

Eisen en randvoorwaarden 1^e fase vijftigjaren gebied Moordrecht

Afdeling VROM, vakgroepen Stedenbouw, Verkeer en Volkshuisvesting 18 april 2012

Programma

Locatie

De locatie grenst aan een centrumdorps gebied en vormt een overgang tussen het centrum (Smidse) en de verdere woonomgeving. Dat betekent dat compacte bouw in een gestapelde vorm zeer voor de hand ligt en er minder ruimte is voor grondgebonden woonvormen. Daarbij is het belangrijk om aan te sluiten bij de bouwhoogtes en vormen die er rond de locatie zijn. Er is een getraptheid aanwezig in de bouwhoogtes. Deze verloopt van 2 bouwlagen met een kap (klein en groot), via 2 bouwlagen met een opbouw naar 3 bouwlagen met een teruggelegen opbouw. De nieuwbouw zal aansluiting moeten vinden bij dit verloop. Dit betekent verder dat er hooguit op zeer beperkte schaal tot 4 bouwlagen met een beperkte opbouw kan worden gebouwd. Vijf volledige bouwlagen die voorgesteld worden in het appartement zijn dus uitgesloten.

Het voorstel toont verder een strokenverkaveling met eengezinswoningen die mede door zijn openheid richting het centrum minder geschikt wordt geacht. Het is goed te zien dat wat elders is gerealiseerd niet automatisch op een andere locatie ook werkt. De locatieeigenschappen vragen om een toegesneden oplossing. Het is verstandig om bijvoorbeeld aan de Sluislaan (grenzend aan de Smidse) dicht bij de oorspronkelijke verkaveling te blijven. Er zal ook meer gedacht moeten worden in meer besloten bouwvormen (gesloten bouwblok) waarmee een duidelijk scheiding tussen openbare ruimte en privé ruimte ontstaat.

Parkeren zal geen overheersende rol mogen gaan spelen in de openbare ruimte. De “backalleys” die er zijn dragen nu bijvoorbeeld bij aan een beperkte aanwezigheid van blik op straat. Het gaat erom dat er meer verblijfskwaliteit in het gebied terug komt.

Het voorstel wat nu voor ligt oogt al erg vol. Het lijkt een maatpak dat niet uitgelegd kan worden. Met minder eengezinswoningen en meer gestapelde bouw kan daar een oplossing in gevonden worden.

De ruimte voor groen is zeer beperkt (en dat past ook misschien wel een beetje bij de omgeving). Een keuze voor clustering boven spreiding kan veel uitmaken in de openbare ruimte. Beter 1 goede plek dan een hoop snippers. Daarnaast zal er ook ruimte voor speelgelegenheid moeten komen.

Typologie

Een omgeving met veel voorzieningen (centrum) is met name zeer geschikt voor ouderen. Het is een omgeving die zich minder leent voor huisvesting van gezinnen. Op dit moment is er geen speelruimte aanwezig en ook in het nieuwe plan is geen speelruimte opgenomen. Daarnaast is het plan omgeven door wegen wat het ook minder geschikt maakt voor huishoudens met kleine kinderen. Dit is dus geen voorkeurslocatie voor grote aantallen vier kamer eengezinswoningen. Op dit moment is een groot aantal verschillende typen woningen aanwezig. Een deel van de verouderde woningen wordt nu verhuurd aan (her)starters. Een belangrijke leeftijdsgroep om vast te houden in het dorp.

In het plan zouden voor de verschillende doelgroepen woningen terug gebouwd moeten worden, om te kunnen voorzien in woningbehoefte in de huursector.

Hierbij valt te denken aan:

- Terugbouwen grondgebonden gelijkvloerse woningen voor ouderen. Hierop kan worden gestapeld (portiek) met bovenop de grondgebonden woningen met één of twee woonlagen (maisonnette) voor gezinnen (vier kamers) of drie-kamerwoningen.
- Eengezinswoningen, met nadruk op driekamerwoningen
- In de appartementen zowel drie en als vierkamerappartementen met grote balkons
- Conform beleid levensloopbestendig en met toepassing van Woonkeur.

De huren

Ook in de huurprijzen zou meer variatie nodig zijn om te kunnen voorzien in de woningbehoefte. De ervaring nu in de Stevensstraat leert dat een huurprijs van ruim boven de € 600,- een zeer lastig verhuurbare woning oplevert. Te duur voor mensen uit de doelgroep van beleid en te goedkoop voor mensen met een inkomen van boven EU-norm. Nog meer nieuwe woningen toevoegen in deze huurcategorie zal het probleem alleen maar groter maken.

Bij terugbouwen van ééengezinswoningen zal ook meer variatie in de huurprijzen nodig zijn om te voorzien in de behoefte van de woningzoekenden. Wellicht is een andere maatvoering van de woningen nodig om tot een betere huurprijsstelling te komen. Uitgangspunt moet zijn: wat wordt gesloopt wordt qua huurprijs, wordt teruggebouwd. Dit is conform de prestatieafspraken die momenteel nog van toepassing zijn. Zie overzicht.

Wie komen er wonen?

- Ook hier zal het uitgangspunt moeten zijn dat mensen een terugkeeroptie hebben, tenzij de nieuwbouw niet kan voorzien in de woningbehoefte
- Verder zal een sociaal plan à la Stevensstraat van toepassing zijn

Verkeer

Huidige situatie

De infrastructuur in de Sluislaan en de Schielandstraat maakt onderdeel uit van de doorgaande kruip-door-sluip-door verbinding tussen het Westeinde en de Kerklaan.

Dit gegeven zorgt ervoor dat de voertuigintensiteit in de Sluislaan hoger ligt dan in vergelijkbare straten met alleen een verblijfsfunctie. Een ander kenmerk is dat grote vrachtwagens via de Schielandstraat en de Vlietstraat rijden om de supermarkten in De Smidse te bevoorraden.

In vergelijking tot andere wijken in Moordrecht is het aantal voertuigen dat zichtbaar op de openbare weg is geplaatst beperkt. Dat komt door de aanleg van een parkeerhof tussen de Schielandstraat en de Sluisstraat. Deze backalley heeft als belangrijk voordeel dat het uiterlijk aanzien van de Sluisstraat fraaier is dan andere straten met dezelfde dichtheid in bebouwing.

Toekomstbeeld

Een belangrijke voorwaarde voor een leefbaar woon-en leefklimaat vormt de aanleg van voldoende parkeerplaatsen. Te weinig parkeerplaatsen leidt tot een aanzienlijk minder aantrekkelijk woon-en leefklimaat. Het is dan ook om die reden dat de vakgroep verkeer adviseert om de hoge (parkeer)norm te hanteren. Dat betekent dat de hoogste norm in de bandbreedte wordt gekozen.

Parkeren

In de conceptplannen van het WBVM wordt uitgegaan van 1:1,3 parkeerplaatsen voor de goedkope woningen en van 1: 1,5 voor de middeldure woningen. Toepassing van deze normen leidt een verarming van de openbare ruimte, er ontstaat overlast door een tekort aan parkeerplaatsen. Het is zaak om 1:1,5 voor de goedkope woningen en 1:1,7 te hanteren voor de middeldure woningen. Ideaal is het om vast te houden aan de bestaande vorm met zogenaamde “backalleys” zodat de openbare ruimte zo min mogelijk wordt belast met geparkeerde voertuigen.

Verkeersgebieden en verblijfsgebieden

Onderscheid tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden maakt het mogelijk om de doorgaande stromen meer geschikt te maken voor verkeer en de woonstraten in te richten als verkeersluwe plaatsen waar de auto te gast is. Het primaat ligt dan bij de voetganger en de fietser.

Nu heeft de Sluislaan een doorgaande route karakter. De doorgaande route ligt feitelijk daar waar de bus nu rijdt over de Prins Bernhardstraat en Koningin Julianastraat. Eén en ander is realiseerbaar door deze in de toekomst in te richten als gebiedsontsluitingswegen.

Conclusie

- Pas een parkeernorm toe van 1:1,5 voor goedkope woningen en 1:1,7 voor middeldure woningen;
- Los het bewonersparkeren (zoveel mogelijk) op in zogenaamde “backalleys”;
- Richt de toekomstige Sluisstraat in als tweerichtingenstraat;
- Gebruik de Koningin Julianastraat als hoofdontsluiting.

Aanleg openbare ruimte

- De kosten voor het (her)inrichten van de openbare ruimte zijn voor de initiatiefnemer. De gemeente zal hier niet in bijdragen.

Prioriteit en planning

- Uitkomst funderingsonderzoek. Geeft het onderzoek de noodzaak aan om tot snelle sloop-nieuwbouw te komen? Er is toch nog redelijk wat geïnvesteerd vooral in de eengezinswoningen.