren. De molenwiek wordt begeleid door een rij bomen die bij voorkeur in een groenstrook staan.

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, Bruidsdreef, 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.

1.4 Huidige situatie

Bestaande situatie aan de Henriëttedreef

Alle straten in het gebied hebben een snelheidslimiet voor het autoverkeer van 50 km/uur en zijn daarop vormgegeven.

Het gebied is bereikbaar met de bus. Buiten de wijk om rijdt buslijn 3 tussen het Centraal Station en Station Zuilen via Overvecht. Deze bus heeft een 10 minutendienst. De dichtstbijzijnde halte is de halte 'Rhônedreef', waar de Rhônedreef aansluit op de Zamenhofdreef. Door de wijk via de Taagdreef en Rhônedreef rijdt buslijn 6 tussen station Overvecht, via het winkelcentrum, en het Centraal Station naar de Galgenwaard. Deze bus rijdt elk kwartier. In de wijk zijn nu 2 haltes, bij de ingang aan de wijk aan de Taagdreef en op de hoek Taagdreef – Rhônedreef gesitueerd.

Door en langs het projectgebied lopen diverse (hoofd)fietsroutes. Zo vormen de Keggedreef en Suze Noiretdreef de verbinding tussen het winkelcentrum en het station Overvecht. Langs de Brailledreef en het spoor lopen 2 belangrijke fietsverbindingen in de stad. Er loopt ook een fietsroute vanaf de Loevenhoutsedijk naar de Moldaudreef door de wijk. Deze route verbindt de binnenstad met het buitengebied ten noorden van Overvecht.

In het gebied zijn ruim 700 parkeerplaatsen op openbaar terrein aanwezig. Daarnaast zijn er diverse particuliere garageboxen in de wijk. Er zijn meldingen van overlast bij de parkeerplaatsen aan de Rhônedreef.

Bestaande situatie aan de Taagdreef

Bestaande situatie aan de Rubicondreef

Molenwiek

De Taagdreef, de Rhônedreef, Henriëttedreef en Ebrodreef vormen samen de vier wiken van de molenwiek. De Taagdreef en Rhônedreef zijn de ontsluitingswegen en verbinden de buurt met de omgeving. Hier rijdt ook de bus. Daarom zijn er op de Taagdreef en Rhônedreef fietssuggestiestroken in het profiel opgenomen. De Henriëttedreef en Ebrodreef worden alleen gebruikt door bestemmingsverkeer. Parkeren is grotendeels op de rijbaan zonder vakmarkering. Met deze inrichting wordt de straat optisch breed gemaakt. De straten zijn uitgevoerd in asfalt.



Het oversteken is door de brede straten moeilijk en onoverzichtelijk. Er wordt door auto's hard gereden en daardoor kan fietsen onveilig aanvoelen. Langs alle vier de straten staan aan een of twee zijden een rij bomen. In de rijen ontbreken bomen en zijn een aantal bomen van slechte kwaliteit. Het wegdek is van slechte kwaliteit en voldoet het niet meer aan de wensen van deze tijd.

Velden

De Rubicondreef is een voormalige wijkweg en heeft deze functie al jaren geleden verloren door een knip bij de Keggedreef. Voor de huidige functie is de weg overgedimensioneerd. De straat wordt gebruikt door bestemmingsverkeer en ouders die hun kinderen met de auto naar de basisscholen aan de Teun de Jagerdreef halen en brengen. Fietsers gebruiken de straat als route om tussen wijken te fietsen. De bomen zijn in slechte staat en moeten vervangen worden.

De Hildebranddreef is een straat voor bestemmingsverkeer van en naar de eengezinswoningen en garagehoven tussen de Bruisdreef en de De Charmantedreef. In het midden van het veld ligt een verhard pleintje met een aantal speelvoorzieningen. Het pleintje is omgeven door wegen. Er wordt op de straat, stoepen en het pleintje geparkeerd. De straat is overgedimensioneerd en er wordt te hard gereden. De bomen zijn in slechte staat.

De Stastokdreef is een straat voor bestemmingsverkeer van en naar de eengezinswoningen en garagehoven bij de Rietheuveldreef. De Stastokdreef is met een voetgangersdoorsteek verbonden met de Ebrodreef.

Rand

Met de 'Rand' worden alle straten bedoeld die de buurt omsluiten. Deze straten grenzen aan het groen in de wijk. Omdat langs veel straten haaks geparkeerd wordt, zijn de straten breed gedimensioneerd. Ook hier wordt volgens de bewoners te hard gereden.

Op de straten waar langsparkeren is, zijn er nu geen parkeervakken aanwezig. Er wordt op de rijbaan geparkeerd. De bomen in de rand zijn mooie volwassen bomen.

1.6 Participatie

De eerste schetsen voor de molenwiek zijn op de bewonersavond op 15 april 2019 gepresenteerd. Voor de Taagdreef en Rhônedreef wordt de inrichting van de straat bepaald door de eisen die aan een busroute worden gesteld. Er was daarom minder ruimte voor inbreng van bewoners.

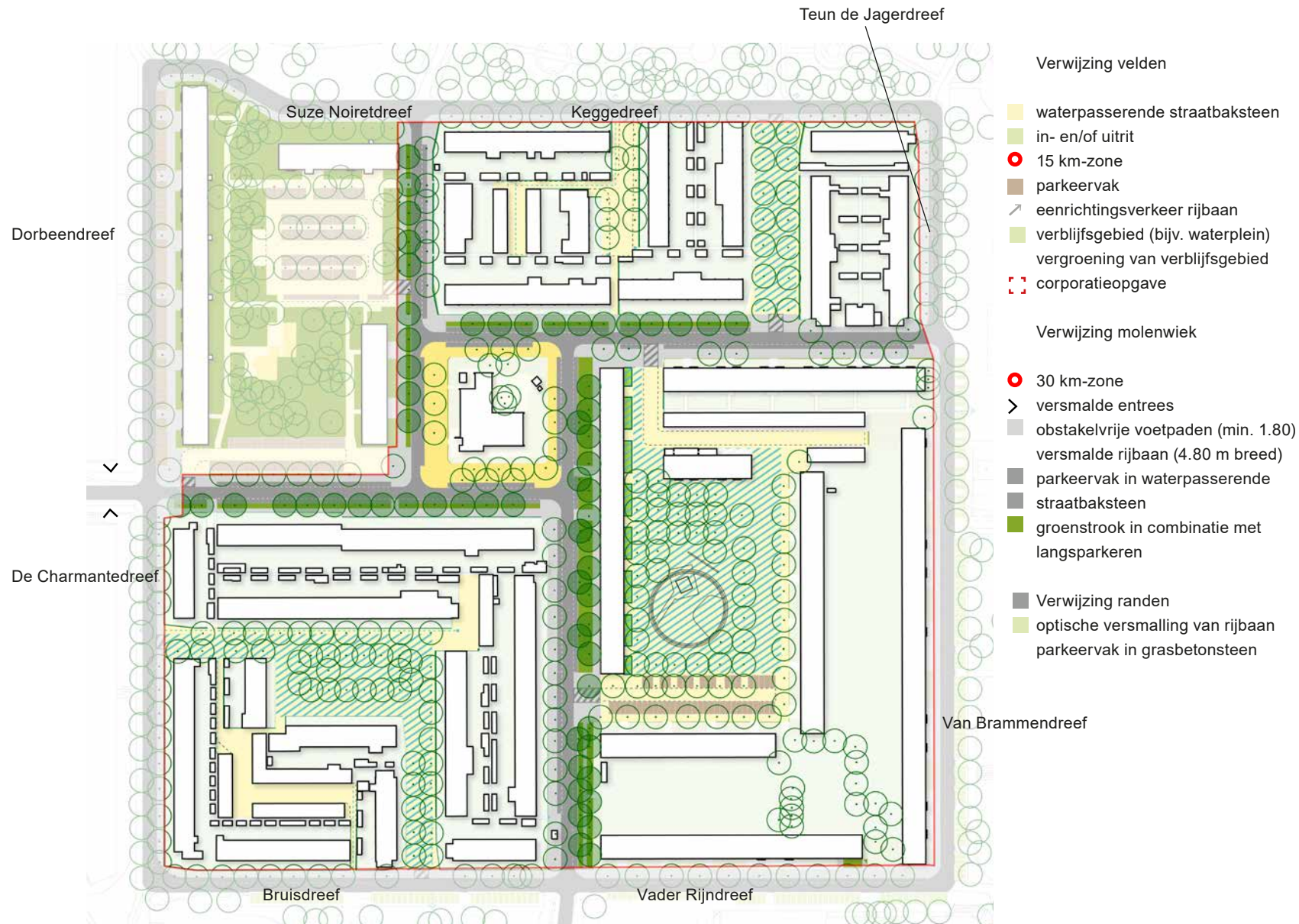
Het ontwerp voor de Hildebranddreef en de Rubicondreef is in twee stappen met inbreng van aanwonenden tot stand gekomen. De bewoners van beide straten zijn enthousiast over een nieuwe inrichting, maar maken zich zorgen over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor de deur. In het ontwerp is een compromis gevonden tussen parkeeraanbod en groene inrichting waar de meeste bewoners zich in kunnen vinden. De bewoners zijn hierover begin 2020 geïnformeerd.

1.5 Voorkeursvariant

De voorkeursvariant geeft het principe aan voor de inrichting van de molenwiek en de velden. Daarbij is rekening gehouden met de ruimtelijke opbouw van de stempels, de herkenbaarheid van de molenwiek en van de velden. De molenwiek krijgt een 30 km/uur uitstraling en inrichting. Het regenwater wordt opgevangen via de parkeerstroken aan beide zijden van de weg.

De woonstraten Hildebranddreef, Camera Obscuradreef en Rubicondreef (de velden) worden ontworpen als 15 kilometergebied. Dat maakt deze gebieden verkeersveilig en leefbaar. Door het toepassen van waterpasserende verharding kan het regenwater in de bodem opgevangen worden. De straten in de velden worden zoveel mogelijk vergroend.

De rand om de buurt is niet meegenomen in de voorkeursvariant.



Uitwerking van
voorkeursvariant A:
Herinrichting van de
molenwiek en drie
velden.

Hoofdstuk 2 Doelen en ambities

In dit hoofdstuk worden de doelen van dit project verder toegelicht. Dit zijn:

1. Verbeteren van verkeersveiligheid;
2. Meer groen en minder verharding in de wijk;
3. Vergroten van de leefbaarheid van de openbare ruimte;
4. Wegwerken van achterstallig onderhoud van de openbare ruimte;
5. Duurzaam gebruik materialen.

2.1 Verbeteren van de verkeersveiligheid

In alle straten rijden auto's vaak hard. De inrichting met asfalt nodigt hier toe uit. De verkeersveiligheid wordt verbeterd door overal een 30 km per uur inrichting te realiseren. De oversteekbaarheid van straten wordt dan verbeterd. De straten krijgen een inrichting waarbij verblijf centraal staat. Hierdoor kunnen auto's, fietsers en voetgangers veiliger gebruik maken van dezelfde ruimte en wordt lopen en fietsen gestimuleerd.

2.2 Meer groen en minder verharding in de wijk

De ambitie is om regenwater zoveel mogelijk vast te houden in de buurt en in de bodem op te vangen. Door toevoegen van groene plekken, verminderen van verharding, toepassen van waterpasserende bestrating en infiltratieriolen is dit mogelijk. Daardoor zit er ook in droge periode water in de bodem voor de beplanting. Dit vermindert de opwarming en zorgt voor verkoeling op hete dagen. Uitgangspunt is dat een extreme regenbui niet leidt tot gevaarlijke situaties en schade aan gebouwen en wegen. Daarom wordt in extreme situaties het overtollig regenwater via een apart riool afgevoerd naar het oppervlaktewater.

2.3 Vergroten van de leefbaarheid

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. De woonstraten worden zo ingericht dat de auto te gast is. Er worden goede looproutes en veilige oversteken gerealiseerd. Daarmee wordt de toegankelijkheid binnen het gebied groter. Om de leefbaarheid in de randen te verbeteren wordt het onderhoudsniveau van straten en stoepen verbeterd.

2.4 Wegwerken van achterstallig onderhoud van de openbare ruimte

In het plangebied zijn relatief veel wegen toe aan groot onderhoud. Het bestaande riool moet vanwege de leeftijd onderhouden worden. Dit gebeurt grotendeels door aan de binnenzijde de buis te renoveren. Gestreefd wordt om in dit gebied 'werk-met-werk' te maken. Dit betekent dat de straat één keer open gaat, waarbij onderhoud aan de weg en het riool wordt gepleegd en tegelijkertijd de gewenste herinrichting en kwaliteitsverbetering wordt gerealiseerd.

2.5 Duurzaam gebruik materialen

Dit biedt een kans om de openbare ruimte anders en duurzaam in te richten. Uitgangspunt is dat gebruik wordt gemaakt van duurzame materialen en werkwijzen. Het energieverbruik van een nieuw aan te leggen straat over de hele levensduur -aanleg, beheer, onderhoud en sloop- is zo laag mogelijk. De benodigde materialen zijn zoveel mogelijk afkomstig uit een gesloten kringloop. Dat betekent dat de materialen in de toekomst hergebruikt moeten kunnen worden.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Beleidskaders

Er zijn drie integrale beleidskaders voor het plangebied: Samen voor Overvecht, Ruimtelijke Visie Overvecht en Overvecht Spoorzone Vernieuwt.

Samen voor Overvecht (2019)

De gemeente heeft samen met bewoners, professionals en ondernemers in Overvecht de wijkaanpak [Samen voor Overvecht](#) ontwikkeld. Bijzonder is de integrale aanpak: samen, sociaal en fysiek. In slimme en duurzame coalities en vanuit een brede blik wordt gewerkt aan de vijf ambities: Plezierig wonen in een meer gemengde wijk, Veilige buurten, Perspectief voor de jeugd versterken, Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat en Meedoen & ondernemen, met als doel een wijk waar bewoners prettig samenleven en die aantrekkelijk is voor nieuwe bewoners, bezoekers, investeerders en ondernemers. Een wijk waarin iedereen mee kan doen.

Ruimtelijke visie Overvecht (2005)

Alhoewel de [Ruimtelijke visie Overvecht](#) al 15 jaar oud is, is de essentie van de visie nog steeds actueel. De visie beoogt het groene raamwerk te versterken en meer variatie in woonmilieus te maken. Voor elke woonbuurt is een woonmilieu bepaald. Het gewenste woonmilieu in het kwadrant Taagdreef is stedelijke wonen. De openbare ruimte heeft een stedelijke uitstraling en de binnenterreinen vormen een punt van rust.

Overvecht Spoorzone Vernieuwt (2009)

Voor de Spoorzone hebben de gemeente en de Utrechtse woningcorporaties een gebiedsplan opgesteld. Dit plan is een uitwerking van de Ruimtelijke visie Overvecht met de vernieuwing van woningen (renovatie en sloop/ nieuwbouw) en scholen alsmede de aanpak de woonomgeving. Inmiddels is bijna alles gerealiseerd op de renovatie van de Cleopatrareef e.o., de sloop/ nieuwbouw van de Camera Obscuradreef en de herinrichting van de openbare ruimte na.

Speerpunten voor de openbare ruimte zijn:

- ▶ Realiseren van herkenbare buurten
- ▶ Zorgen voor een mooie openbare ruimte en aantrekkelijk groen
- ▶ Verkeersveiliger inrichten

Veel van de doelen van het project Taagdreef zijn hier ook al concreet genoemd. Bijvoorbeeld het versmallen en beter oversteekbaar maken van de molenwiek, regenwater infiltreren, aanpakken van de bomen, vernieuwen van speelplekken, maar ook de molenwiek als karakteristieke straat in de buurt en de herkenbaarheid van de buurt.

Daarnaast zijn er stedelijke beleidskaders die vertaald worden in dit gebied. Achtereenvolgens wordt ingegaan op leefomgeving, mobiliteit, openbare ruimte en klimaatadaptatie.

3.2 Leefomgeving

Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen is de lange termijnvisie van de gemeente Utrecht. Dit houdt in dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. Met de groei van de stad zorgen we voor een gezonde en prettige leefomgeving voor iedereen. Dit is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is. Bewoners ervaren hun leefomgeving als prettig als deze ruimte biedt om te spelen en elkaar te ontmoeten en waarin zij zich veilig voelen.

De gemeente Utrecht vindt goede en voldoende openbare speel- en sportruimte voor haar inwoners belangrijk. In elke buurt komt een plek met een divers aanbod aan speel- en sportmogelijkheden voor jong en oud.

3.3 Mobiliteit

[Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen](#) (SRSRSB) is een uitwerking van [Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar](#). Hierin kiezen we voor minder ruimte voor geparkeerde auto's op straat waar dit nodig is omwille van veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht. De wens is om meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers en meer straten in te richten als 30 km-zones.

In kader van VN-Verdrag Handicap moet iedereen – ook mensen met een beperking – in staat zijn om voorzieningen te bereiken en te gebruiken. Voor de openbare ruimte gelden hiervoor de richtlijnen 'Voetpaden voor iedereen' uit het Handboek Openbare Ruimte. De openbare ruimte is altijd goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten.

3.4 Openbare ruimte

De kwaliteit van de openbare ruimte is vastgelegd in de Kadernota Openbare Ruimte (KOR). Het plangebied valt in het basisniveau 'Domstad' met een standaard voor algemeen gebruik, inrichting en beheer. Naast het KOR is voor de openbare ruimte het Handboek Openbare Ruimte uitgangspunt voor de herinrichting van de openbare ruimte. Alle veranderingen in de openbare ruimte moeten voldoen aan het gestelde kader.

De Actualisatie groenstructuurplan 2017-2030 beschrijft de volgende opgaven: stad en land verbinden, meer kwaliteit en meer groen in de stad en meer groen om de stad, groen en blauw voor 'gezonde verstedelijking' en 'klimaatadaptatie'. In het plan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd in de kaart Visie Groenstructuur 2030.

Direct buiten het plangebied liggen groenstroken die aangemerkt zijn als hoofdgroenstructuur.

In het Bomenbeleid Utrecht (2009) zet de gemeente Utrecht in op meer volwassen bomen en een groter belang van bomen in ruimtelijke projecten. Een zorgvuldige afweging voor behoud, verplanten, herplanten of kappen is daarbij van belang. Als het kappen van de bomen noodzakelijk is, vindt compensatie zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats.

Bomen dragen bij aan de identiteit van het gebied. In Overvecht is onderscheid gemaakt in bomen in het groene raamwerk (landschappelijke bomen), de wijkwegen (grote bomen) en de buurten (kleinere bloeiende bomen). Bij herinrichting gaat de voorkeur uit naar zoveel mogelijk inheemse bomen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er een natuurtoets nodig waarin onderzocht wordt of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied. Het gaat om soorten uit de Wet natuurbescherming en om soorten die opgenomen zijn in de natuurwaardenkaart uit de nota Utrechtse soortenlijst (2018).

Vanuit de Natuurwaardenkaart is bekend dat in het plangebied de volgende beschermde dier- en plantensoorten voorkomen: egel, huismus, boomkruiper, gewone pad, prachtklokje, gele helmblom en klein glaskruid. In de parkzone (groenstrook) langs de randen groeit op veel plekken natuurrijk grasland dat beschermd wordt als Utrechtse soort.

Ondergrond

De ondergrond biedt kansen voor de duurzame energie (bodemenergie), waterberging (klimaatadaptatie), ruimte voor groen en ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen). De ondergrond is op veel plaatsen erg vol met warmtenetten, kabels en leidingen, bomen en afvalcontainers. Bij herinrichting wordt het ondergronds ruimtegebruik meegenomen in het planontwerp en wordt de ligging van het riool afgestemd op de bovengrond. Bij vervanging worden kabels en leidingen die niet meer gebruikt worden verwijderd.

Er is een kabels- en leidingeninventarisatie. Deze inventarisatie is gebruikt om gericht aanvullende proefsleuven te graven, zodat eventuele knelpunten in een vroegtijdig stadium inzichtelijk zijn. Conclusie is, dat er veel ondergrondse kabels en leidingen aanwezig zijn, waar we in het ontwerp rekening mee houden.

Volgens de Archeologische Waardenkaart geldt voor een deel van het plangebied een archeologische verwachting (kleur: groen), hetgeen betekent dat ingrepen groter dan 1000m² vergunning plichtig zijn. In het kwadrant Taagdreef e.o. is dit het geval. De rest van het gebied heeft geen archeologische verwachting. Wel geldt voor dat gebied een meldingsplicht bij eventuele vondsten.

Uitsnede uit
Archeologische
Waardenkaart voor
het plangebied

	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
50 - 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



3.5 Klimaatadaptatie

De gemeente werkt momenteel aan een Visie Klimaatadaptatie en een hiermee samenhangende visie voor water en riolering. Het doel is de stad zo klimaatadaptief mogelijk in te richten.

Er wordt minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vastgehouden in de buurt. Daarbij gaat het om het vasthouden van het regenwater enerzijds en het juist voorkomen van schade bij hevige neerslag anderzijds.

Vasthouden:

Om het water optimaal vast te houden in het gebied worden de mogelijkheden in de onderstaande voorkeursvolgorde onderzocht

- ▶ Bovengrondse infiltratie (bijvoorbeeld en bij voorkeur door verlaagd groen);
- ▶ Ondergrondse infiltratie;
- ▶ Afvoer naar oppervlaktewater;
- ▶ Afvoer naar de rioolwaterzuiveringsinrichting.

De gemeente wil wateroverlast voorkomen. We richten het gebied zo in dat er ook bij een zeer extreme regenbui geen waterschade optreedt in het plangebied. Dit betekent dat het mogelijk moet zijn om extreme buien in het gebied te verwerken zonder schade door instromend regenwater aan woningen, gebouwen en infrastructuur. Ook mogen er geen gezondheids- of veiligheidsrisico's zijn, bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Dit geldt voor zowel straten als binnenterreinen. Daarbij wordt rekening gehouden met 2 ontwerpbuien:

- ▶ Een bui van 1x/1 jaar: dit is een bui van 20 mm in één uur;
- ▶ Een bui van 1x/100 jaar: dit is een bui van 80 mm in één uur.

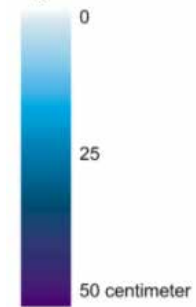
De stresskaart van de bestaande situatie wateroverlast bij een neerslag 80 mm/uur laat de mate van water op straat zien. Deze laat weinig schadelocaties zien. Schadelocaties zijn locaties waar het water tegen de gevel aan komt.

De gemeente wil hittestress voorkomen. Door opwarming van verharding, gevels en daken door de zon, wordt het in de stad nog warmer. We streven naar een maximaal verschil in gevoelstemperatuur van 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI De Bilt). We proberen daarom zowel de luchttemperatuur als de gevoelstemperatuur te verlagen middels een aantal verkoelende principes.

Op de hittestresskaart is de temperatuur op een hete zomerdag te zien. Met name op de molenwiek en in de velden, maar ook op de Bruisdreef en de Vader Rijndreef is een sterke opwarming te zien door aanwezigheid van veel verharding en deels kleine bomen. Hittestress wordt tegengegaan door voldoende groen, bomen, schaduw en water. Uitgangspunt is dat voor iedere woning binnen 200 m een koele plek van minimaal 200 m² is. Dit is in het projectgebied het geval door de groenstructuur rondom de buurt.

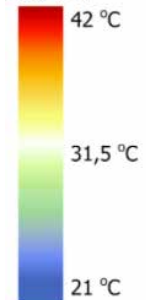
Links:
Wateroverlast. Bestaande
situatie wateroverlast bij
extreme neerslag (80
mm/u) (stresstest)

Legenda



Rechts:
Hittestress. Op deze kaart
ziet u de gevoels-
temperatuur op een hete
dag met een lucht-
temperatuur van 32 graden.

Legenda



Hoofdstuk 4 Uitgangspunten en onderbouwing

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat het gemeentelijke beleid betekent voor het ontwerp en welke concrete integrale eisen en uitgangspunten de basis zijn voor het functioneel ontwerp.

De voorkeursvariant is het vertrekpunt.

4.1 Leefomgeving

De hele buurt profiteert van het lagere snelheidsregime, meer verkeersveilige inrichting en minder doorgaand verkeer. De woonstraten Hildebranddreef, Camera Obscuradreef, Rubicondreef en Stastokdreef worden als verblijfsgebieden ingericht. De inrichting van de openbare ruimte van de velden past door een hoge mate aan participatie bij de wensen van de bewoners van het veld.

De openbare ruimte wordt zo ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en plezierig verblijven, tot formeel en informeel spelen. De gebruikte materialen zijn goed beloopbaar, ook voor mindervaliden. De uitstraling van de openbare ruimte heeft een goede kwaliteit door het toepassen van hoogwaardige materialen en duidelijke vormgeving en oogt daardoor prettig. De openbare ruimte is zo vormgegeven dat die overdag en 's nachts sociaal veilig voelt.

4.2 Openbare ruimte

Groene inrichting

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk groen ingericht. Bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd, slechte bomen worden gekapt en alle gekapte bomen worden binnen het plangebied gecompenseerd. In het projectgebied worden er 114 bomen gekapt. Veel van deze bomen zijn in slechte staat. Bij de herinrichting worden ca. 170 bomen nieuw geplant. De keuze voor de soorten bomen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande structuren. Voor een aantal straten waarin alle bomen slecht zijn wordt een nieuwe boomsoort voorgesteld, dit zal uitgewerkt worden in de volgende fase.

Bomen dragen bij aan de identiteit van het gebied. In het bomenplan Overvecht zijn meerdere streefbeelden voor groen en bomen voor deze buurt geformuleerd. Bij het planten van nieuwe bomen dient hier rekening mee gehouden te worden. In Overvecht is onderscheid gemaakt in bomen in het groene raamwerk (landschappelijke bomen), de wijkwegen (grote bomen) en de buurten (kleinere bloeiende bomen). Bij herinrichting houden we rekening met zoveel mogelijk inheemse bomen.

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. De boomstructuur op de velden en rand (buurten) bestaat uit een invulling van kleine en middelgrote bomen. Elke straat heeft een eigen boomsoort. Op de Rubicondreef en het groene plein op de Hildebranddreef komt een nieuwe boomstructuur met diverse boomsoorten en -maten die aansluit bij de nieuw functie.

Bomenkaart

Bij aanplant van nieuwe bomen in de rand geldt in principe dat de bomen aan de parkzijde bij de groenstructuur horen. De parken hebben ieder een eigen sfeer en bijhorende boomstructuur van landschappelijke bomen waar met de nieuwe bomen op aangesloten wordt.

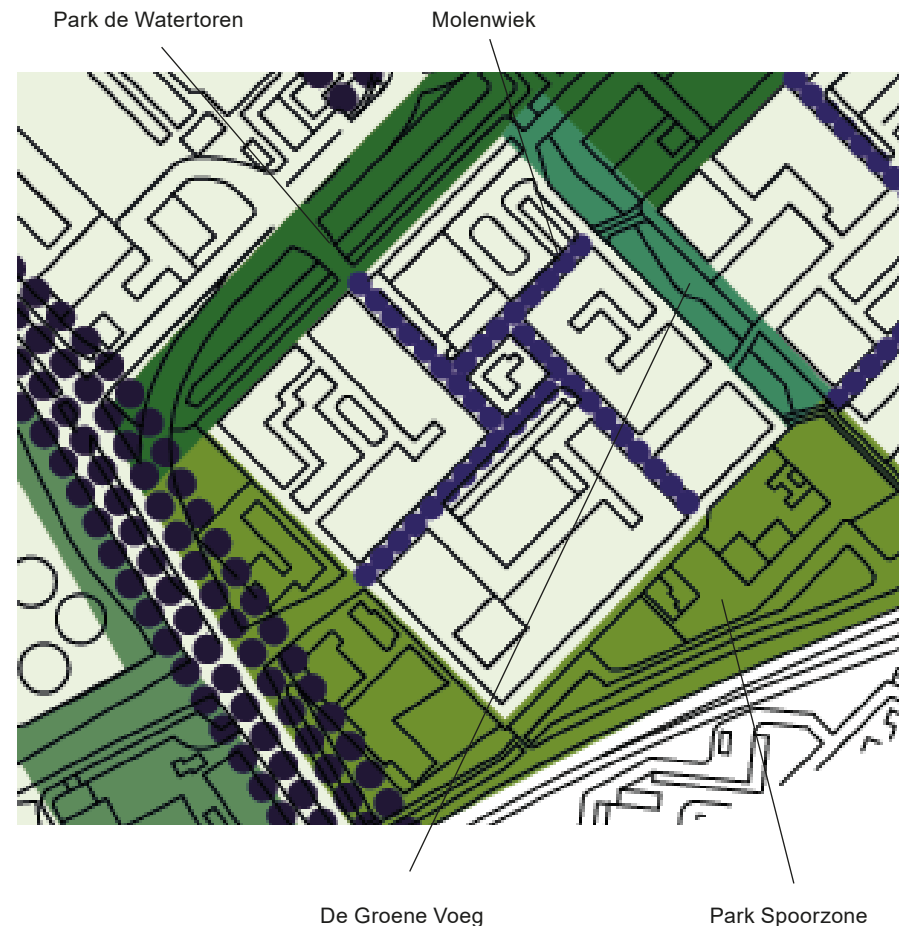
Het bomenplan Overvecht biedt kaders voor toe te passen boomsoorten in Taagdreef e.o.' Bij het plaatsen van nieuwe bomen wordt rekening gehouden met de uitgangspunten uit de bomenmonitor (www.norminstituutbomen.nl) en een afstand tussen bomen en riool van 3 meter (HOR).

4.3 Mobiliteit

Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt ingezet op een inrichting die passend is voor een 30 km/u zone. De inrichting voldoet aan de CROW-richtlijnen. Fietzers rijden op de rijbaan en voetgangers lopen op een (verhoogd) trottoir, uitgezonderd de stukken met een gemengd profiel. De kruispunten in de wijk worden gelijkwaardig (voorrang van rechts) of als uitrit vormgegeven. De plateaudrempels en drempels worden strategisch gepositioneerd, met een gemiddelde tussenruimte van 50 à 100 meter.

Het hele gebied is goed toegankelijk voor mindervaliden en slechtzienden. Voetpaden die intensief gebruikt worden en/of regelmatig gebruikt worden door mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel zijn bij tenminste 1,80 meter breed, en bij voorkeur breder (2,40m). Incidenteel mag een voetpad dat weinig wordt belopen 1,20 meter breed zijn. Bij versmallingen, bijvoorbeeld bij boomspiegels, is de breedte bij voorkeur 1,20 meter, met een minimum van 0,90 meter. Alle wegen zijn bereikbaar voor hulpdiensten.



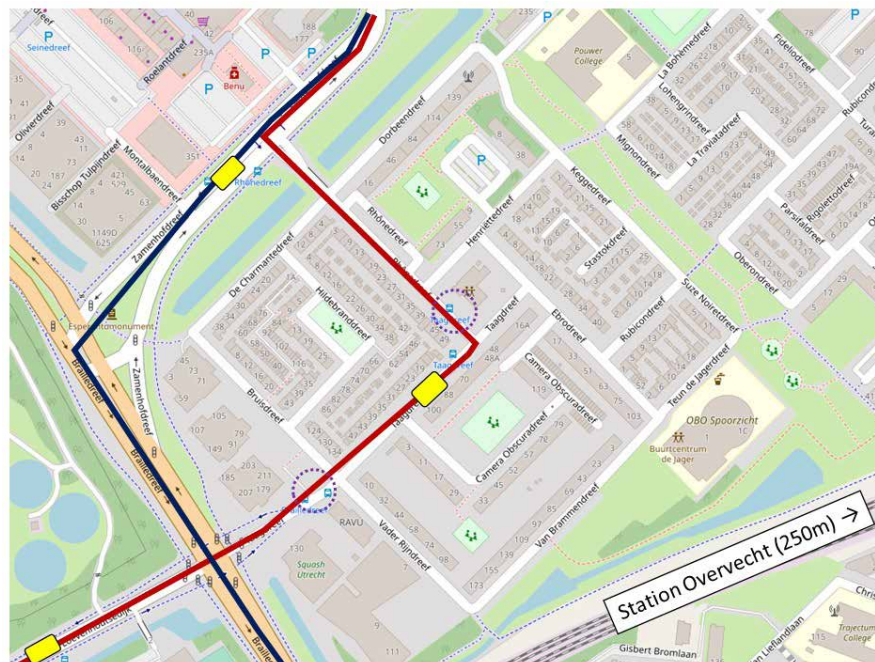
Openbaar vervoer

In de wijk zijn nu 2 haltes gesitueerd. In het ontwerp worden de bushaltes op de Taagdreef en de Rhônedreef samengevoegd tot één. De huidige haltes liggen dicht bij elkaar (150 meter). Door het samenvoegen van de haltes kan het reistijdverlies, als gevolg van verlaging van de snelheid naar 30 km/uur gecompenseerd worden.

De straten waar de bus rijdt, moeten breder zijn dan de overige wegen in de 30 km – zone. Er is een minimale breedte van 6 meter nodig. De plateaudrempels zijn geschikt voor bussen. De haltes zijn geschikt voor gelede bussen.

Openbaar vervoer

-  Buslijn 3
-  Buslijn 6
-  Bushalte
-  Vervallen bushalte



Fiets

Zowel de Henriëttedreef als de Rubicondreef worden aantrekkelijk gemaakt voor fietsers. De Keggedreef en Suze Noiretdreef zijn onderdeel van het stedelijke hoofdfietsrouten netwerk en worden ingericht als logische fietsroute. De vormgeving van de aansluitingen met aanliggende fietsroutes dient zodanig te zijn dat een logische route ontstaat.

Parkeren

In het gebied zijn nu ruim 700 (in)formele parkeerplekken aanwezig. Gelet op de gemiddelde bezettingsgraad is het mogelijk een aantal parkeerplaatsen te transformeren tot verblijfsgebied met groen. De balans is gezocht in het vergroenen van de wijk en meer verblijfsgebied te realiseren én de behoefte aan parkeerplekken.

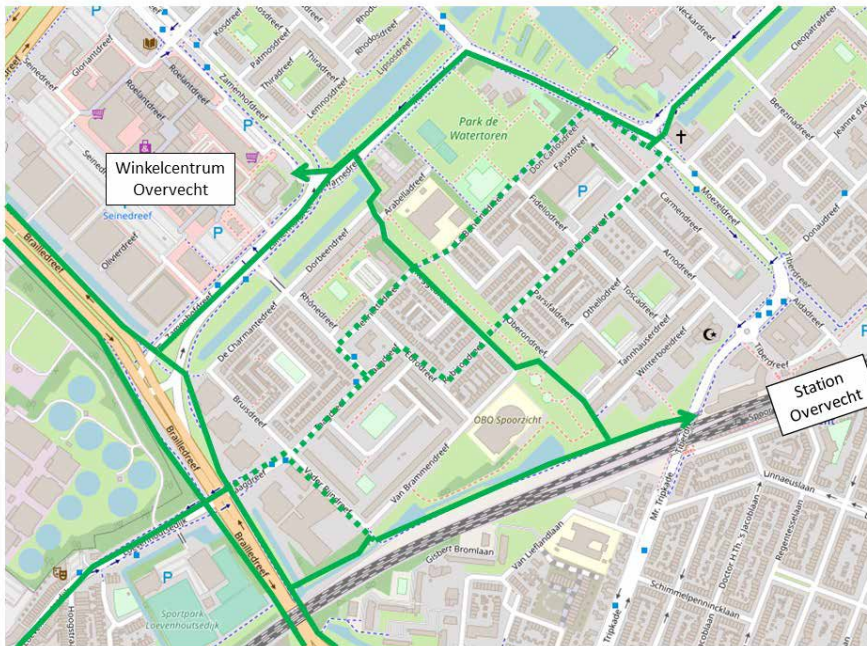
In het totale plangebied liggen in de nieuwe situatie 616 parkeerplaatsen in openbaar gebied. In de velden en aan de randen komen minder formele parkeerplekken, in de molenwiek worden parkeerplaatsen toegevoegd.

De bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen blijven bestaan of worden verplaatst naar een andere plek met een acceptabele loopafstand.

In het gebied zijn openbare laadplekken voor elektrische auto's gewenst. Gemeentelijk wordt het uitgangspunt gehanteerd dat 1 op de 20 parkeerplekken een laadvoorziening krijgt. In het ontwerp is rekening gehouden met ondergrondse infrastructuur. Bij de verdere uitwerking worden de precieze plaatsen bepaald.

Bestaande fietsparkeerplekken worden gehandhaafd of komen terug in het nieuwe ontwerp. De bestaande fietsparkeerplekken bij de appartementen langs de Taagdreef blijven behouden/komen terug in clusters naast de entrees.

Fietsroutes
— (Hoofd)fietsroute



4.4 Klimaatadaptatie

We volgen in het gebied de beleidslijn om het regenwater vast te houden waar het valt. Hierbij heeft de eerste voorkeur om het water bovengronds te infiltreren bij voorkeur door groen, vervolgens door ondergrondse infiltratie en daarna door afvoer naar oppervlaktewater.

We richten het gebied zo in dat hemelwater zoveel mogelijk bovengronds via groenvakken en parkeerplaatsen met waterpasserende bestrating infiltreert. Ook komen er infiltratieriolen die ondergronds voor buffer en infiltratie zorgen en bij een flinke bui het overtollige hemelwater afvoeren naar het oppervlaktewater ten noorden en zuiden van de buurt. Zo voorkomen we dat een bui van 80mm tot schade aan gebouwen of infrastructuur leidt.

Door alle maatregelen lukt het om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag in het gebied vast te houden.

Hittestress

Met name op de molenwiek en in de velden, maar ook op de Bruidsdreef en de Vader Rijndreef is een sterke opwarming te zien door aanwezigheid van veel verharding en deels kleine bomen. Hittestress wordt tegengegaan door voldoende groen, bomen, schaduw en water. Door het toevoegen van groen en nieuwe bomen wordt de temperatuur stijging ten opzichte van het buitengebied beperkt. Op dit moment hebben we nog geen tools om te berekenen of de ingrepen voldoen aan het streven om de opwarming tot maximaal 5 graden te beperken.

Om de hittestress in het gebied te beperken is ook de medewerking van bewoners noodzakelijk. Groene (voor-) tuinen en bijvoorbeeld groene daken op schuurtjes en garages helpen om hittestress te reduceren en ook om regenwater beter op te vangen.

Impressies Rubicondreef
en Hildebranddreef
afwateringsprincipes



4.5 Inrichting(selementen)

Verharding

De nieuwe inrichting voldoet aan het [Handboek Openbare Ruimte \(HOR\)](#). Volgens verhardingenkaart mei 2020 (HOR) valt het gebied onder Buitenstad – Wonen met Domstad kwaliteit. Voor alle woonstraten betekent dat gebakken klinkers in de rijbaan en waterpasserende klinkers op parkeerplaatsen. Voor de Rhônedreef en de Taagdreef betekent dat asfalt in de rijbaan en waterpasserende klinkerverharding in de parkeerplaatsen. Op de stoep worden 30/30 tegels met domstad kwaliteit toegepast. Voor straten waar de auto te gast is worden 20/20 tegels toegepast. De verharding is qua visuele uitstraling gelijkwaardig of hoogwaardiger aan huidige verharding.

Plateaus, drempels, bushaltes, inritten en parkeerplaatsen worden uniform uitgevoerd. Er wordt een beperkt assortiment aan verharding toegepast dat goed past bij de bestaande verharding van Overvecht.

Verlichting

Voor de verlichting wordt gewerkt met een lage mast met het zgn. 'Chinees hoedje' armatuur, die elders ook in Overvecht is toegepast. Dit geldt voor de woonstraten en de verblijfsgebieden.

Afvalinzameling

Voor de afvalinzameling wordt gekozen voor het ondergronds inzamelen van restafval, papier en glas. De ondergrondse containers zijn goed bereikbaar voor de ophaalvoertuigen en zijn makkelijk bereikbaar voor bewoners. De containers worden zo gesitueerd dat het zo min mogelijk ten koste gaat van bestaand en nieuwe groen.

Omdat de ophaalvoertuigen niet achteruit mogen rijden worden de containers bij de straten waar de wagens niet kunnen keren verplaatst naar de 'ingangen'.

GFT wordt in kliko's verzameld. Er wordt ruimte gereserveerd voor het opstellen ten behoeve van het ophalen van de individuele GFT kliko's.

4.7 Ondergrond

Het riool is inmiddels gerenoveerd (o.a. Taagdreef, Rhônedreef en De Charmantedreef) en wordt deels vernieuwd (alle overige dreven). Deze renovatie en de herinrichting wordt benut om van een gemengd rioolstelsel naar een gescheiden vuil- en hemelwaterstelsel over te gaan. Waar het kan en waar het nodig is komt er een infiltratieriool bij. Alleen op de De Charmantedreef en de Dorbeendreef is het niet nodig om een regenwaterriool te plaatsen door de nabijheid van de watergang. Bij de Bruidsdreef ter plekke van de nieuwbouw ligt al een IT riool. Bij de Hildebranddreef, de Rubicondreef en de Stastokdreef wordt in het VO gekeken of er nog een IT riool nodig is (zie paragraaf 4.4 klimaatadaptatie).

Waar bestaande bomen op of te dicht bij kabels en leidingen staan wordt in gesprek met de nutsbedrijven onderzocht of leidingen die toch vervangen moeten worden op een andere plek terug kunnen komen en of de overige bestaande leidingen verplaatst of door technische maatregelen beschermd kunnen worden.

Hoofdstuk 5 Plantoelichting

5.1 Molenwiek – Rhône-dreef, Ebrodreef, Henriëttedreef en Taagdreef

Ruimte en groen

De inrichting met meer groen, langsparkeren en een versmalde rijbaan biedt meer ruimte voor wandelen en fietsen. De herkenbaarheid van de molenwiek ten opzichte van de andere dreven wordt versterkt door een profiel met twee rijen bomen langs de weg en een doorgaande haag aan één kant toe te voegen. De nieuwe bomen zijn piramidaal van vorm, van 2e orde grootte, één soort per wijk. Elke dreef heeft een andere boomsoort. De bomen staan in een doorlopende groenstrook of haag. De haag wordt maximum 1 meter hoog in verband met overzicht en sociale veiligheid. Er zijn doorsteken om bij de parkeerplaatsen te komen. Bij langsparkeervakken wordt rekening gehouden met een uitstapstrook. Op een aantal plekken wordt het groen om parkeerplaatsen heen tot aan de straat doorgetrokken.

De wijkentrees horen qua groenstructuur bij het parkachtige 'raamwerk'. De bomen staan hier verspreid in het gras, zijn inheems en van eerste grootte.

De goede bomen blijven staan, de slechte bomen worden gekapt. De meeste bomen worden teruggeplaatst, echter het is niet mogelijk om alle bomen ter plekke te compenseren, dit wordt elders in het gebied gedaan.

Drie bomen bij het Ondernemershuis Overvecht worden verplant om parkeerplaatsen en een goede groenstrook te kunnen realiseren. De bestaande bomenstructuur op de hoeken wordt aangevuld.

Mobiliteit en verblijf

De Taagdreef en de Rhône-dreef worden als woonstraat ingericht met een gemengd profiel voor bus, auto en (brom)fietsers. De Henriëttedreef en de Ebrodreef worden als woonstraat ingericht met een gemengd profiel voor auto en (brom)fietsers.

De wijkentrees bij de Taagdreef en Rhône-dreef worden versmald waardoor doorgaand autoverkeer ontmoedigd wordt. Bij de aansluiting op de Brailledreef worden de bestaande verkeerslichten op dat kruispunt gehandhaafd. Bij de Zamenhofdreef wordt aangesloten op de recent aangelegde kruising. Daar waar nodig worden drempels in de straat gemaakt. De drempels en verlaagde banden zorgen voor drempelvrije, veilige oversteken.

Door het instellen van 30 km/uur wordt het verschil in snelheid tussen de verschillende weggebruikers kleiner waardoor er een veiligere verkeerssituatie ontstaat. De rijbaan op de Taagdreef en Rhône-dreef wordt 6,5 meter breed voorzien van klinkerstroken aan beide zijden. Hierdoor lijkt de straat smaller, maar is er genoeg ruimte voor de bus. Langsparkeervakken langs de rijbanen op de Taagdreef en Rhône-dreef worden ca. 2 meter breed. Op de Henriëttedreef en Ebrodreef wordt de rijbaan versmald naar ca. 5 meter.

De bushaltes Taagdreef en Brailledreef liggen in de huidige situatie zeer dicht bij elkaar. In overleg met U-OV en de provincie is besloten om de bushalte samen te voegen tot één nieuwe bushalte. Deze ligt tussen de twee huidige locaties. Voor de nieuwe halte is gekozen om deze bij een blinde gevel te positioneren.

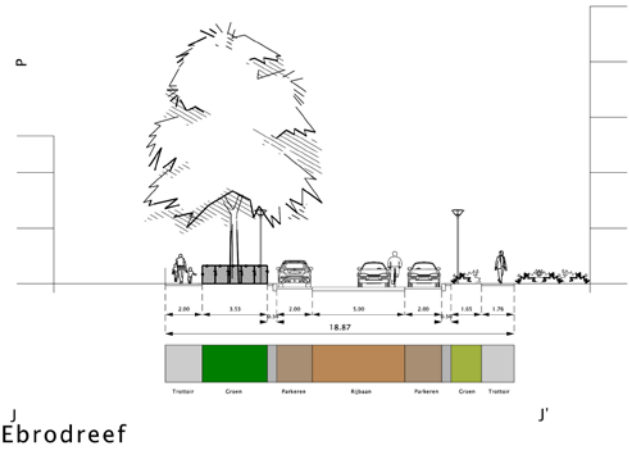
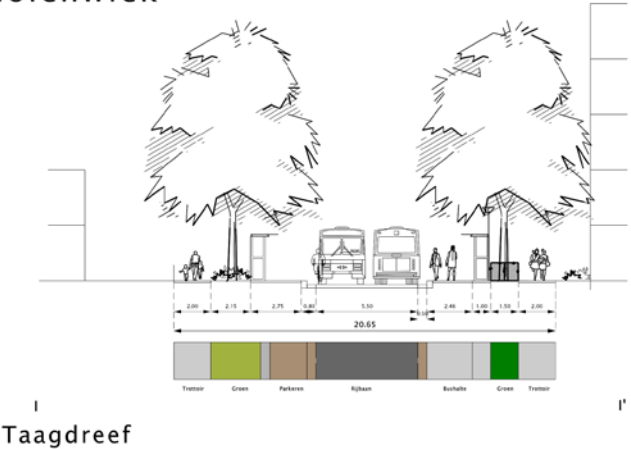
De parkeerplaatsen in de zgn. parkeercoffer aan de Rhône-dreef worden opgeheven. Het gebied krijgt een groene en sociaal veilige inrichting. Met het opheffen van deze parkeerplaatsen wordt de veiligheid vergroot en wordt het areaal groen in de wijk vergroot. De afvalcontainers worden verplaatst naar de Dorbeendreef.

De Taagdreef en de Rhône-dreef krijgen een nieuwe asfaltverharding waardoor de uitstraling verbetert. De Henriëttedreef en de Ebrodreef worden in klinkerverharding uitgevoerd. Alle plateaus en drempels hebben dezelfde materialisering als de rijbaan waar ze onderdeel van uit maken.



Profielen

Molenwiek



5.2 De Velden: Rubicondreef, Hildebranddreef en Stastokdreef

Ruimte en Groen

De inrichting van de openbare ruimte van de velden past bij de bebouwingsstructuur van het veld en bij de wensen van de bewoners van het veld. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en plezierig verblijven. De gebruikte materialen zijn goed beloopbaar, ook voor mindervaliden. Er komt minder verharding en meer groen. De gehele straat wordt zoveel mogelijk groen ingericht. Alleen de noodzakelijke verkeers- en loopruimte wordt verhard.

Door de nieuwe inrichting wordt informeel spelen gestimuleerd. Er is vanuit de woningen goed zicht op de openbare ruimte. En er is goede verlichting, met name op plekken waar weinig sociale controle mogelijk is (bijvoorbeeld bij blinde gevels).

Het bestaande trapveld en klimrek op de Hildebranddreef blijven behouden. Nieuwe speeltoestellen worden in overleg met bewoners geplaatst.

De nieuwe bomenstructuur sluit aan bij de vormgeving als straat of als verblijfsgebied met een informele inrichting. De bestaande bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. De boomstructuur in de Hildebranddreef sluit aan op de huidige rij bomen en de nieuwe functie van het plein. Op het plein worden extra bomen geplant. De nieuwe bomen komen in groenstroken of grote boomvakken te staan.

In de Rubicondreef staan op dit moment 16 bomen (Sorbus aria 'Magnifica' – Meelbes) in twee rijen langs de weg. De slechte bomen worden vervangen en er komen nieuwe bomen bij. De nieuwe boomstructuur sluit aan bij de veranderde structuur van de Rubicondreef. Er worden formele, langwerpige groenvakken rondom de parkeerplaatsen gemaakt en op het pleintje speelse, meer onregelmatige groenvakken. Deze plantvlakken worden ingericht met gevarieerde beplanting.

Langs de parkeerplekken wordt hogere beplanting toegepast om 'de knip' visueel te versterken. Ook vermindert dit de overlast van autoverlichting. In de Rubicondreef is in overleg met bewoners ervoor gekozen om geen zit- en speelmeubilair in de straat te plaatsen om 'hangen' te voorkomen.

Mobiliteit en verblijf

De Rubicondreef en Hildebranddreef worden geknipt voor autoverkeer. De Stastokdreef is een doodlopend straatje. De rijbaan heeft een minimale maat van 4 meter. De openbare ruimte in deze straten verandert van straat naar autoluw. In het verblijfsgebied wordt geen onderscheid gemaakt tussen rijbaan en trottoir. Hier staat lopen, verblijven, spelen en ontmoeting centraal. In dit gebied zijn de auto en de fiets te gast. De auto parkeert op de gemarkeerde plekken. De parkeerplaatsen worden geclusterd en haaks gesitueerd.

Een deel van de parkeerplaatsen op de Rubicondreef is vanuit de Ebrodreef toegankelijk en een deel vanuit de Keggedreef. Via de Rubicondreef zijn bestaande garageboxen te bereiken. Een deel van de Hildebranddreef is bereikbaar vanuit de Brailledreef, de andere deel vanuit de De Charmantedreef. Met de knip in de Hildebranddreef wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de omwonenden. De tijdelijke knip die in zomer/najaar 2018 is geplaatst werd positief ontvangen.

De inrichting wordt zodanig dat het voor bromfietzers niet meer aantrekkelijk is om via de Rubicondreef te rijden. Voor fietsers blijft het een comfortabele en sociaal veilige route.

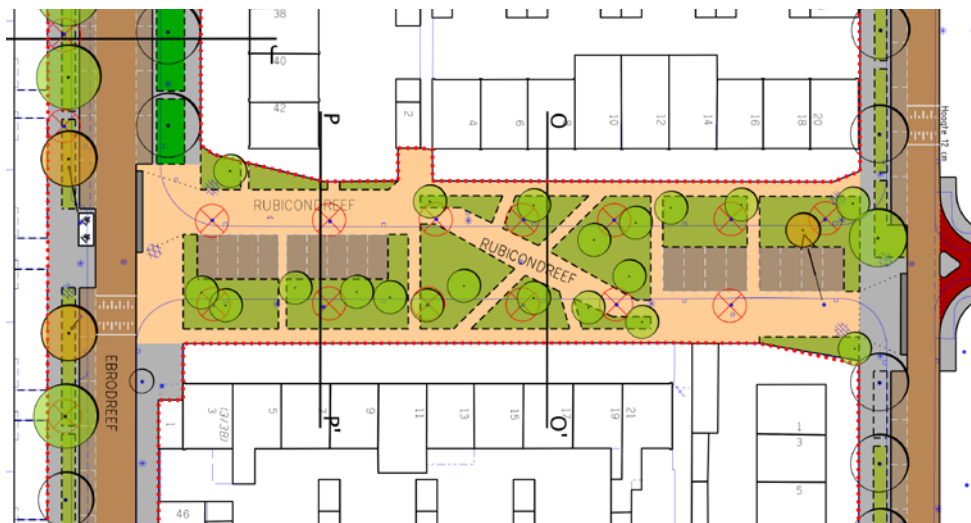
In de Rubicondreef, de Hildebranddreef en de Stastokdreef worden - na intensief overleg met de bewoners – zo min mogelijk parkeerplaatsen opgeheven. Parkeren is alleen toegestaan in de aangegeven parkeerplekken.

profielen Rubicondreef

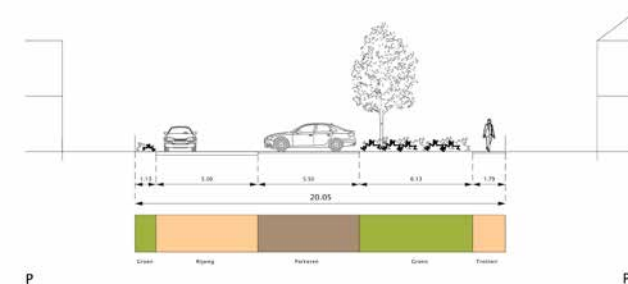
Per woning is er 1 parkeerplaats binnen 100 meter van de woning aanwezig. De bestaande invalidenparkeerplaatsen worden verplaatst, met als uitgangspunt dat deze zo dicht mogelijk bij de woningen worden gesitueerd.

Er wordt bij de haakspaarkeerplekken rekening gehouden met toekomstige laadplekken voor auto's. De verharding op de parkeerplekken is waterdoorlatend.

De hulpdiensten kunnen de Rubicondreef vanaf beide zijden inrijden. Indien noodzakelijk kunnen de nood- en hulpdiensten door de Rubicondreef heen rijden. De hulpdiensten kunnen de Hildebranddreef vanuit de Brailledreef en De Charmantedreef bereiken en kunnen over het plein rijden. Op de parkeerhoven is een brandkraan.



Rubicondreef

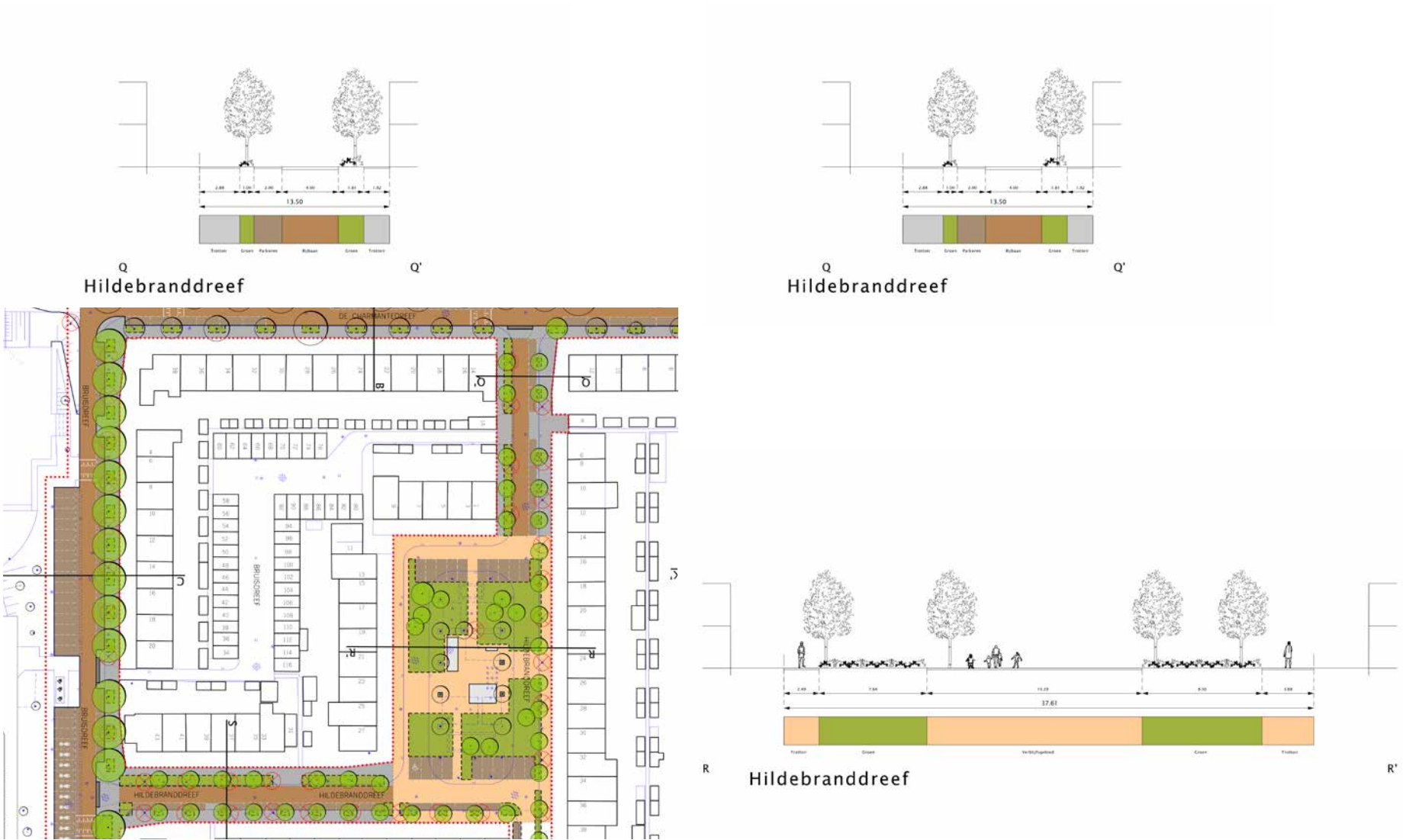


Rubicondreef

Impressie mogelijke
inrichting van de
Rubicondreef



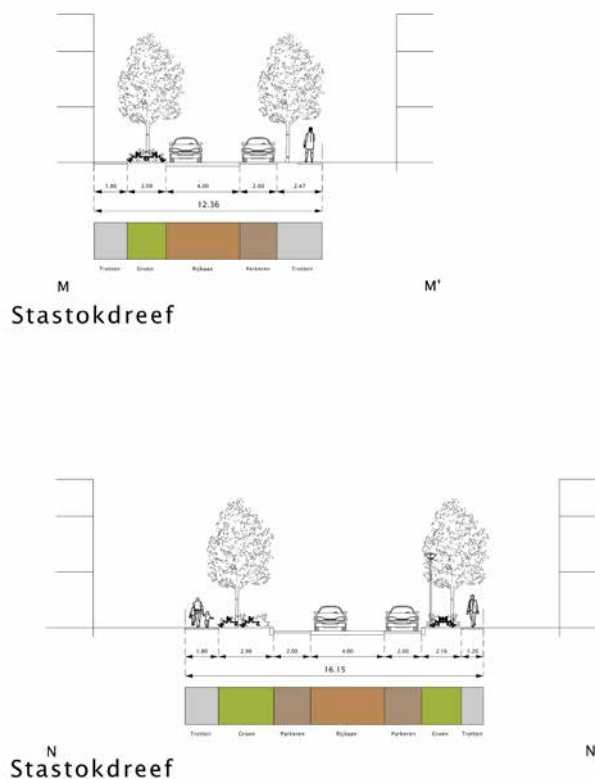
Profielen Hildebranddreef



Impressie mogelijke
inrichting van de
Hildebranddreef



Profielen Stastokdreef



De Stastokdreef wordt na intensief overleg met de bewoners volgens de doelen van het project zo groen mogelijk, klimaatadaptief en aantrekkelijk ingericht en daarbij worden op wens van de bewoners zo min mogelijk parkeerplaatsen opgeheven. De Stastokdreef blijft een autoluw' straat maar wordt drempelloos ingericht en voelt daardoor meer als een woonerf waar de auto en de fiets te gast zijn. De bestaande bomen komen in brede groenstroken te staan. Eén boom is in slechte conditie wordt gekapt en op de zelfde plek weer vervangen door een nieuwe. Aan het einde van het straatje is nog ruimte voor een nieuwe boom. De Stastokdreef wordt klimaatbestendig ingericht. Het regenwater van de stoepen stroomt af naar de groenstroken en infiltreert daar. Het regenwater dat op de straat valt watert af op de waterpasserende verharding in de parkeerplaatsen. Hierdoor kan een bui van 20mm bovengronds geborgen worden. De parkeerplaatsen worden langs de rijbaan gesitueerd. De voetganger doorsteek naar de Ebrodreef en de garageboxen blijven goed bereikbaar. De Rietheuveldreef maakt geen deel uit van de herinrichting. De garagehof wordt wel afgekoppeld van het vuilwaterriool en aangesloten op een hemelwater (infiltratie) riool. De bestaande verharding blijft liggen.



Eenrichtingsverkeer

5.3 De Randen (Van Brammendreef, Keggedreef, Suze Noiretdreef, Dorbeendreef, De Charmantedreef, Bruidsdreef en Vader Rijndreef)

Ook de dreven in de rand worden als woonstraat ingericht, het wegbeeld wordt versmald en zoveel mogelijk groen ingericht. Het toepassen van elementenverharding verhoogt de uitstraling van een rustige woonstraat en geeft een prettige uitstraling.

De huidige bomen worden gehandhaafd tenzij ze van slechte kwaliteit zijn. De gekapte bomen komen terug en de boomstructuren worden aangevuld waar het kan. Alle bomen krijgen grotere boomspiegels maar doorloopruimte en uitstap blijven goed mogelijk. Aan de parkzijde van de De Charmantedreef, de Dorbeendreef en de Keggedreef komen de bomen in groenstroken te staan en worden daardoor meer onderdeel van het park.

Er wordt nu op de rijbaan geparkeerd. De straat is volgens de normen te smal voor tweerichtingsverkeer en parkeerplaatsen.

In het ontwerp worden gemarkeerde parkeervakken gemaakt. Bij straten met haakspaarplaatsen is de weg breder om goed in en uit te kunnen parkeren. In het ontwerp wordt de rijbaan smaller gemaakt en de parkeerplaatsen dieper. In de hele rand komen op regelmatige afstand drempels en oversteekplekken. Alle plateaus en drempels bestaan uit hetzelfde materiaal als de rijbaan

De aansluitingen van de velden en toegangsstraten tot de garageboxen worden met een (verhoogde) uitritconstructie uitgevoerd. Dit doen we ook op de aansluiting van de Arabelladreef op de Keggedreef.

Alle kruispunten tussen de rand en de molenwiek worden gelijkwaardige kruispunten worden. Ook de aansluitingen van de fietspaden op de rand worden als gelijkwaardig kruispunt worden vormgegeven.

Er wordt eenrichtingsverkeer op de Teun de Jagerdreef ingesteld. Dit is in lijn met de wens van bewoners. Omdat de Rubicondreef wordt geknipt, wordt ook een deel van de Keggedreef en de Suze de Noiretdreef eenrichting voor autoverkeer. Bromfietzers en fietsers kunnen de straat in 2 richtingen gebruiken. zie afbeelding hieronder.



Klimaatadaptatie/ondergrond

In de gehele rand komt een nieuw infiltratieriool naast het bestaande riool, uitgezonderd van de De Charmantedreef. Het bestaande riool wordt gerenoveerd.

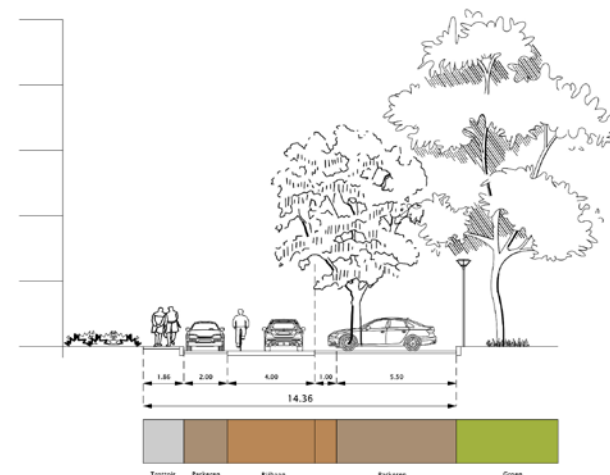
In de straten loopt het regenwater via infiltrerende verharding op de parkeerplaatsen in de ondergrond. Zodra er meer water valt dan in de parkeerplaatsen kan infiltreren wordt de rest van het regenwater via infiltratieriolen afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Overbodige verharding wordt verwijderd en beplant. Water kan hier direct in de grond zakken. Het groen zorgt ook ervoor dat opwarming van de buurt verminderd wordt.

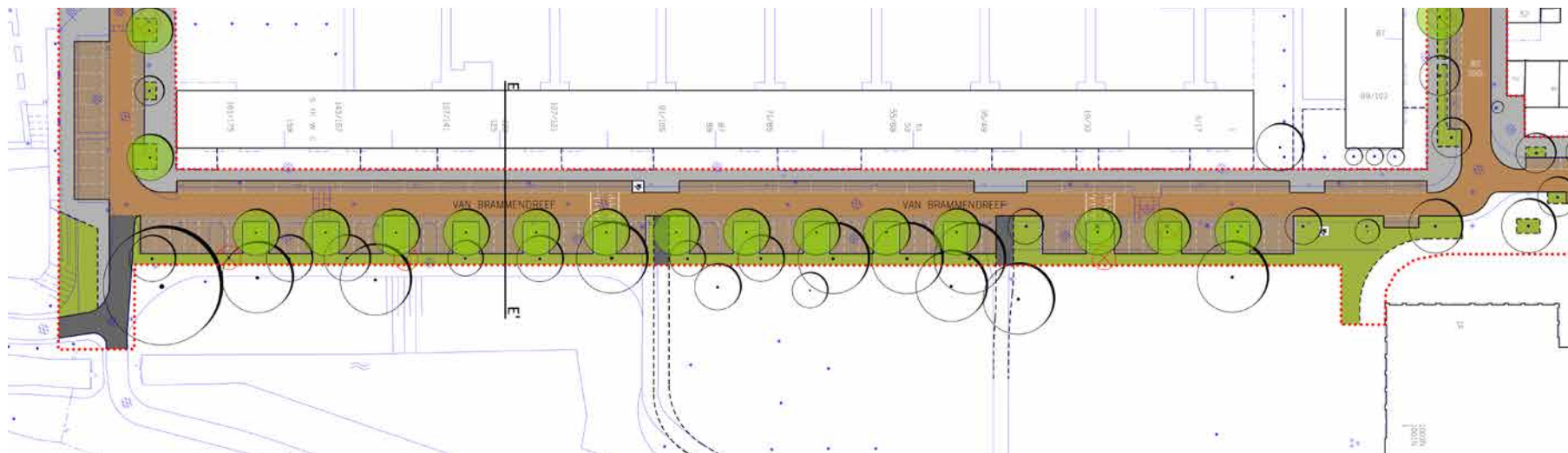
Van Brammendreef

De Van Brammendreef heeft een breed profiel en oogt stenig. Aan de kant van de flat is het door veel kabels en leidingen in de grond helaas niet mogelijk om bomen te plaatsen. Daarom komt in het profiel een nieuwe rij bomen tussen de haakspaarkeervakken waardoor de weg smaller en groener oogt. Hiervoor wordt het ritme van de bomenrij die op de Teun de Jagerdreef is opgezet doorgetrokken.

Op de Van Brammendreef wordt naast de haakspaarkeervakken ook op de weg geparkeerd. De weg is hier eigenlijk te smal voor. Het profiel wordt ten koste van een klein stukje van de brede stoep verbreed zodat ook de langspaarkeerplaatsen grotendeels met een toekomstbestendige maatvoering terug kunnen komen. Er blijft voldoende ruimte over om te lopen.

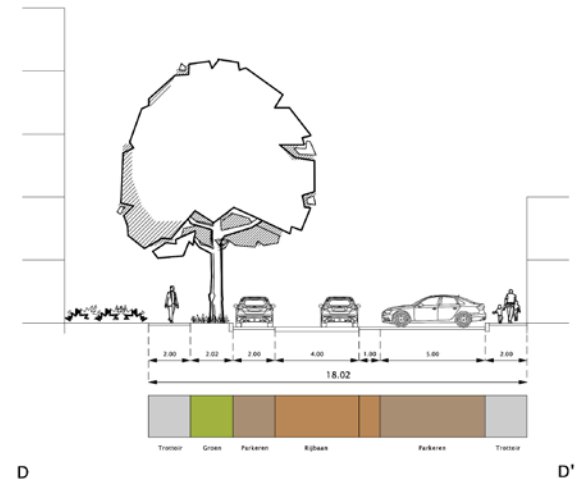


E
Van Brammendreef
E'

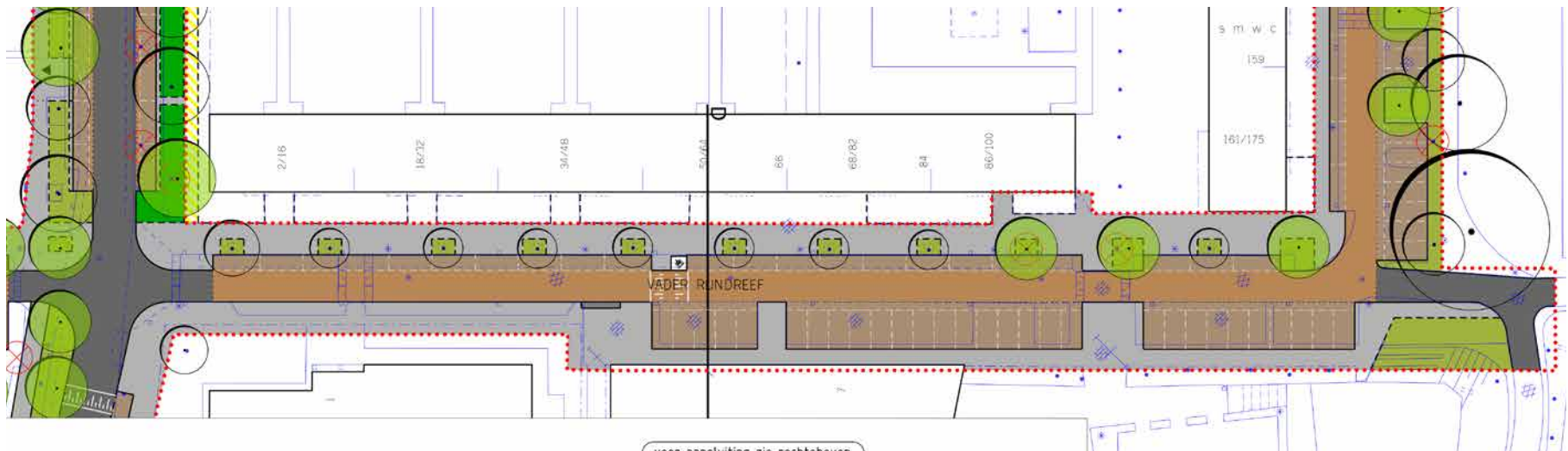


Vader Rijndreef

Op de Vader Rijndreef wordt naast de haaksparkeervakken ook op de weg geparkeerd. De weg is hier eigenlijk te smal voor. Het profiel kan ten koste van een klein stukje van de al vrij smalle stoep verbreed worden zodat ook de langspaarkeerplaatsen grotendeels met een toekomstbestendige maatvoering terug kunnen komen. De looproute aan de zijde van flat blijft voldoende breed. Er komt een goede, brede oversteek bij de ingang van de school.



D
Vader Rijndreef

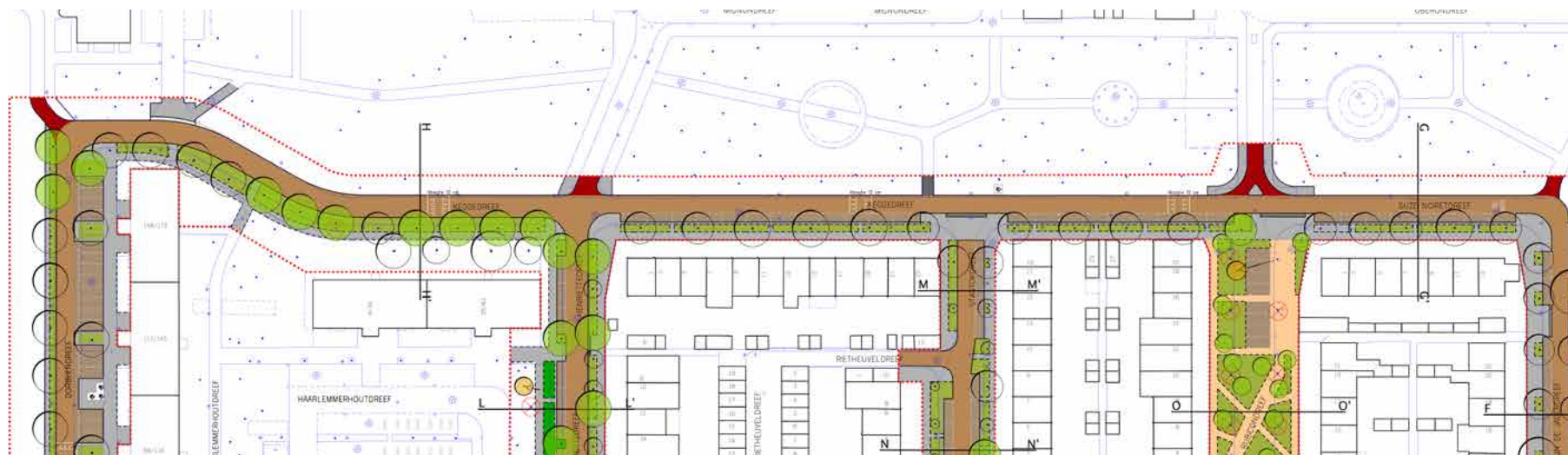


Keggedreef, Suze Noiretdreef

De Keggedreef en de Suze Noiretdreef worden als eenrichtingsverkeer voor auto's ingericht. Voor fietsers is het een belangrijke fietsverbinding en blijft de straat tweerichtingsverkeer. Het profiel is met 4 meter voldoende breed zodat auto's en tegenkomende fietsers elkaar comfortabel kunnen passeren. Op de Keggedreef blijft het profiel ruimtelijk vergelijkbaar met de huidige situatie, alleen de parkeerplaatsen worden gemarkeerd en de boomspiegels worden vergroot. Op de Suze Noiretdreef wordt de rijbaan een stuk versmald omdat hier niet geparkeerd wordt. De strook tussen de bomen wordt vergroend en verbreed waardoor het voetpad los in het park komt te liggen. Hier komt een aantal nieuwe bomen bij.



G
Suze Noiretdreef

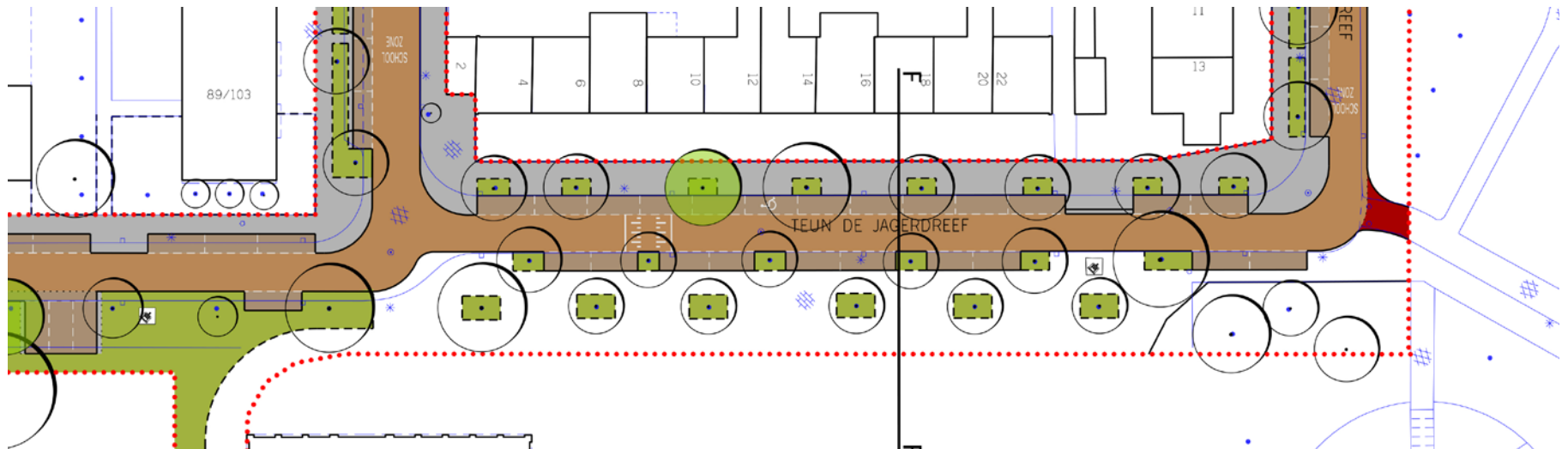


Teun de Jagerdreef

Op de Teun de Jagerdreef wordt eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit is in lijn met de wens van bewoners. Het profiel van de Teun de Jagerdreef is recent heringericht en wordt niet aangepast. De verharding wordt hier deels aangepast en parkeren op de rijbaan wordt parkeren in parkeervakken.



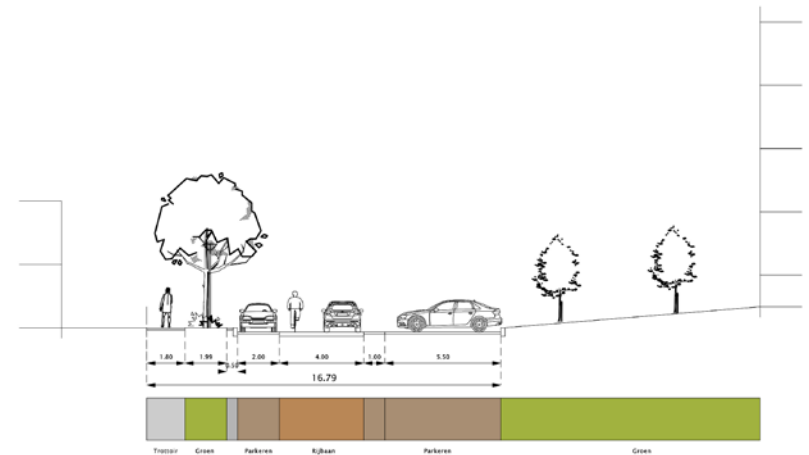
F
Teun de Jagerdreef
F'



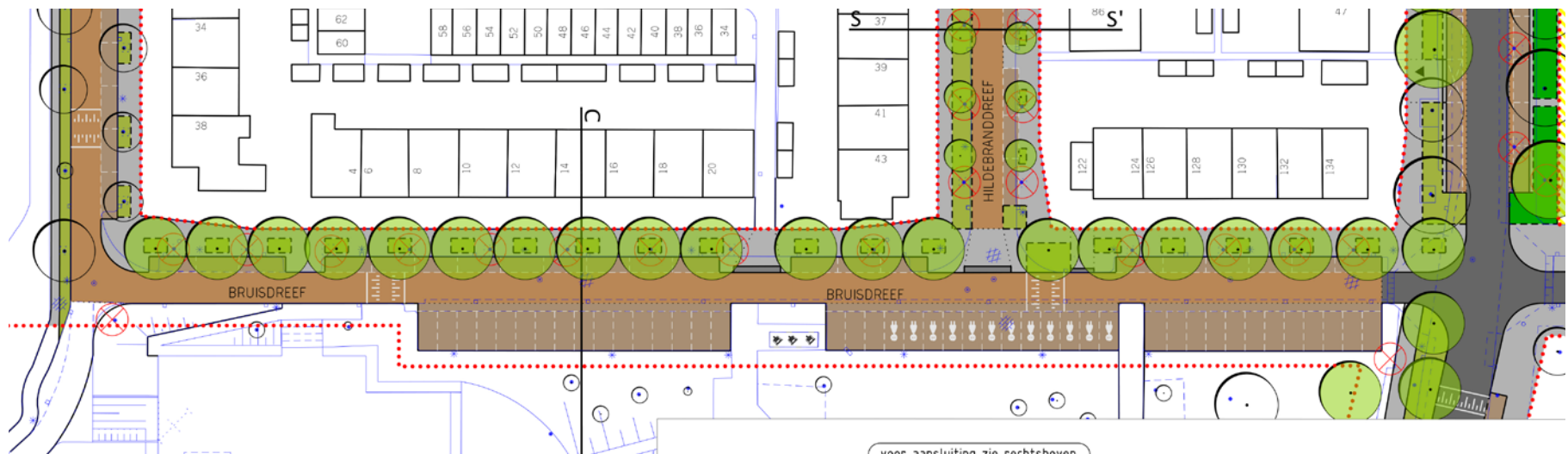
Bruisdreef

De Bruisdreef is een aantal jaren geleden deels heringericht. Om die reden passen we alleen de verharding op de rijbaan aan. De parkeerplaatsen worden gemarkeerd.

De bomen op de Bruisdreef zijn van slechte kwaliteit en moeten vervangen worden. Er komen in de nieuwe situatie meer bomen terug.

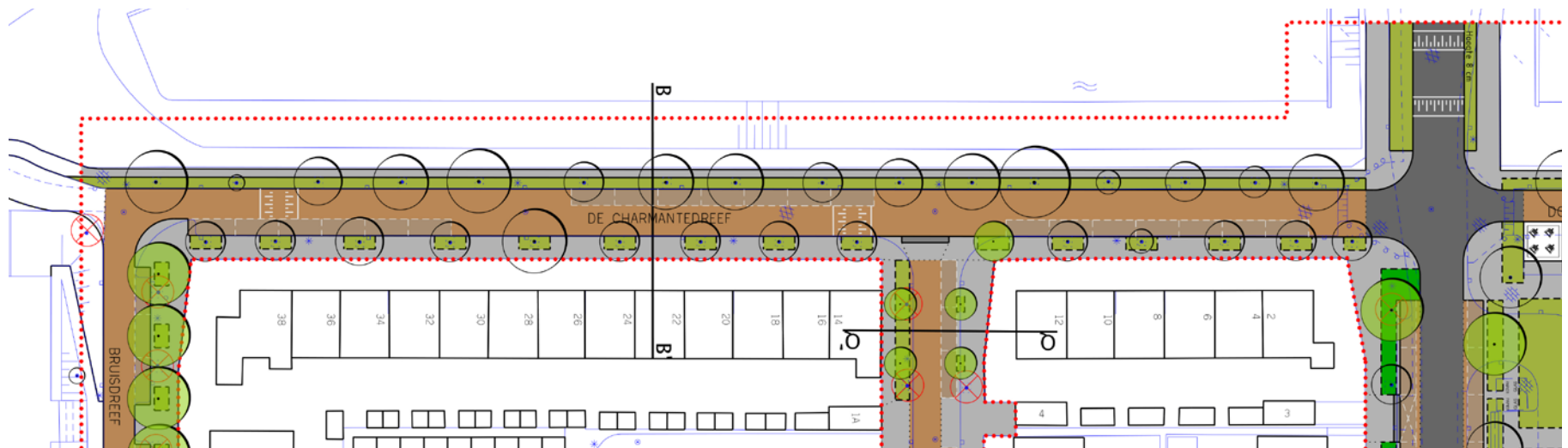
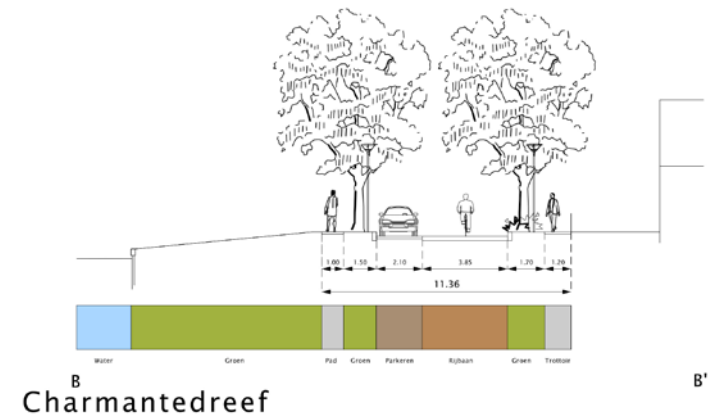


C
Bruisdreef



De Charmantedreef

In de De Charmantedreef worden parkeervakken afwisselend aan beide kanten van de straat op de rijbaan gemaakt. Ter plekke van de parkeerplaatsen wordt de straat versmald. Auto's kunnen elkaar niet passeren en moeten op de bredere delen van de straat op elkaar wachten. Fietzers en auto's kunnen elkaar wel passeren. Aan de kant van de groenstrook wordt de zone tussen de bomen vergroend. Er ontstaat een wandelpad langs het water door het groen. Het wandelpad is van halfverharding.

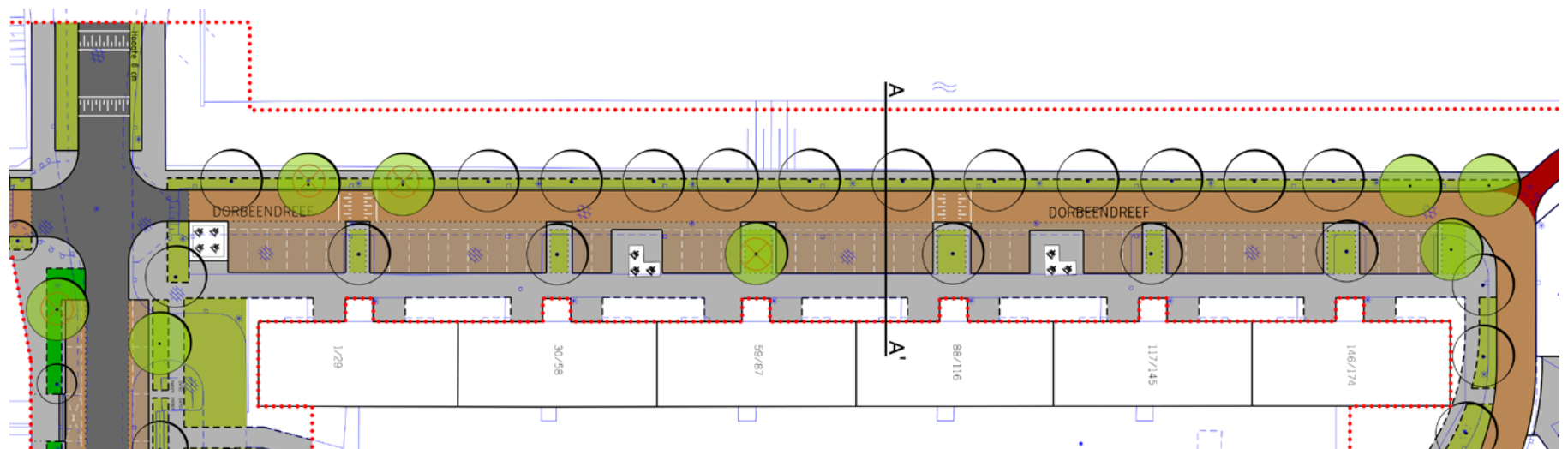
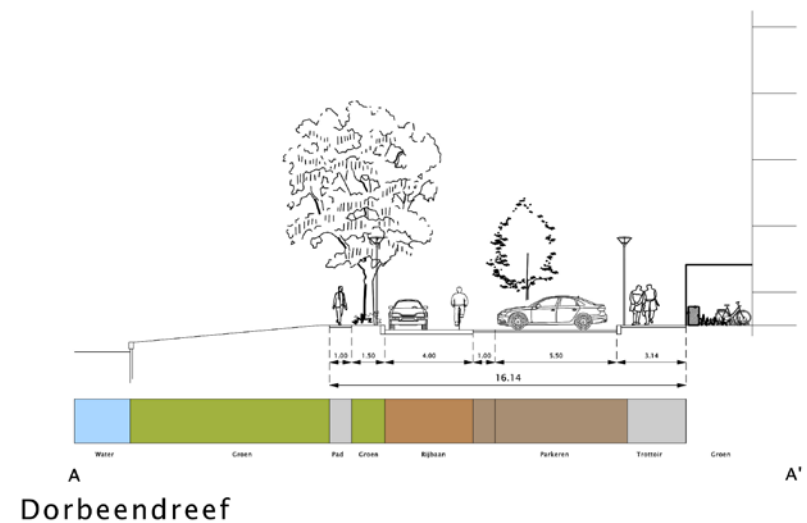


Dorbeendreef

Op de Dorbeendreef wordt in haakse parkeervakken en op de straat geparkeerd. De straat kan een groenere uitstraling krijgen door de bestaande groenstrook een halve meter te verbreden. Ook wordt een half verhard wandelpad langs het water gerealiseerd. Er blijft op de straat voldoende ruimte over om de parkeervakken in en uit te rijden. Er is met deze inrichting te weinig ruimte om veilig langs de groenstrook te parkeren.

De bestaande bomen blijven staan. Er komen enkele bomen bij. En slechte bomen worden vervangen. De boomvakken tussen de parkeerplaatsen worden vergroot, zodat deze even lang zijn als de parkeerplekken.

Op de hoek met de Rhônedreef worden nieuwe ondergrondse containers voor afval geplaatst. Deze plek vervangt de huidige containers op de Rhônedreef.



Bijlagen

1 Onderzoeken

Bomen

Voor het project Taagdreef is in mei 2020 een bomeninventarisatie opgesteld. Gekeken is naar het aanwezige bomenbestand in het gebied. In het kort is uit de inventarisatie op te maken dat:

- ▶ het merendeel van de bomen in de verharding staat;
- ▶ sommige bomen hebben hieronder te lijden (de verharding), maar een heel aantal staat er goed bij;
- ▶ circa 15% van de bomen een slechte tot onvoldoende toekomstverwachting heeft;
- ▶ het verplanten van bomen zo goed als niet mogelijk is, wat alles te maken heeft met de soort in combinatie met de leeftijd en de locatie.

Uitgangspunt is het behoud van de bomen. Echter zijn in het gebied veel bomen van slechte kwaliteit en deze zullen gekapt moeten worden. Op sommige plekken geeft dat ook de mogelijkheid om anders met de inrichting van de openbare ruimte om te gaan of een diverser bomenbestand terug te brengen. In het kader van de herplantplicht is het streven dat iedere boom die moet wijken weer in het plangebied gecompenseerd wordt.

Bij de herinrichting zal minder verharding en meer groen worden opgenomen. Dit zal ten goede komen van de huidige bomen en de toekomstverwachting hopelijk verbeteren.

Flora en Fauna / bomen

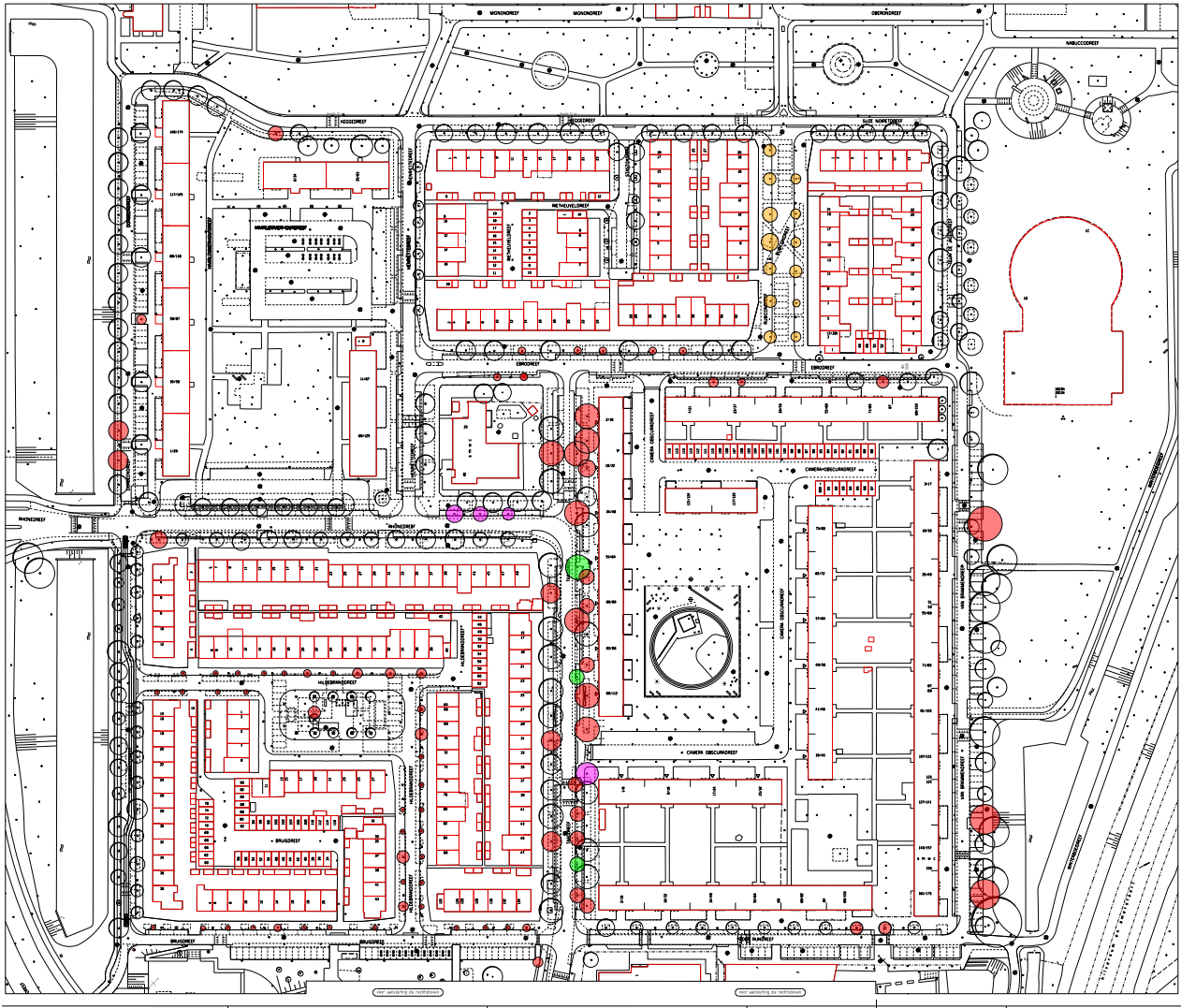
Als er bomen moeten wijken voor de werkzaamheden moet onderzoek uitgevoerd worden in het kader van de Flora- en faunawet (Wet natuurbescherming na 1 januari 2017). Er zijn meerdere bomeninventarisaties uitgevoerd.

In de Quicksan 'Wet natuurbescherming Taagdreef e.o. te Utrecht' van mei 2020 zijn de resultaten onderzocht of de werkzaamheden negatief effect hebben op beschermde dier- en plantensoorten. De verwachting is dat voor vleermuizen en vogels mogelijk aanvullend onderzoek nodig is. Voor huismussen, broedvogels en rugstreeppadden zijn mogelijk mitigerende maatregelen nodig.

Begin 2021 is het bureau nogmaals op locatie geweest voor een nadere inspectie. Omdat het bladerdek toen weg was waren de bomen beter te beoordelen. Met behulp van een boomcamera is vastgesteld dat de holtes die wel aanwezig zijn niet geschikt zijn voor vleermuizen. Om deze reden is er geen noodzaak meer om in de zomer van 2021 aanvullend vleermuis onderzoek uit te voeren. Opmerking: ter hoogte van de Van Brammendreef 25 hangt een vleermuiskast aan een boom. Indien deze boom gekapt wordt dient de vleermuiskast verhangen te worden.

Het onderzoek naar jaarrond beschermde nesten van vogels dient nog wel uitgevoerd te worden. Als bij dit aanvullend onderzoek geen beschermde nesten aangetroffen worden hoeft dus enkel met mitigerende maatregelen rekening te worden gehouden (bijv. werken buiten broedseizoen en het voorkomen van plassen als voortplantingshabitat voor rugstreeppad op het werkterrein, zoals beschreven in de Quick Scan rapportage).

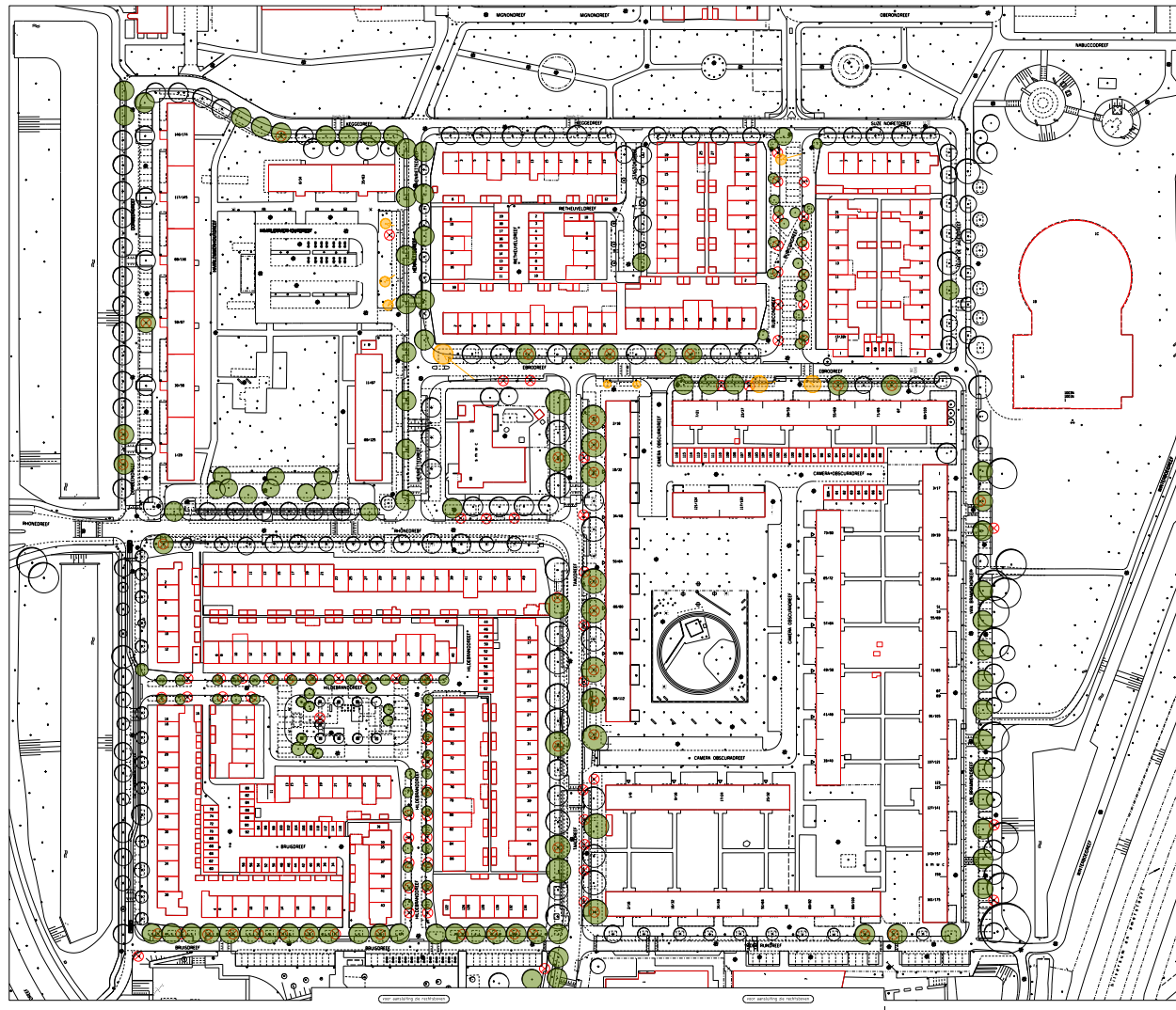
Bomenkwaliteit



BOMEN

	Te kappen boom met een goede conditie en toekomstverwachting Deze bomen zijn niet verplantbaar vanwege soort, l.c.m., leeftijd en locatie
	Te kappen boom met een matige toekomstverwachting
	Te kappen boom met een slechte toekomstverwachting
	Te kappen bomen met een reeds verleende kapvergunning (op 13-08-2019)
	Bestaande bomen met een goede toekomstverwachting

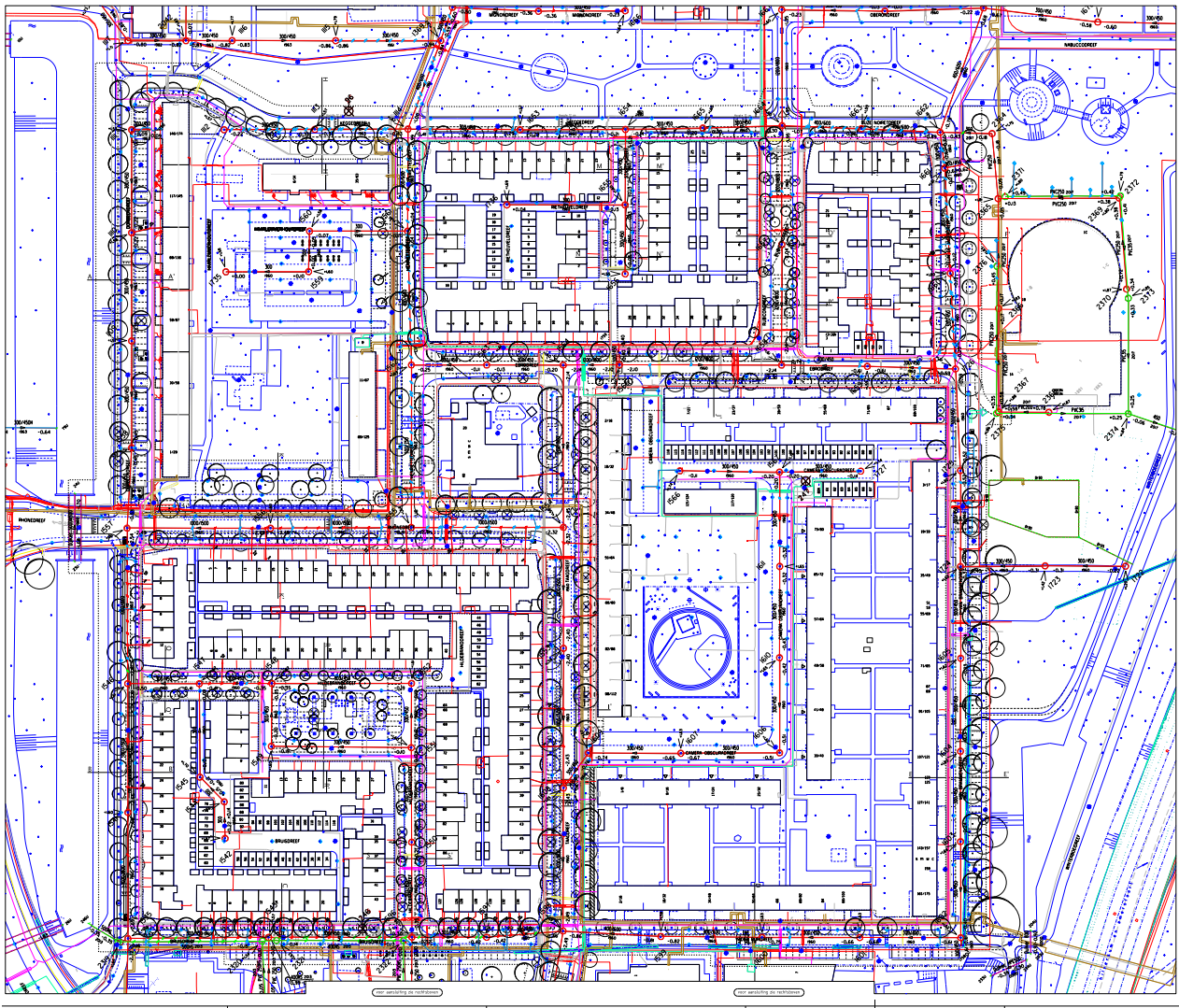
Bomenbalans



BOMEN

-  Boom: bestaand
-  Boom: te kappen
-  Boom: nieuw te plaatsen (maat en soort in verdere uitwerking)
-  Boom: te verplanten

Kabels en leidingen



2 Leerpunten van proces tot nu toe

Het project Taagdreef en omgeving is een pilot voor een integrale aanpak van de openbare ruimte in Overvecht. Op het vlak van opdrachtgeverschap, participatie, het ontwerp en de uitvoering kunnen lessen worden geleerd, die bruikbaar zijn in andere openbare ruimte projecten in Overvecht.

Gebiedsaanpak in plaats van sectoraal aanpak

De geformuleerde doelen voor het project Taagdreef en omgeving zijn integraal en breed geformuleerd, zoals “het verbeteren van het verblijfsklimaat”. Vaak wordt dan de focus gelegd op het verbeteren van de fysieke leefomgeving door een andere inrichting. Dat is ook hier de hoofdmoot van het project. In de Taagdreef en omgeving hebben we geëxperimenteerd met een andere aanpak waarbij participatie met bewoners belangrijk was.

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. Bijvoorbeeld samenwerking op het gebied van veiligheid, afspraken over vuilophaal en zwerfvuil en handhaving.

In overleg met bewoners en andere belanghebbenden is besproken op welke manier verschillende belangen samen kunnen komen. Zo zijn de bewoners van de Rubicondreef enthousiast over het feit dat er straks minder brommers door hun straat kunnen rijden, maar heeft de Fietzersbond bezwaar dat de Rubicondreef wordt afgesloten voor doorgaand fietsverkeer. De Fietzersbond is van mening dat dit straatje veel wordt gebruikt als secundaire fietsroute. Een mogelijke oplossing is dat vanuit dit project geïnvesteerd wordt in een fietsroute buiten het plangebied (Henriëttedreef – Don Carlosdreef).

Een integrale gebiedsaanpak wordt bereikt door programma's en budgetten te bundelen. Het gaat om budgetten voor de aanpak van groot onderhoud en andere budgetten voor verbeteringen van de openbare ruimte. Gemeentelijke ambities worden dan meer efficiënt 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 tevoren 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.

Pilot Participatie – leerpunten 2018 - 2019

Om het vertrouwen te krijgen van de mensen in de buurt, hebben we vanaf de start geprobeerd om de zorgen en/of klachten van de buurtbewoners op te pakken. Op 5 juli 2017 is een eerste inlooppmiddag 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. Zie hierboven.

De opkomst op bewonersavonden is vrij hoog geweest in vergelijking met andere projecten in Overvecht. De eerste avonden waren 40 tot 50 personen aanwezig. Op de laatste avond (15 april 2019) zelfs rond de 70 - 80 personen. Het zijn vooral wat oudere Overvechters met een Nederlandse achtergrond.

LEERPUNTEN

Begin meteen met kleine ingrepen om de buurt te verbeteren. Sommige klachten over de leefomgeving kunnen met eenvoudige ingrepen opgelost worden.

Daarnaast nemen bewoners ook eenvoudig contact op via het mailadres taagdreef@utrecht.nl. Zorg dat je benaderbaar bent, neem signalen serieus en reageer snel.

Stel duidelijke kaders en maak een keuze waar bewoners wel en niet over kunnen meebeslissen. In de fase van het opstellen van de voorkeursvariant zijn duidelijke kaders gesteld waarbinnen de bewoners mee konden denken over de inrichting van hun straat. Het nadeel was dat sommige straten (de randen) niet meegenomen werden. De bewoners hebben ons daarover laten weten dat ze deze beslissing betreunden, maar ze hadden wel begrip voor het feit dat we een beperkt budget hadden en keuzes moeten maken.

In het ontwerpproces is gekozen om eerst de woonstraten op te pakken. Als er bij de inrichting van de woonstraten (Hildebranddreef, Rubicondreef en Stastokdreef) gekozen zou worden voor minder parkeerplaatsen, dan moest dat (deels) gecompenseerd worden in de molenwiek.

In eerste instantie stuitten de projectdoelen 'klimaatadaptatie' en het 'verbeteren van de verblijfskwaliteit' door vergroening en (eventueel) het verminderen van parkeerplaatsen op weerstand. Toch zijn er goede resultaten behaald. Bij de Rubicondreef en de Hildebranddreef is in nauw overleg een klimaat adaptief en groen ontwerp gemaakt. Dit naar tevredenheid van (een meerderheid) van de bewoners. Het aantal parkeerplaatsen in deze straten is verminderd, maar met kleine aantallen.

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) stuitte 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.

Tijdens het ontwerpproces is geprobeerd om op ander manieren het gesprek over de inrichting van de openbare ruimte te voeren. Eén daarvan is de 'Proefafsluiting Hildebranddreef'. Er waren op de bewonersavonden voor- en tegenstanders van een afsluiting, en we kwamen er in de gesprekken niet uit. Daarom is vanaf 2 augustus tot 6 november 2018 de Hildebranddreef, door de plaatsing van 4 bloembakken, tijdelijk afgesloten voor doorgaand autoverkeer. 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.

Om meer input van bewoners op te halen is er van 3 oktober tot en met 12 oktober 2018 een huis-aan-huis enquête onder de bewoners van de Hildebranddreef, Rubicondreef en Stastokdreef gehouden. De resultaten zijn besproken met de belangstellenden op de bewonersavond eind oktober 2018 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 en door de enquête worden bewoners op een andere manier betrokken en gaan er andere bewoners meedenken en participeren. Na de enquête kwamen er ook andere bewoners naar de ontwerpsessies.

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 burens aan te gaan bij de ontwerpsessies.

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. Op basis van het FO gaan we 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 stuitte op enige weerstand. Toch hebben we veel bereikt: een groenere inrichting als leefgebied van de Hildebranddreef en de Rubicondreef. Dat is mogelijk geweest door goed te luisteren naar de argumenten en zorgen van de bewoners. En daarnaast uit te leggen waarom we kiezen voor klimaatadaptatie en groen. Daardoor ontstond wederzijds begrip en dat was een goede basis voor goede ontwerpsessies.

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.

Overzicht 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.

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 aan de bewoners gepresenteerd.

3 Resultaten enquêtes

Resultaten Hildebranddreef

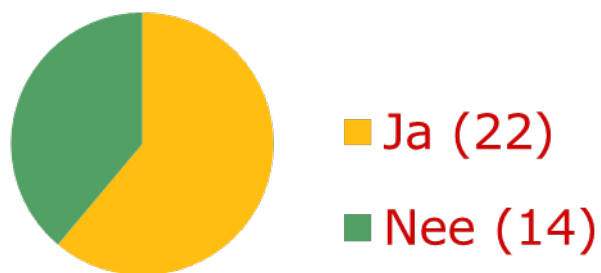
Belangrijkste in de straat

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

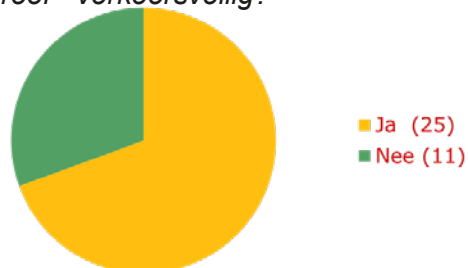
Belangrijkste in de buurt

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

Hildebranddreef - ziet er aantrekkelijk uit



Hildebranddreef - verkeersveilig?



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

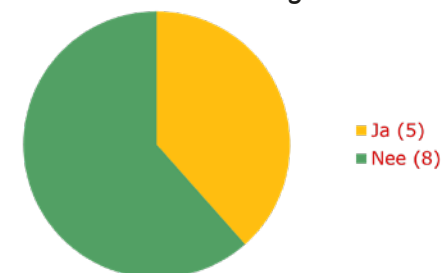
Belangrijkste in de buurt

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

Rubicondreef - ziet er aantrekkelijk uit



Rubicondreef - verkeersveilig?



Resultaten Stastokdreef

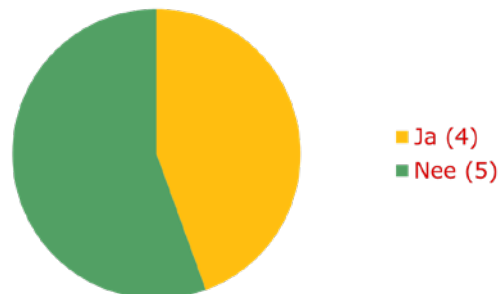
Belangrijkste in de straat

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