

Reactienota

N.a.v. wijkbijeenkomst op 3 oktober 2019 Herinrichting Oudwijkerdwarstraat



Inleiding

Utrecht kiest voor een aantrekkelijke openbare ruimte in het centrum van de stad. Dit geldt ook voor de Oudwijkerdwardsstraat. Het karakter van de straat is opgebouwd uit diverse functies in een beperkte ruimte. Voorkomende functies: wonen, sportcentrum, gezondheidscentrum, sociale ontmoeting en bijeenkomsten, buslijn 8, auto, fiets en voetganger, parkeren en fietsenstallingen.

In de onderhoudsplanning is de Oudwijkerdwardsstraat opgenomen voor vervanging van riolering, leidingen lichtmasten en asfaltverharding. In 2018 werd aan de wijkraad toegezegd om Werk met Werk te maken. De wens om de straat verkeersveiliger, duurzamer en aantrekkelijker te maken bestond al geruime tijd onder bewoners, ondernemers en andere betrokkenen. De straat zou daarom, naast regulier onderhoud, ook worden heringericht. In afstemming met bewoners, ondernemers en betrokkenen zijn via diverse (wijk)bijeenkomsten.

Participatie

In samenwerking met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is het toekomstbeeld van de Oudwijkerdwardsstraat ingericht. Er zijn meerdere bijeenkomsten en gesprekken georganiseerd waaraan bewoners en ondernemers in en in de omgeving van de straat hebben deelgenomen. Hierbij zijn de wensen en ideeën opgehaald die, waar mogelijk, verwerkt zijn in het ontwerp.

Consultatie

In 2018 heeft de Wijkraad Oost een advies gestuurd aan het college van B en W over het combineren van onderhoud met de inrichting van de straat. Dit is vervolgens toekend vanuit de gemeente. In datzelfde jaar is bij het bewonerscomité "De Goede Buur" van de Oudwijkerdwardsstraat de wensen en ideeën opgehaald voor de herinrichting.

Op 7 mei 2019 vond de eerste wijkbijeenkomst plaats en op 3 oktober de tweede. Tot 18 oktober bestond de gelegenheid om op het gepresenteerde ontwerp te reageren.

Reacties

In deze reactienota reageert de gemeente op de ontvangen mondelinge en schriftelijke reacties naar aanleiding van de tweede wijkbijeenkomst op donderdag 3 oktober 2019. Voor alle reacties geldt, dat is beoordeeld of de reacties bijdragen aan het doel om de Oudwijkerdwardsstraat verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken.

Gebruikte afkortingen

IpVE	Integraal Programma van Eisen
FO	Functioneel Ontwerp
Solgu	Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht
VO/DO	Voorloper Ontwerp/Definitief Ontwerp
Km/u	Kilometer per uur
VRI	Verkeersregelinstallatie
HOR	Handboek Openbare Ruimte
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-,Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

		Reacties op IPvE/FO Oudwijkerdwardsstraat	Antwoord
0.	Algemeen	Rattenbestrijding ten tijde van de uitvoering (bestrijding, vergoeding)	In de opdracht zijn voorwaarden opgenomen om tijdens de uitvoering overlast van ongedierte te voorkomen of te bestrijden.
1.	Inrichting straat	Trailers (18m) moeten achteruit de draai naar het spoorwegmuseum (vanuit de OWDS) kunnen maken;	In het uitvoeringsontwerp is hiermee rekening gehouden. De parkeerplaatsen in de zijstraat Oudwijkerdwardsstraat richting de ingang van het spoorwegmuseum worden heringericht. Ten behoeve van een veiliger situatie voor voetgangers vervalt 1 artsenparkeerplaats en 1 gewone parkeerplaats. Hiermee ontstaat ook ruimte voor grote voertuigen om het achtergelegen terrein van het spoorwegmuseum te bereiken.
		Het aanbrengen van een om en om bredere (1 meter) passeerstrook. Hierdoor wordt de zichtlijn van de autobestuurder doorbroken.	Om de zichtlijn met een asverspringing effectief te doorbreken is de straat tussen de gevels is te smal. Om een asverspringing effectief te laten zijn, moet deze bij voorkeur 2 à 2.50 meter verschuiven. Met een vereiste minimale trottoirbreedte van 1.20 m. (aan beide zijden van de rijbaan) is deze ruimte niet aanwezig. Het trottoir zou aan één zijde van de weg geheel moeten vervallen. Dit is niet wenselijk. Bovendien heeft een asverspringing gevolgen voor de (geluids- en trillings-)effecten op de gevels.
		Voor de huisnrs. 60 t/m 80 wordt het trottoir smaller. Kan de as van de weg niet worden verschoven waardoor het trottoir overal breder wordt?	Trottoir en groenstrook samen worden breder dan huidige trottoir.
		Trottoir niet in betontegels maar in klinkers uitvoeren (als compensatie voor het dragen van de lasten van de bus)	Verharding in trottoir wordt conform het Handboek Openbare Ruimte uitgevoerd. In dit geval grijze tegels. Er zijn geen doorslaggevende motieven om hiervan af te wijken.
		Voor de nrs. 161 t/m 137, een deel van de klinkers vervangen door groen (plantenbak). Dit stuk is saai en breed, gaat men daar niet versnellen	De breedte van het straatprofiel is op deze plaats te smal voor een groene robuuste invulling. De weg is over de gehele lengte 5.50 meter breed, behoudens die delen waar bussen elkaar kunnen passeren. De weg is daarmee continue visueel en fysiek smaller dan de huidige situatie.
		OWDS 78, 80 en 82: heeft herinrichting gevolgen voor aanwezig geveltuintje en bankjes?	Ter hoogte van Oudwijkerdwardsstraat 78, 80 en 82 blijft ruimte aanwezig voor geveltuintjes en bankjes.
2.	Bereikbaarheid	Hulpdiensten moeten altijd het Spoorwegmuseum kunnen bereiken;	Deze bereikbaarheid is gegarandeerd; het plan is besproken met de hulpdiensten.
		Kan de AH vrachtwagen de draai nog maken?	Het is de bedoeling dat Albert Heijn na de uitbreiding gaat laden en lossen aan de Burg. Reigerstraat. Tot die tijd blijft laden en lossen aan de achterzijde mogelijk. Hier is rekening mee gehouden.

3.	Wegverharding	De passeerstrook in klinkers: kan dit ook in gekleurd asfalt?	<p>Uitgangspunt v/d herinrichting is het verhogen van de verkeersveiligheid (<i>verlagen</i> snelheid en <i>verhogen</i> oversteekbaarheid). Gekozen is voor het gebruik van klinkers en niet streetprint/gekleurd asfalt omdat:</p> <p>Gekleurd asfalt wordt eerder ervaren als onderdeel van de rijbaan. Ook Streetprint blijft toch altijd meer de uitstraling van asfalt (en dus rijbaan) houden.</p> <p>In de parkeervakken worden dezelfde klinkers als in de passeerstrook gebruikt. Dit draagt bij aan het natuurlijke gedrag dat de afwikkeling van het verkeer op asfaltrijloper plaatsvindt. De klinkerstrook wordt alleen gebruikt als dit nodig is, nl als twee grote voertuigen (bussen) elkaar moeten passeren.</p> <p>Door verschillend materiaalgebruik wordt het functievoerskil tussen rijbaan en passeerstrook goed geaccentueerd.</p>
		Indraai richting OWDS (waarschijnlijk vanuit de Homeruslaan) check met mogelijk een klinkerstrook.	<p>Tussen de Homeruslaan/Oosterstraat en Oudwijkdwarstraat 42 wordt de rijbaan van 6.50 meter geheel in asfalt uitgevoerd om schade en/of trillingshinder van in- en uitdraaiende bussen te voorkomen. Daarnaast wordt de wegas iets verschoven ten behoeve van een betere ruimteverdeling.</p>
		Trillingseffecten van de bus op de passeerstrook zichtbaar maken (trillingsmeters plaatsen)	<p>De klinkerstroken maken qua inrichting en materiaalgebruik geen onderdeel uit van de rijbaan en zullen dus zeer beperkt worden bereden. Alleen bij passeren van grote voertuigen en dan nog met aangepaste snelheid. Gebruik van de passeerstrook is ook beperkt omdat er sprake is van een vorm van obstakelvrees, b.v. trottoirband en spiegels van de bussen onderling.</p>
4.	Verkeersveiligheid	Komt de verkeersveiligheid niet in het geding wanneer weggebruikers elkaar passeren?	<p>De straat is overwegend 5,50 meter. Dit is een passende maat bij 30 km/uur in combinatie met een buslijn. Voor grote voertuigen is deze maat smal. Op een aantal plaatsen kunnen bussen elkaar passeren en is de straat fysiek 6.50 m. (visueel 5.50 meter). Dit is een maat waarbij ook grote voertuigen elkaar (met aangepaste snelheid) kunnen passeren.</p>
		Situatie (met versmallingen) wordt onveiliger voor fietsers. Wat als fietsers rechts van de bus fietsen en de bus moet naar rechts uitwijken?	<p>De verbredingen zijn er m.n. voor grote voertuigen om elkaar te passeren. De straat is overwegend 5,50 meter breed, wat voldoende is voor een bus en twee fietsers om te passeren. De bus blijft achter de fiets wanneer hij gaat halteren. Dat gebeurt op de hele route en de chauffeur is dat gewend.</p> <p>De verkeersintensiteit van de weg is laag en de inrichting is zodanig dat het zicht voor de verkeersdeelnemer (fietsers, buschauffeur) niet belemmerd wordt. Niet te voorziene situaties, die de bus tijdens het inhalen van een fietser dwingen plotseling naar rechts uit te wijken zijn niet te verwachten.</p>
		In de hoek Oosterstraat/Homeruslaan rijdt de bus veel fietsers klem.	<p>De inrichting van de Oudwijkdwarstraat aansluitend aan de Homeruslaan is aangepast (zie hiervoor). Alle verkeer moet hier met elkaar rekening houden. Eengoede interactie is een voorwaarde in een 30 km/uur gebied.</p>

5.	Snelheidsremmende Maatregelen	Aanbrengen van smiley's of snelheidssignalen	<p>Het plaatsen van een smiley is mogelijk en hoeft niet gekoppeld te worden aan dit ontwerpproces. Voorstel is een dergelijke maatregel in de huidige situatie niet te plaatsen. De wegverharding is slecht en met borden wordt reeds verzocht om de rijnsnelheid aan te passen.</p> <p>Wanneer de straat is heringericht en een gewenningsperiode is verstreken (ca. 6 maanden), kan het plaatsen van een smiley worden overwogen. Omdat een smiley een gedragsmaatregel is, wordt deze niet langer geplaatst dan 5 à 6 weken. Wanneer gewenning optreedt, verliest de smiley zijn werking.</p>
		Kruisingen gelijkwaardig, rechts heeft voorrang	<p>Het karakter van de straat is ook ná de herinrichting nog anders dan de zijstraten, die nog smaller, met klinkers en drempels zijn ingericht. Gelijkwaardige kruisingen lijken hierbij niet een oplossing om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als voorbeeld kan de Homeruslaan genomen worden: hier blijkt uiteindelijk dat de gelijkwaardige kruisingen niet het verwachte gewenste effect hebben.</p>
		Waarom worden er geen fietsstroken aangebracht?	<p>De Oudwijkerdwarsstraat is een gewone woonstraat. De intensiteiten van zowel de fietsers als het autoverkeer zijn relatief laag en geven geen aanleiding om fietsstroken toe te passen. Fietsstroken passen we toe op 50 km/uur wegen of op 30 km/uur wegen met veel fietsers (hoofd- en doorfietsroutes) en redelijk veel autoverkeer.</p>
		Handhaven 2 wegversmallingen, remt snelheid verkeer	<p>Intensiteit van het autoverkeer is niet voldoende voor een goede werking van een 'om en om' regeling. Ook werkt het snelheidsverhogend in plaats van snelheidsverlagend (wedstrijdje: wie is het eerst door de versmalling).</p>
6.	Impact andere projecten/werkzaamheden wijk Oost	Verkeersmaatregelen Maliebaan mogen niet van invloed zijn op verkeersintensiteit OWDS.	<p>De huidige verkeersintensiteit is zeer laag. Het eventueel toenemen van de verkeersintensiteiten levert verkeerskundig geen problemen op voor deze straat.</p>
		Bezwaar tegen verplaatsen bushalte vanuit de Reigerstraat naar de Oudwijkerdwarsstraat.	<p>De keuze voor de verplaatsing van de bushalte is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met alle betrokkenen in het project herinrichting Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat vanaf medio 2017. Ook de aanwonenden in de Oudwijkerdwarsstraat zijn destijds hierover geïnformeerd. De verplaatsing van de bushalte is een belangrijk element in de herinrichting van de Nachtegaal/Reigerstraat. De verplaatsing verbetert de doorstroming van het verkeer op de Burgemeester Reigerstraat en creëert ruimte voor ontwikkeling van het pleintje bij de Albert Heijn. Juist de herinrichting van het plein tot een gezellig en groen stadspleintje wordt door vele buurtbewoners gewaardeerd.</p>
7.	Fietsparkeren	Huidig fietsparkeerprobleem (Podium Oost, sportschool) wordt niet opgelost.	<p>Het fietsparkeren is aangescherpt. Voor podium Oost wordt de fietsparkeercapaciteit 48 fietsenplaatsen en voor de Sportschool wordt ten koste van een parkeerplaats de capaciteit van het fietsparkeren op straat vergroot met 12 extra plaatsen.</p>

8.	Autoparkeren	Bij de achteruitgang van het Spoorwegmuseum blokkeert 1 (van de 7) parkeerplaats het trottoir. Als oplossing: parkeerplaats vervangen door een bloembak.	De zijstraat Oudwijkerdwardsstraat wordt ook aangesloten met een uitritconstructie, net als de andere zijstraten. Dit garandeert een vrije doorloop voor de voetgangers langs de Oudwijkerdwardsstraat. Het heeft wel tot gevolg dat het aantal parkeerplaatsen afneemt. Na overleg met de artspraktijk kan 1 artsenparkeerplaats vervallen. Daarnaast vervalt één algemene parkeerplaats.
		Autoparkeerplaatsen op niveau trottoir met hetzelfde bestratingsmateriaal (maakt trottoir breder wanneer er geen auto staat)	Om de waterafvoer van de rijbaan te vergroten worden de autoparkeerplaatsen op niveau van de rijbaan gehouden. Na een intense regenbui verplaatst verkeer op de rijbaan veel water. Om overlast voor woningen te voorkomen, worden de autoparkeerplaatsen lager dan het trottoir gehouden, zodat het water ook via de parkeerplaatsen de grond in kan lopen. Met het vergroten van het oppervlak groen, is (regen)waterafvoer voor het trottoir voldoende.
9.	Bus	Kan de bus mogelijk worden verlegd zodat deze niet meer door de Oudwijkerdwardsstraat rijdt?	Dit is onderzocht. De bus en het gebied waarin de Oudwijkerdwardsstraat ligt, vervullen een belangrijke rol voor de wijk. Met het verleggen van de route worden de loopafstanden naar de halte al gauw groter dan gewenst.