

Van: [redacted]

Verzonden: 28-04-2020 16:08

Aan: [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: NVU 2020 20042020 (DB)

Ha [redacted]

Bijgaand een tweetal toevoegingen op het NVU. Ik heb in het overleg van zojuist begrepen dat het NVU concreter dient te worden. Afhankelijk van het niveau van concreetheid zie ik dit als parallel proces om te komen tot een inrichtingsplan openbare ruimte. Wie gaat dit plan maken? Een extern bureau of heeft team Civiel (lees [redacted] hierin de lead?

In ieder geval lees je bijgaand de algemene toevoegingen.

Groet,

[redacted]

Parkeren

De huidige parkeereis conform de Nota parkeernormen (2019) voor een sociale huurwoning is 2,0 parkeerplaatsen per woning. Voor de 186 woningen zou dit een totaal aantal van 372 parkeerplaatsen betekenen. Op basis van een parkeeronderzoek in een vergelijkbare buurt wordt een parkeereis van 1,6 geadviseerd (P-onderzoek Moordrecht Schielandstraat d.d. 24-4-2018). Dus de totale parkeerbehoefte komt dan op 298 parkeerplaatsen (186 woningen x 1,6). Hiervan worden in eerste instantie 260 parkeerplaatsen (186 x 1,4) gerealiseerd en de overige 38 parkeerplaatsen (186 x 0,2) worden gereserveerd in het openbaar gebied.

Er komt een duidelijk parkeerregime met parkeren in grote koffers tussen de woningen en parkeren op straat. Hierdoor ontstaat een goed te handhaven situatie wat bijdraagt aan ruimtelijke kwaliteit.

Straatprofiel

Het straatbeeld zal door twee maal haaks te gaan parkeren in de basis beheerst worden door auto's. Er is echter voldoende ruimte in het straatprofiel om een robuuste groene invulling te maken zodanig dat er wel een prettige woonstraat ontstaat. De parkeerkoers tussen de woningen kunnen bij de entree daarvan groen worden vormgegeven zodat de geparkeerde auto's minder in beeld zijn. Ook de entrees tot de straat bestaan bij voorkeur uit een zo smal mogelijk wegprofiel zonder geparkeerde auto's en ruimte voor langzaam verkeer.

Openbare ruimte

Het straatprofiel bestaat nu uit een rijloper met aan weerszijden haakse parkeervakken. Daar achter is er ruimte voor de stoep grenzend aan de woonomgeving. Leidend bij de invulling van de openbare ruimte is de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Rijloper plus parkeervak meten bij voorkeur 11 meter. Bij haaks parkeren aan één zijde van de weg kan volstaan worden met een rijloper van 5.50 meter. De aanliggende stoep is circa 2.40 meter. Dit is mede afhankelijk van de ondergrondse infrastructuur maar ook van te plaatsen lichtmasten en niet onbelangrijk elektrische laadpalen.

Overgang privé-openbaar

Die overgang tussen openbaar en privé zal wel goed vormgegeven moeten worden.

In de stad zie je vaak een harde aansluiting van stoep op de gevel. In het dorp Moordrecht is dat niet gewenst. Een voortuin of een andere private plek tussen stoep en gevel is gewenst.

Gelet op de doelgroep zal er een oplossing gekozen moeten worden die ook handhaafbare kwaliteit met zich meebrengt. Ook de oriëntatie op de zon is daarbij van belang. Ervaring leert dat een tuin op het noorden vaak slecht gebruikt wordt, een tuin op het zuiden met een goede maat is wel voorstelbaar. Een koude overgang bij de noordgevels is echter niet gewenst. Het is voorstelbaar een Delftse stoep (1.50 meter breed) te realiseren. Hier kan een bankje staan of leuke bloempotten worden neergezet. Ook voorstelbaar zijn geveltuinen al dan niet in de vorm van geïntegreerde plantenbakken of met een pergola. In verband met de steeds hetere zomers is een plekje in de schaduw nabij de woning gewenst.



Delftse stoep



Geveltuintjes



Het huidige harde straatbeeld is niet meer gewenst

Groen in het straatbeeld rust voor het grootste deel op de ruimte die we invullen tussen de parkeervakken. De stedenbouwkundige schets laat een afwisseling zien tussen 4 parkeervakken en vaak ruime groenvakken waar wat meer kan. Op die manier is een kwalitatief beeld te realiseren.

Opbouw straatprofiel

Het straatprofiel wat ontstaat is als volgt:

Woning, voortuintje op het zuiden (4 m.), stoep (2.40 m.), haaks parkeervak (5 m.) ingebed met hagen en bomen, rijbaan (6 m.), haaks (5 m.) parkeervak ingebed met hagen en bomen, stoep (2.40 m.), Delftse stoep/geveltuintje op het noorden (1.50 m.), woning.

Duurzaamheid en klimaatadaptatie

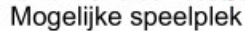
De inrichting van de openbare ruimte moet wateroverlast en hittestress voorkomen. Minder verharding en meer groen dragen daar aan bij. De beschreven opbouw van de straat is een standaardopbouw die bepaalde garanties geeft. De gemeente dient zich zelf de vraag te stellen waar ze meer kan doen. Er wordt geschreven aan een opvolger van de LIOR een DIOR (Duurzame Inrichting Openbare Ruimte). Gezien de duur van dit project hebben we daar mee te maken. Een duurzame en klimaat adaptieve inrichting van de openbare ruimte is het uitgangspunt bij het verder opstellen van het inrichtingsplan openbare ruimte. Dit betekent dat in het geval van het functie toebedelen van ruimte gekeken dient te worden naar waterberging (infiltratie, vertraagd afvoeren e.d.), maar ook hittebestendigheid in de vorm van schaduwwerking door bomen. Tevens dient gebruik gemaakt te worden van circulaire producten.

Voor de S



Het binnenterrein wordt nu ingev

Een speelvoorziening



Riolering

Het riool in de Koningin Julianastraat ligt kort tegen de huidige gevels aan. Het is de wens dit riool te laten liggen vanuit functie en kosten. Het is een stamriool en verplaatsen is erg kostbaar. Verplaatsing is niet aan de orde omdat de projectie van de nieuwbouw achter de bestaande gevellijn ligt. Hierdoor kan het riool gewoon blijven liggen en functioneren. De aanpassingen in de overige straten worden niet als een probleem gezien.



Positie nieuwbouw (rood, streepjes-lijn) t.o.v. bestaande gevellijn