



**REACTIE GEMEENE OP INGEBRACHTE STANDPUNTEN
BEWONERSAVOND 17 MEI 2019 OP HET IPVE/FO
HERINRICHTING OUDWIJKERDWARSSTRAAT**

Besproken in

- Staf mobiliteit 7 oktober 2019
- Voorleggen aan: College van B&W :

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 kan worden omschreven als een smalle rechte straat met veel functies. De straat wordt gebruikt om te wonen, te werken (gezondheidscentrum, sportschool, Podium Oost etc.), te sporten (sportschool) en te ontspannen (podium Oost). Door de straat rijden een buslijn 8, auto's, fietsers en voetgangers. Opvallend is wel dat minder gemotoriseerd verkeer van de straat gebruik maakt dan van een stedelijke woonstraat wordt verwacht. Bovendien wordt de straat gebruikt voor fiets- en autoparkeren.

Volgens de onderhoudsplanning van de gemeente zijn de riolering, de wegverharding en de leidingen van lichtmasten aan vervanging toe. De Nutsbedrijven maken van de gelegenheid gebruik om ook hun leidingstelsel in de straat te vervangen. Vitens voor de waterleiding en Stedin voor de gasleiding. Op het verzoek van de wijkraad om de inrichting van de Oudwijkerdwardsstraat te bezien, is toegezegd dat de herinrichting wordt betrokken bij de uitvoering van het onderhoud. Daarmee wordt de overlast voor bewoners zoveel mogelijk beperkt en wordt door Werk met Werk een kostenbesparing bereikt. 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 belanghebbende 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. In datzelfde jaar is bij het bewonerscomité De Goede Buur van de Oudwijkerdwardsstraat de wensen en ideeën opgehaald voor de herinrichting. Om werk te maken is de herinrichting verbonden aan de uitvoering van het onderhoudsprogramma van de gemeente. Op 7 mei 2019 is een wijkbijeenkomst gehouden. Via een wijkbericht en de website utrecht.nl/oudwijkerdwardsstraat is de buurt hiervan op de hoogte gesteld. Tijdens de avond werd het concept IPVE en concept FO voorgelegd aan bewoners. Tot 14 mei kon hierop mondeling of schriftelijk gereageerd worden.

Voorafgaand aan de wijkbijeenkomst is een vergelijkend trilling- en geluidsmeting uitgevoerd door adviesbureau Movares. Het rapport is als bijlage opgenomen bij deze reactienota.

De aanpassingen

In deze reactienota reageert de gemeente op de ontvangen schriftelijke reacties. Voor alle reacties geldt dat is beoordeeld of dit vraagt om wijzigingen in het huidige IPvE/FO en of reacties/ wijzigingsvoorstellen kunnen worden meegenomen bij de uitwerking van het Voorlopige Ontwerp/Definitief Ontwerp(VO/DO). Waar mogelijk is het IPvE/ FO direct aangepast.

De belangrijkste wijzigingen in het IPvE/FO zijn:

- *Wegverharding en verkeersplateau's:*

Uit een oogpunt van het maximaliseren van de verkeersveiligheid (reduceren snelheid, bevorderen oversteekbaarheid) is in eerste instantie voorgesteld om in de rijbaan klinkers te gebruiken en een aantal verkeersplateau's toe te voegen. Tijdens het overleg met bewoners werd echter duidelijk dat gevreesd werd voor geluidsoverlast en schade aan woningen (trillingen). Als gevolg daarvan zijn de klinkerverharding en de plateau's vervallen. Binnen de beperkte mogelijkheden heeft de gemeente gezocht naar alternatieven waarmee toch de verkeersveiligheid zo goed mogelijk bediend wordt.

- *Versmallen van de rijbaan:*

Uiteindelijk is gekozen voor versmallen van de rijbaan naar 6,50 meter waarbij op verschillende pekken versmallingen worden aangebracht. De fysieke breedte van de rijbaan wordt op de plekken van de versmallingen 5,50 meter. Om tegemoetkomend verkeer te kunnen laten passeren, wordt de rijbaan tussen de versmallingen, aan weerszijden voorzien van een kantstrook (uitwijkstrook) van 50 cm. De wegverharding van de rijbaan wordt asphalt, de verharding van de uitwijkstroken wordt klinkers. Voor dit verschillend materiaalgebruik is gekozen om het functievoerskil tussen rijbaan en kantstrook door kleuren blijvend te accentueren en om te voorkomen dat auto's (bij één type verharding) gaan "slalommen" tussen de versmallingen.

- *Vergroening van de straat:*

Parallel aan de rijbaan worden stroken voor groen aangebracht. Momenteel wordt gedacht aan laagblijvende heesters, maar concrete invulling volgt in een latere fase van het proces.

Op plekken waar de breedte van het trottoir voldoende blijft (minimaal 1.20 meter) worden bewoners in de gelegenheid gesteld zgn. geveltuintjes aan te leggen.

- *Intekenen van mogelijke locaties ondergrondse containers*

Om de bewoners nu al zoveel mogelijk duidelijkheid te geven, de overlast voor hen zoveel mogelijk te beperken en om Werk met Werk te maken, zijn ook direct suggesties voor locaties van de ondergrondse containers ingetekend. Voor dit proces volgt nog een aparte voorgeschreven procedure. Bewoners worden over het proces en de betrokkenheid nog nader geïnformeerd.

Vervolg

Vergezeld van de resultaten van de bewonersavond van 3 oktober 2019, worden het Integraal Programma van Eisen en het ontwerp van de inrichting ter vaststelling aan het college van Burgemeester & wethouders aangeboden. Na de vaststelling is het ontwerp definitief geworden en start de fase van voorbereiding van de uitvoering.

Gebruikte afkortingen:

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

		Reacties op IPvE/FO Oudwijkerdwardsstraat	Antwoord
0.	Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> - Wanneer maatregelen als gevolg van herinrichting Nachtegaal/Reigerstraat impact hebben op de Oudwijkerdwardsstraat, dan moeten die maatregelen niet uitsluitend onder Project Nachtegaal/Reigerstraat worden gebracht. 	<p>In de omgeving spelen een aantal projecten zoals de Nachtegaal-/Reigerstraat, Voorstraat, Malieblad, Maliesingel en uiteraard de Oudwijkerdwardsstraat. In een overleggroep bespreken de betrokken projectmanagers de gevolgen voor verkeer en bereikbaarheid en hoe en welke alternatieve routes mogelijk zijn (b.v. voor de bus, nood- en hulpdiensten) en andere verkeersdeelnemers. Uiteraard is daarbij de doelstelling dat de overlast voor bewoners zoveel mogelijk wordt voorkomen of beperkt.</p>
1.	Wegverharding	<ul style="list-style-type: none"> - Gebruik asfalt met streetprint; 	<p>Uitgangspunt van de herinrichting is verhogen van de verkeersveiligheid (snelheid, oversteekbaarheid). De klinkers en verkeersplateau's die daarvoor in het ontwerp waren opgenomen zijn op uitdrukkelijk verzoek van bewoners vervallen. Om de verkeersveiligheid toch zoveel mogelijk te bevorderen, wordt o.a. de breedte van de rijbaan versmald en worden op verschillende plekken extra versmallingen aangebracht. Bovendien wordt een optische versmalling toegepast door aan beide zijden van de rijbaan (waar die 6.50 meter breed is) een kantstrook (50 cm) in klinkerverharding toe te passen. Vanwege de breedte van de rijbaan (6.50 meter) is deze strook nodig om verkeer (bus, nood en hulpdienst) te kunnen laten passeren. In deze inrichting is het toepassen van Streetprint (aansluitend op klinkers) niet logisch.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Geen klinkers als wegverharding; 	<p>Met uitzondering van smalle uitwijk/kantstroken (50 cm.) wordt in de rijbaan geen klinkerverharding toegepast.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Uitvoering trottoir in klinkers; 	<p>Voor het trottoir worden of trottoirtegels of klinkers gebruikt. De keuze hiervoor wordt bij de verdere uitwerking gemaakt, waarbij duurzaamheid (b.v. hergebruik) mede in de afweging wordt betrokken.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Aanbrengen brede fietsstroken. - Snelheidsremmer voor auto en bus; - De weg versmallen tot 6.5 meter. 	<p>De breedte van de rijbaan (6.50 meter) is te smal om daarop 2 fietsstroken aan te brengen. Daarnaast wordt op een aantal plekken met versmallingen de breedte van de weg teruggebracht naar 5.50 meter. Deze beoogde breedte, versterkt met een optische versmalling door de kantstrook wordt voldoende geacht om naleving van het ingestelde 30</p>

			km/u regime te bereiken. Bovendien zullen op deze breedte van de weg, de gekozen inrichting en de vele functies, aparte stroken (in andere kleuren) afbreuk doen aan een rustig en overzichtelijk straatbeeld.
		- Zebrapaden ter plekke van beoogde plateaus;	Uit een onlangs gehouden verkeerstelling (februari 2019) blijkt de verkeersintensiteit met 1.500 mvt/etm. lager te ligt dan gemiddeld voor een stedelijke woonstraat (het karakter van de Oudwijkdwardsstraat). Bij de wegversmallingen wordt de over te steken rijbaan 5.50 meter breed. Oversteken van een weg gebeurt veelal op de smalste delen van de rijbaan. De maximum snelheid, de lage verkeersintensiteit en de breedte van de rijbaan bij de wegversmallingen maken dat zebrapaden geen toegevoegde waarde hebben. Bovendien geldt ook hiervoor dat zebrapaden niet bijdragen aan een rustig straatbeeld.
		- Bloembakken met omloopregeling;	Vanwege de breedte van de straat (trottoir en rijbaan) kunnen bloembakken als snelheidsremmer op de rijbaan niet worden toegepast. De rijbaan zou daarmee "slingerend" door de straat gaan met gevolgen voor afstanden tot voorgevels van woningen. Bovendien geeft dat een onrustig beeld door wisselende breedtes van het trottoir. Uit het oogpunt van overlast, is een dergelijke inrichting ook niet aan te raden. Optrekken en afremmen van verkeer veroorzaakt overlast (geluid, trillingen en uitstoot). De keuze voor bloembakken op het trottoir (als straatmeubilair) wordt in een latere fase van het proces gemaakt.
		- Gebruik meerkleurig asfalt (verkeersveiligheid); - Kleur asfalt lichtgrijs of geel (i.v.m. hittestress); - als snelheidsremmer: gebruik van gekleurde ledverlichting in het asfalt van de rijbaan;	Naast de eerder genoemde redenen bij aanbrengen van aparte fietsstroken, hanteert de gemeente voor gelijksoortige straten zoveel mogelijk een uniform en herkenbaar wegbeeld waarbij de functie (erftoegangsweg 30 km/u), de vormgeving (woonstraat) en het gebruik (lage verkeersintensiteit) in balans zijn. In dit geval moet de gemeente ook rekening houden met de functie van de straat als lijnvoering voor de bus.
		- Gebruik geluiddempend asfalt; - Rijbaan voorzien van stille klinkers (minderheid);	Hoe hoger de snelheid, hoe meer effect geluidsreducerend asfalt heeft. In de Oudwijkdwardsstraat is de maximum snelheid 30 km/u. Daarmee is het geluidsreducerende effect niet noemenswaardig. Hetzelfde geldt voor de stille klinker. Bovendien kan deze klinker nadelig werken op trillingen.

		<ul style="list-style-type: none"> - Geen combinatie asfalt-klinkers; - Wel combinatie asfalt-klinkers; - Op de rijbaan geen verhogingen (plateau, drempel) i.v.m. trilling en schade; 	<p>Het proces om de straat her in te richten is mede op verzoek van bewoners gestart met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren (het verlagen van de rijnsnelheid en het vergroten van de oversteekbaarheid). Maximale verkeersveiligheid beoogde de gemeente te bereiken door een combinatie van klinkerverharding en plateau's . Hiermee wordt het karakter van de straat (woonstraat) het meest onderstreept. Vvolgens informatie van de politie overschrijdt op klinkerwegen slechts 15% de voorgeschreven snelheid en op asfaltwegen ruim 40%. Echter, klinkers en plateau's veroorzaken meer overlast van geluid en trillingen. Bewoners lieten blijken dat de gemeente de doelstelling "verkeersveiligheid" met andere middelen dan klinkerverharding en plateau's moest zien te bereiken. Met deze boodschap in het achterhoofd zijn de klinkerverharding en de verkeersplateau's geschrapt. Binnen de beperkte mogelijkheden is een optimale verkeersveiligheid gezocht in het ontwerp van het wegprofiel. Allereerst door de rijbaanbreedte terug te brengen naar 6.50 meter en de rechte zichtlijn van de rijbaan te doorbreken met een aantal versmallingen. Op de plekken van de versmallingen wordt de breedte van de rijbaan fysiek teruggebracht tot 5.50 meter. Waar de rijbaan 6.50 meter breed is, wordt deze optisch versmald door aan weerszijden een kantstrook/uitwijkstrook (50 cm in in klinkerverharding) aan te brengen. De kantstrook is noodzakelijk voor de bus en nood- en hulpdiensten.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Gebruik zebrapaden (ongeacht het beleid); 	<p>De plekken waar logischerwijs zebrapaden zouden worden aangebracht, zijn op de smalste gedeelten van de weg, waar de weg 5.50 meter breed os. Deze breedte in combinatie met de verkeersintensiteit en het snelheidsregime (30 km/u) maakt zebrapaden overbodig. Bovendien plaatst de gemeente bij voorkeur geen zebrapaden in 30 km wegen. Indien er sprake is van grote loopstromen kan hiervan worden afgeweken. In de Oudwijkerdwarsstraat komen deze grote loopstromen niet voor.</p>
2.	Groenvoorzieningen	Bloemenmanden aan de lantaarnpalen;	Deze suggestie wordt in de volgende fase van het proces meegenomen.
		Groen toevoegen;	Groen wordt toegevoegd door boomspiegels te vergroten (ruimte voor vaste planten), parallel aan de rijbaan worden stroken toegevoegd waarin groen (laagblijvende heesters) gepland kunnen worden en daar waar het trottoir breed genoeg is, krijgen bewoners de

			gelegenheid om een geveltuintje aan te leggen. Het trottoir dient wel een minimale breedte te behouden.
		Hanglantaarnpalen;	De huidige lantaarnpalen zijn nog niet aan vervanging toe. Wel wordt bekeken of de lantaarnpalen op hun huidige locatie maximaal verlichten en niet gehinderd worden door b.v. boomkruinen.
		Aanbrengen groene (sedum) dakbedekking op de bushokjes;	De huidige bushaltes in de Oudwijkerdwardsstraat hebben geen bushokjes. Dit blijft ongewijzigd.
		Bomen laten staan i.v.m. Co2 en fijnstof;	Uitgangspunt is dat de huidige bomen blijven staan.
		Mooiere fietstrommels met groen dak;	De huidige fietstrommels zijn (nog) niet aan vervanging toe. Zodra daarvan sprake is, zal deze suggestie worden meegewogen.
3.	Bereikbaarheid	<u>Verkeersontwikkeling</u> - Ontwikkeling Maliebaan leidt tot toename verkeersintensiteit Oudwijkerdwardsstraat	Momenteel is een afsluiting van de Maliebaan niet aan de orde. Wel ligt er een voorstel bij de Gemeenteraad om de middenbaan van de Maliebaan autovrij te maken, waarbij het verkeer nog steeds gebruik kan maken van de parallelwegen (30 km/u).
		- Wordt het kruispunt Oudwijkerdwardsstraat / Homeruslaan ook aangepakt? Indien niet bij dit project, wanneer dan wel;	Dit kruispunt wordt niet opgepakt in dit project. Het is niet bekend of en zo ja wanneer deze kruising wordt aangepakt .
		<u>Bereikbaarheid Spoorwegmuseum</u> - Toegang tot Spoorwegmuseum (Lindestraat) vormt een pijnpunt, graag meenemen in het herinrichtingsproject; - bereikbaarheid Spoorwegmuseum tijdens de werkzaamheden;	Dit onderdeel is tijdens het plenaire deel ingebracht. Door het karakter van de avond is niet bekend wie de inbrenger is en wat het specifieke pijnpunt is. Indien de inbrenger het pijnpunt kan toelichten, wordt alsnog bekeken of en wat mogelijk is. Met de uitvoering van het werk wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de (specifieke) omstandigheden, waaronder bereikbaarheid van functies/instellingen in de straat.
		<u>Trottoir</u> - Het trottoir is te smal voor alle activiteiten zoals	De aanwezige bebouwing en de functies bepalen de fysieke ruimte en de verdeling daarvan

		<p>passagiers van de bus, bushalte ook voor de Baanstraat, bevoorrading restaurant Buurten via de stoep;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trottoir is niet breed genoeg voor bewoners met een beperking; - Geen geveltuintjes bankjes etc. of andere obstakels op het trottoir. Belemmering vrije doorgang voor mensen met een beperking; 	<p>in de Oudwijkerdwarstraat. In deze beperkte ruimte moeten veel functies worden ondergebracht. Het trottoir zal in ieder geval moeten voldoen aan de minimale maten (1.20m breed) zoals opgenomen in het handboek openbare ruimte van de gemeente Utrecht.</p>
		<p><u>Bereikbaarheid ondernemers</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - De onderneming wordt door de uitvoering van twee projecten achterelkaar jarenlang slecht bereikbaar; - Aandacht voor de bereikbaarheid van ondernemers; 	<p>Zie onder 0 "algemeen"</p>
	Bushalte	<p><u>Verplaatsen bushalte Nachtegaal/Reigerstraat naar Oudwijkerdwarstraat</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - De nieuwe locatie aan de Oudwijkerdwarstraat is verschoven t.o.v. de tekening in het proj. Burg. Reigerstraat. De nieuwe locatie maakt nu inbreuk op privacy, uitzicht en woongenot. (inkijk vanuit wachtende passagiers en bus). - Verwijder het bushokje en laat bushalte aan de Nachtegaal/Reigerstraat staan <p>Niet blij met participatie rondom bushalte Burg. Reigerstraat naar de Ouwijkerdwarstraat;</p>	<p>Het verplaatsen van de bushalte vloeit voort uit de uitvoering van het project Nachtegaal/Reigerstraat. Bezwaar is aan de verantwoordelijke projectmanager doorgegeven. Inmiddels heeft de projectmanager met bewoners gesproken wat ertoe heeft geleid dat de bushalte 1 meter richting Nachtegaal/Reigerstraat wordt verschoven.</p>
4.	Verkeersveiligheid	<p><u>Oversteekplaatsen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Oversteekplaatsen / buurthuis Bloemstraat tussen 	<p>Zie onder 1 "wegverharding/zebrapaden".</p>

		speeltuin en crèche	
		<p><u>Suggesties om snelheid te verminderen/ verkeersveiligheid te vergroten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Slingers in de straat onderbreken de (visuele) rechte lijn en de rechte rijbaan; - Meer onderzoek naar snelheidsremmende maatregelen; - Bloembakken als groen en als snelheidsremmer ter hoogte van de hoek Oudwijkdwardsstraat/ Bolstraat - Permanente snelheidsmeting; - Zebrapad bij kruising Oudwijkdwardsstraat/ Homeruslaan, als snelheidsremmer en om geluidsoverlast te verminderen; - Om en om regeling (zebrapad- smiley met borden); - Handhaving (politiecontrole) inschakelen; - Handhaaf wegversmallingen; 	<p>Vanwege de beperkte fysieke ruimte tussen de gevels en de gewenste minimale breedte van het trottoir, is er geen ruimte voor slingers in de weg. Bovendien leiden slingers tot veranderingen in afstanden tot de gevels met alle gevolgen van dien (bij de ene gevel komt de rijbaan dichterbij, bij de andere gevel wordt de afstand groter). Met de voorgestelde inrichting van de Oudwijkdwardsstraat (versmallen rijbaan, wegversmallingen, kantstroken) wordt op dit moment het maximaal haalbare gedaan om de snelheid te reduceren. Na een gewenningsperiode zal de inrichting van de straat worden geëvalueerd. Een permanente snelheidsmeting heeft (na een gewenningsperiode voor bestuurders) geen zin. Na enige tijd kent men de plek van de snelheidsmeter en remt men daar af om daarna weer harder te gaan rijden. Het effect hiervan is overlast (remmen en optrekken) en meer uitstoot.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Normaal verkeersregime voor de Oudwijkdwardsstraat invoeren (rechts heeft voorrang); 	<p>De zijstraten zijn zeer autoluw en diverse straten kennen eenrichtingsverkeer. Daarmee is de werking van voorrang van rechts zeer beperkt. In het 30 km regime van de Oudwijkdwardsstraat fietsers van rechts voorrang geven, kan voor de verkeersdeelnemer verwarrend werken (de ene deelnemer heeft voorrang de ander niet).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Oudwijkdwardsstraat eenrichtingsverkeer maken. 	<p>Alhoewel eenrichtingsverkeer een interessante optie is, leidt dat in de basis tot een hogere snelheid. Om de snelheid te verminderen zijn dan weer aanvullende maatregelen nodig. Naast het feit dat in deze straat een bus in twee richtingen rijdt (met bushaltes bij voorkeur in elkaars nabijheid), is het niet mogelijk om alleen voor de Oudwijkdwardsstraat de rijrichting aan te passen. Om de rijrichting aan te passen en de bereikbaarheid toch in stand te houden, dienen ook omliggende straten betrokken te worden.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - flitspaal; 	<p>Het plaatsen van een flitspaal is geen bevoegdheid van de gemeente maar van het Openbaar Ministerie. De Politie en het Openbaar Ministerie hanteren hiervoor uitgangspunten. Zo worden dergelijke palen niet geplaatst in 30 km gebieden. Overigens, indien een flitspaal wordt geplaatst, dan is de kans groot dat verkeer snel went aan de plek en het gedrag daarop aanpast in de vorm van voor de locatie afremmen en daarna weer optrekken, wat weer de nodige overlast (trilling, geluid, luchtverontreiniging) veroorzaakt. Het plaatsen van een tijdelijke Smiley behoort wel tot de mogelijkheden. Dit moet tegen die tijd worden ingepland.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - De bus niet meer door de Oudwijkerdwarstraat; - Route van de bus niet meer door de Oudwijkerdwarstraat; huizen zijn niet gebouwd/gefundeerd voor zwaar verkeer; 	<p>De busroute is onderdeel van een stedelijk netwerk en komt met diverse partijen (provincie, busbedrijf, gemeente, reizigersvereniging) tot stand. Naast het aanbod van passagiers wordt ook naar loopafstanden en de verkeerssituatie in de omgeving gekeken. Op dit moment geeft de situatie geen aanleiding om de busroute te verleggen. Sterker nog, deze busroute doet het relatief goed. Omleiden zorgt ook voor een terugloop in het aantal reizigers. Regelmatig wordt het buslijnnetwerk geëvalueerd en waar nodig aangepast. Dit zijn langlopende processen en. Voor de Oudwijkerdwarstraat loopt dat niet parallel aan de planning van de herinrichting. Met het verwijderen van de plateau's uit het ontwerp, verandert de invloed van het busverkeer niet op de woningen.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Bussen moeten maximaal 30 km/u rijden; 	<p>Is in de overleggen over het inrichtingsproces opnieuw onder de aandacht van de busmaatschappij gebracht. Deze groep is daarop aan te spreken. Uiteraard moet ook bedacht worden dat de massa van een bus al snel de indruk geeft dat te hard wordt gereden. Overigens, maakt de voorgestelde inrichting van de weg het lastiger om harder dan de toegestane snelheid te rijden.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Bij de hoek Oudwijkerdwarstraat/Bolstraat rijden heel veel fietsers op de stoep onderweg naar sportschool. Verhinderen door een obstakel (bloembak) te plaatsen. 	<p>Komt in de volgende fase van de herinrichting weg aan de orde.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Inrichting rijbaan als auto te gast; 	<p>Deze straat maakt geen deel uit van een hoofdfietsroute. Daarmee kan het inrichtingsprincipe van een fietsstraat, waar de auto een gastrol vervult, in deze straat niet</p>

			worden toegepast.
		- (Digitale) bewegwijzering 30 km/u plus zone woonerf;	De Oudwijkerdwarsstraat is geen woonerf. In relatie tot de verkeerssituatie van omliggende, aangrenzende wegen kan de straat ook niet als woonerf worden aangemerkt.
5.	Voorzieningen	<u>Risico's</u> <ul style="list-style-type: none"> - Bij vervangen van het riool, let op veranderingen in het grondwaterpeil; - overlast van ratten tijdens rioleringswerkzaamheden; 	Tijdens de werkzaamheden worden zowel het grondwaterpeil als de aanwezigheid van ongedierte in de gaten gehouden.
		<u>Overlast/schade</u> <ul style="list-style-type: none"> - Fundering van de huizen in kaart brengen voordat de uitvoering start; 	Voordat de uitvoering start zal een meting in de straat worden uitgevoerd.
		<ul style="list-style-type: none"> - Damwand tussen rijbaan en trottoir om gevolgen van trillingen door verkeer op te vangen/tegen te gaan; - Klinkerbestrating rijbaan vergroot de kans op schade aan huizen. Niet kiezen voor een optie die zonder noodzaak risico's met zich brengt. - Schade veroorzaken aan huizen door veranderen van (rijbaan)verharding is onrechtmatig; 	Met de voorgestelde inrichting van de straat in combinatie met de lage verkeersintensiteit, wordt niet verwacht dat zich na de herinrichting een toename van overlast zal voordoen.
		<u>Overige voorzieningen</u> <ul style="list-style-type: none"> - Aanleg warmtenet(stadsverwarming), woningen zijn niet te isoleren; - In de Homeruslaan ligt Stadsverwarming , kan dat ook in de Oudwijker-dwarsstraat; 	Voor stadsverwarming in de straat dient een aanvraag bij Eneco te worden gedaan. De grootste kans van slagen heeft dat bij een collectieve aanvraag. Eneco bepaalt of het initiatief haalbaar is.
		- Glasvezel kabel voor internet;	Geldt hetzelfde als bij stadsverwarming, alleen dan dient de aanvraag bij een kabelexploitant te worden ingediend
6.	Parkeren Auto	- Trottoir en auto-parkeren op hetzelfde niveau. Optisch gaat de strook tot het trottoir behoren,	De parkeerplaatsen op het niveau van het trottoir brengen, vergroot de kans op wateroverlast. Ook de water-opvangcapaciteit van de rijbaan wordt daarmee verkleind.

		waarmee meer ruimte ontstaat voor spelen/fietsparkeren	
		<ul style="list-style-type: none"> - Parkeren efficiënter maken; parkeerplaatsen markeren met strepen zodat duidelijk is hoeveel auto's er kunnen staan (nu 2 auto's waar ruimte is voor 3, vb. nummer 114 en nummer 188); 	In gebieden met een hoge parkeerdruk, wordt een parkeervakindeling niet gebruikt. Gebruikers benutten de ruimte met elkaar. Ineffectief parkeren vindt juist plaats indien een parkeervak indeling wordt gemaakt zoals voorgesteld.
		<ul style="list-style-type: none"> - Geen auto-parkeerplekken opheffen. Het parkeren is nu al een probleem 	Het ontwerp houdt rekening met 18 parkeerplekken.
	Parkeren fiets	<ul style="list-style-type: none"> - geen fietsparkeerplaats voor de deur van 116 (overlast bezoekers sportschool); - Oneven zijde Bloemstraat 65, auto-parkeerplek vervangen door fietsenrekken; - Fiets parkeerplek bij Podium Oost is een goed idee; - Het fiets parkeerprobleem van de sportschool niet oplossen bij nummer 104bis. Dat levert zeer gevaarlijke situaties op. Spreid de fietsenrekken richting 110-118. - Dezelfde fietsenrekken plaatsen zoals die bij de Albert Heijn in de Reigerstraat worden gebruikt. - Wegversmalling handhaven/aanbrengen en ruimte gebruiken voor fiets parkeren of groenvoorziening; 	<p>In het vervolgproces (concrete invulling van functies en materiaal) komen deze aspecten aan de orde.</p> <p>In het ontwerp komen wegversmallingen terug.</p>
7.	Gebruik Bus	<ul style="list-style-type: none"> - Elektrische Bus/dubbelgelede bussen zijn zwaarder dan de huidige bussen, gevolgen voor trilling; 	Trillingen worden veroorzaakt door het gewicht waarmee een as op het wegdek drukt. Het hogere gewicht is zodanig over de assen verdeeld dat de asdruk gelijk blijft met die van de huidige bussen. Een andere oorzaak van trillingen is motorgeronk. De verbrandingsmotor vervangen door een elektrische motor vermindert die trillingen.

		- Kleinere/lichtere elektrische bussen (zeker tijdens de daluren dan zitten de bussen nooit vol);	Suggestie is aan Qbuzz voorgelegd.
8.	Duurzaamheid	- Afvoer regenwater afkoppelen van het riool.	Om de afvoer van regenwater van het huidig gemengd riool af te koppelen, zijn er twee mogelijkheden: <i>1. Het regenwater loopt de straat/de ondergrond in;</i> Vanuit de doelstellingen van klimaatadaptatie is dit de preferente optie, maar in de uitvoering vraagt dit wel voldoende infiltratiecapaciteit om overlast van water op straat te voorkomen. Gelet op de sterke verstening van de openbare ruimte van de Oudwijkdwarstraat is de lokale infiltratiecapaciteit te laag om deze optie toe te passen. <i>2. Afvoer via een apart aan te leggen hemelwater riool;</i> Deze optie is vooral (financieel) efficiënt als kan worden aangesloten op een groter gebiedsdekkend systeem. Dat is hier niet het geval. Alleen voor de Oudwijkdwarstraat een losstaand systeem aanleggen is financieel onhaalbaar.
		- Toename en intensivering regenbuien zorgen voor vochtproblemen in huis;	Vochtproblemen in huis zijn meestal het gevolg van bouwkundige aspecten, Die kan de gemeente niet beïnvloeden. Met de afvoer van regenwater door het riool, doet de gemeente het maximale wat van haar verwacht mag worden.
		- Toepassen transitiebuis voor toekomstige energiebehoefte (b.v. als voorbereiding voor laadpalen);	Volgens prognose is in deze buurt behoefte aan 35 laadpunten. Vanwege de beperkte ruimte, de behoefte aan parkeerplekken en de ruimte in omliggende straten, wordt een locatieplan voorbereid waarin locaties voor laadpalen buiten de Oudwijkdwarstraat worden geplaatst.
9.	Overlast (trillingen, geluidsoverlast en schade).	- Bussen die elkaar in de straat passeren veroorzaken meer trillingen. Voorkom dat bussen elkaar passeren in de Oudwijkdwarstraat;	De garantie dat bussen elkaar niet meer passeren op de Oudwijkdwarstraat is niet te geven. Waar en wanneer de bussen elkaar passeren is o.a. afhankelijk van niet te beïnvloeden onzekere factoren die zich op de route voordoen, zoals het weertype, drukte van verkeer, aantal passagiers en gebeurtenissen elders in de route. Daarmee is de locatie en het moment van passeren van bussen niet te beïnvloeden. De wegversmallingen zorgen er in elk geval voor dat de bussen om elkaar te kunnen passeren de snelheid sterk moeten verminderen.

		- Geen gebruik van plateaus;	Zie het aangepaste ontwerp, waaruit de plateau's zijn verwijderd.
		- Putdeksels/ inspectieputten uit het rijspoor van het verkeer;	Met de gekozen inrichting van de rijbaan zal het rijspoor van het verkeer niet meer over de putdeksels/inspectieputten gaan.
		- Trillingsmeters plaatsen (nulmeting) nabij bushaltes.	De voorgestelde inrichting (asfalt zonder plateau's) zal niet tot toename van overlast leiden. Daarmee zijn trillingsmeters vooralsnog niet nodig.