1. **Volgens het voorliggend RV dateert het concept DO van 2020. In 2026 is het definitief DO vastgesteld.**
    a. **Met welke verkeersintensiteit is rekening gehouden in het definitief DO?**

In het definitief DO is rekening gehouden met de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten. Hiervoor is het BBMA model 2040 gebruikt. De woningbouwontwikkeling van De Oosters is opgenomen qua verkeersintensiteiten.

    b. **Welke wijzigingen zijn in het definitief DO doorgevoerd ten opzichte van het concept DO uit 2020?**

De wijzigingen richten zich voornamelijk op het optimaliseren van het ontwerp in relatie tot de uitvoering. Voor behoud van bomen worden nu delen van de bestaande riolering niet uit de grond gehaald of met een sleufbekisting ontgraven. Daarnaast is een ommetje in het ontwerp opgenomen. De wegen en kruisingen zijn nu in het gehele projectgebied gelijkgetrokken.

    c. **Maken de plannen voor "De Oosters" en bovengenoemd verkeersonderzoek daar deel van uit?**

Er zijn geen wijzigingen doorgevoerd door de plannen van De Oosters. Deze plannen en verkeersintensiteiten passen in het huidige ontwerp.

    d. **Zijn toekomstige uitbreidingen zoals "het terrein van Tankens" meegenomen in het definitief DO?**

Nee, alleen vastgestelde plannen zijn meegenomen in het ontwerp. Uitbreidingen, zoals u 'het terrein van Tankens' noemt, zijn nog niet of onvoldoende in beeld. Voor eventuele toekomstige woningbouwlocaties in en rondom Oudheusden zal de verkeersafwikkeling apart in beeld gebracht moeten worden.

    e. **Is in het DO rekening gehouden met een scenario waarbij "De Oosters" een eigen ontsluiting op de N267 krijgt?**

Nee, in de uitwerking van het project Christinastraat eo is uitgegaan van het volledig ontsluiten van De Oosters via de bestaande wegenstructuur. Zie verder het antwoord bij vraag 1c.

    f. **Is in het DO rekening gehouden met een (tijdelijke) ontsluiting op de N267 voor bouwverkeer van "de Oosters" en/of de geschiktheid voor bouwverkeer?**

Nee, in de uitwerking van het project Christinastraat eo is uitgegaan van het volledig afwikkelen van het bouwverkeer van De Oosters over de bestaande wegenstructuur. De initiatiefnemer van de woningbouwlocatie 'De Oosters' is in samenwerking met de gemeente en de provincie wel aan het onderzoeken of een tijdelijke bouwontsluiting op de N267 mogelijk is.

    g. **Welke parkeernorm wordt gehanteerd in het definitief DO?**

In het project Christinastraat eo wordt niet gewerkt met een parkeernorm. Dit is een bestaande wijk met bestaande openbare ruimte. De parkeernorm is van toepassing op nieuwe wijken of woninbouwontwikkelingen. In het project is rekening gehouden met een uitbreiding van de hoeveelheid parkeervoorzieningen.

    h. **Maken bovengenoemde zaken deel uit van de in voorliggend RV genoemde voorbereidingsopgave? Zo nee, kunnen deze nog meegenomen worden in de ontwerpuitwerking?**

Het definitief ontwerp is gebaseerd op vastgestelde ontwikkelingen, beleidskaders en verkeersprognoses. Het alsnog meenemen van aanvullende scenario's, die mogelijk niet doorgaan, zou leiden tot een herijking van de uitgangspunten en aanvullend onderzoek, met gevolgen voor planning, kosten en besluitvorming.

    i. **Maken de laatste inzichten en ambities op gebied van fietsinfrastructuur deel uit van het DO?**

De wegen die onderdeel zijn van het project, zijn geen onderdeel van de (hoofd)fietsinfrastructuur. De wegen zijn voornamelijk erftoegangswegen waarbij rekening wordt gehouden met een beperkte fietsintensiteit.

j. **Kan het definitief DO met de raad gedeeld worden?**

Het definitief DO dat we tijdens de informatiebijeenkomst op maandag 2 november zullen delen kan ook met de raad gedeeld worden.

2. **Zoals hierboven vermeld heeft het college eerder aangegeven dat het extra verkeer van "De Oosters" geen probleem vormt voor de huidige wegenstructuur. Bij het ontbreken van een ontsluiting op de N267 zal bouwverkeer gebruik maken van de straten die in voorliggend RV genoemd worden.**
    a. **Zijn deze straten daarvoor geschikt?**

De straten in het project Christinastraat eo zijn geschikt voor bouwverkeer van De Oosters.

    b. **Wat zijn de voor- en nadelen om de herinrichting uit te voeren na realisatie van "De Oosters"?**

Het grootste voordeel is dat er dan geen schade gereden kan worden aan nieuwe verharding. De nadelen zijn dat er dan meer verkeer op zit waar rekening mee gehouden moet worden, dat de voortgang van het project vertraagt (verwachtingen inwoners) en dat de financiën verder oplopen door inflatie en project- en proceskosten.

    c. **Kunnen de nadelen van uitvoering op korte termijn gemitigeerd worden door een (tijdelijke) ontsluiting op de N267 voor bouwverkeer van "de Oosters"? Met andere woorden, kan hiermee hinder en schade aan de nieuwe infrastructuur voorkomen worden?**

Zien antwoord 1f.

3. **Er wordt nu € 550.000 gevraagd voor de voorbereiding van dit project, terwijl de totale uitvoering wordt geraamd op ongeveer € 5,3 miljoen en er op dit moment nog een verschil van ongeveer € 2,3 miljoen lijkt te zijn tussen de geraamde kosten en de beschikbare dekking. Tegelijk staat in het voorstel bij de risico's dat dit voorstel geen risico's heeft. Hoe wordt omgegaan met het nog niet gedekte deel van de uitvoeringskosten en waarom wordt dit niet als risico benoemd?**

Voor het project is 3 miljoen beschikbaar vanuit de onderhoudsbudgetten. Daarnaast is in de begroting 2026 een extra stelpost opgenomen van € 2,522 miljoen. Deze stelpost kan in de begroting gevonden worden onder: Nieuw beleid en in gang gezet beleid per programma. Na aftrek van het voorbereidingskrediet resteert er nog een bedrag van in totaal € 5,3 miljoen die ingezet wordt voor de uitvoering van het project.

4. **Wordt bij dit project gewerkt vanuit het principe "werk met werk maken"? De straten gaan immers toch open voor de vervanging van het riool en de verharding. Wordt daarom breed gekeken naar parkeren, straatverlichting, groen, trottoirs en andere verbeteringen in de openbare ruimte, zodat de wijk voor langere tijd in één keer goed wordt aangepakt?**

In het project Christinastraat eo wordt gekeken vanuit het principe "werk met werk maken". Dat wil zeggen dat we van erfgrens tot erfgrens de werkzaamheden uitvoeren. Waar we bestaande waardevolle elementen kunnen behouden (voornamelijk bomen en groenvoorzieningen) wordt dit behouden of hergebruikt (zoals redelijk nieuwe verharding). Verbeteringen worden meegenomen zoals verkeersveiligheid (verkeersdrempels/plateaus), groenvoorzieningen (nieuwe bomen en beplanting), mobiliteit (wandelroute door groen "ommetje") en grondverbetering (afvoeren klei en veen).

5. **In het voorstel staat dat parkeren deels wordt meegenomen in de herinrichting. Wordt bij het nieuwe ontwerp ook gekeken naar de huidige parkeerdruk in deze straten en naar mogelijkheden om, waar dit mogelijk is, extra parkeerplaatsen aan te leggen? Welke uitgangspunten worden hierbij gebruikt voor het aantal parkeerplaatsen?**

In het project is rekening gehouden met uitbreiding van de hoeveelheid parkeervoorzieningen.

6. **Wordt bij de herinrichting ook de straatverlichting meegenomen? Is bij de gemeente bekend dat verschillende delen van deze straten in de avond als erg donker worden ervaren en wordt bekeken of de verlichting hier kan worden verbeterd of uitgebreid?**

In het ontwerp is rekening gehouden met de locatie van straatverlichting in verhouding tot bomen. Daarnaast worden oude armaturen vervangen voor een optimale lichtopbrengst.

7. **In het voorstel staat dat ook het groen deels wordt heringericht. Wat betekent dit concreet? Wordt daarbij gekeken naar verbetering van het bestaande groen, extra groen waar dit mogelijk is en bijvoorbeeld meer bomen en mogelijkheden om regenwater beter op te vangen?**

In het project is rekening gehouden met het zo veel mogelijk behouden van bestaande groen en bomen. Daarnaast is gekeken naar locaties waar minder verharding en meer groen kan komen, zoals op de kruising Julianastraat – Christinastraat. Gelet op de bestaande ruimte is gekozen om het hemelwater op te vangen in een aparte riolering en af te voeren naar het Oude Maasje.