Gemeente Amsterdam



concept

Ontwerp openbare ruimte F2-4 blokken

Van Koetsveldstraat, Justus van Maurikstraat en Adèle Opzoomerstraat

01 mei 2025

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam
Nabila Bouabbouz (G&O)

Werkgroep

Mieke Ruisch	ontwerper openbare ruimte Ruisch Ontwerp
Diana Bijleveld	assistent ontwerper openbare ruimte R&D



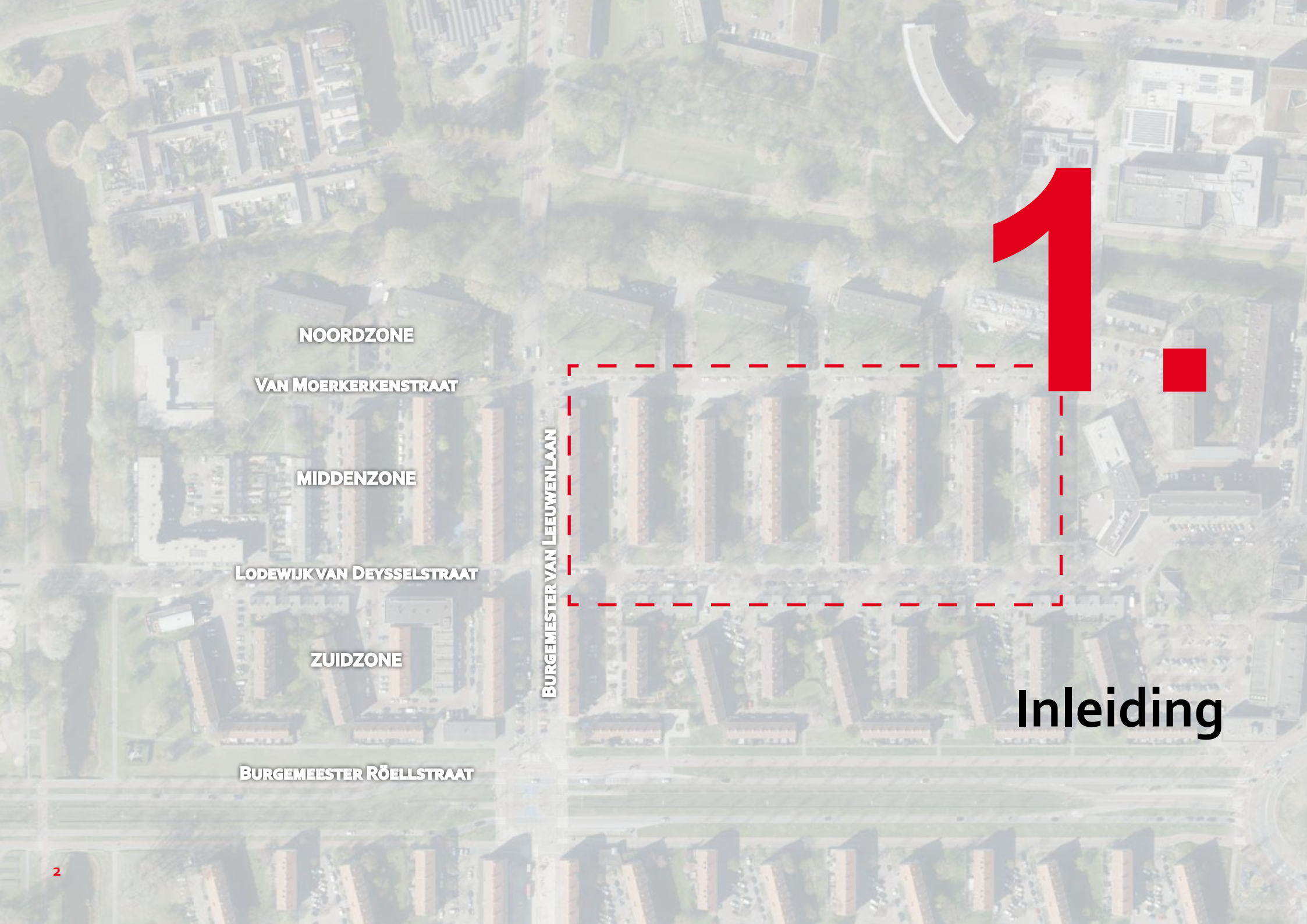
De verankering van de Lodewijk van Deysselbuurt in zijn directe omgeving

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2

2. Ontwerp 4
- 2.1 Plankaart en profielen 5
- 2.2 Voetgangers en margestrook 5
- 2.3 Bomen en groen 5
- 2.4 Verkeer en parkeren 9
- 2.5 Verlichting 9
- 2.6 Afval 9
- 2.7 Materialisatie 9

3. Bijlagen 10
- 3.1 Maatregelen bestaande bomen 11
- 3.2 Toetskaart 18


NOORDZONE
VAN MOERKERKENSTRAAT
MIDDENZONE
LODEWIJK VAN DEYSSELSTRAAT
ZUIDZONE
BURGEMEESTER RÖELLSTRAAT
BURGEMEESTER VAN LEEUWENLAAN

1.

Inleiding

1. Inleiding

Eind 2023 is het schetsontwerp [1.] van de openbare ruimte van de Lodewijk van Deysselbuurt Midden en Zuid gepresenteerd aan de buurt. Het schetsontwerp behelst globaal het gebied tussen de Van Moerkerkenstraat, de Burgemeester Röellstraat, de vaart in het westen en de Slotermeerlaan in het oosten.
In dit ontwerp zijn zaken als routes voor voetgangers fietsers en snelverkeer, de boom- en groenstructuur, afvallocaties en speelplekken vastgesteld. Ook zijn er voor de verschillende straten principe profielen gemaakt.
Omdat de uitvoering van de stedelijke vernieuwing zich uitstrekt over vele jaren is het niet mogelijk om in één keer het schetsontwerp uit te werken tot een ontwerp. Het plangebied van het schetsontwerp is daarom opgesplitst in deelgebieden op basis van de planning van de renovatie en/of sloop-nieuwbouw van de bouwblokken.

In het middengebied tussen de Burgemeester van Leeuwenlaan en de Top Naeffstraat staan woonblokken die worden gerenoveerd (F-blokken) en blokken die na sloop opnieuw gebouwd zullen worden (I-blokken). Woningcorporatie Rochdale heeft besloten op relatief korte termijn de F-blokken te renoveren, terwijl de sloop van de I-blokken nog enkele jaren op zich zal laten wachten.

De gemeente heeft besloten om de herinrichting rondom van de openbare ruimte van de F-blokken direct na renovatie uit te voeren, terwijl de inrichting rondom de huidige I-blokken intact blijft. Dat betekent dat in deze tijdelijke situatie aangesloten wordt op de bestaande situatie waarin er zeven tussen straten zijn en waarbij de I-blokken met de achterzijde richting de heringerichte straten staan.

Bij deze tussenfase dient dus niet alleen rekening gehouden te worden met de omliggende huidige situatie, maar is ook een doorkijk naar de eindsituatie nodig om te voorkomen dat er bij de uitvoering werk onnodig opnieuw gedaan moet worden.

Het voorliggende document beschrijft het ontwerp van de herinrichting van Van Koetsveldstraat, Justus van Maurikstraat en Adèle Opzoomerstraat op korte termijn.

De belangrijkste wijziging ten op zichte van de huidige situatie is dat er een trottoir komt voor de F-blokken, zodat er een veilige voetgangerszone is waar de mogelijkheid is om even een praatje te maken met de buren.

Naast een plankaart en profielen wordt het ontwerp tekstueel toegelicht.



Plangebied - straatnamen en codering blokken

[1] Schetsontwerp openbare ruimte Lodewijk van Deysselbuurt Midden en Zuid; gemeente Amsterdam; 11 november 2023

2.

Ontwerp

2. Ontwerp Van Koetsveldstraat, Justus van Maurikstraat en Adèle Opzoomerstraat

222.1 Plankaart en profielen

Op korte termijn wordt de directe omgeving rondom de renovatie/F-blokken opnieuw ingericht. Het trottoir de rijbaan, de parkeervakken en de uitstap strook worden gerealiseerd. Daarbij schuift de huidige uitgifte grens ± 3 m op richting de bestaande I-blokken, wordt aan zowel de noord- als zuidzijde aangesloten op de bestaande trottoir-banden en wordt per bestaande boom de meest optimale ondergrond gekozen.
Dit betekent dat bij de realisatie van de definitieve situatie de lange lijnen, i.e. de noord-zuid trottoir- en opsluit-banden lijnen ongewijzigd blijven en dat bij bochten en bomen misschien aanpassingen nodig zijn.
Zie volgende pagina voor plankaart en profielen.

2.2 Voetgangers en margestrook

Één van de uitgangspunten in de Investeringsnota[3] is het faciliteren van interactie tussen bebouwing en openbare ruimte. De openbare ruimte dient uitnodigend te zijn om te gebruiken. De overgang van woning naar de straat speelt daarbij een belangrijke rol. De ruimte tussen de trappen en de bordessen is na renovatie uitgegeven grond. Daar waar geen toegangen zijn naar het bouwblok zullen deze door de woningcorporatie met beplanting in-gericht worden. De toegang naar de trappen bergingen en woningen worden in een ander materiaal dan de stan-daard Puccini 30 x 30 betontegel uitgevoerd. Daarmee is er een duidelijk onderscheid tussen openbare ruimte en margestrook.

Op het 2.10 m brede trottoir is voldoende ruimte om te lopen en elkaar te ontmoeten, Zonder daarbij het overige verkeer te hinderen.

2.3 Bomen en groen

Uitgangspunt bij de herinrichting van de drie straten is dat bomen met goede toekomstverwachting behouden blijven. Dat is met de toename van verharding een forse uitdaging. Niet alleen tijdens het ontwerpproces, maar juist ook tijdens de bouw- en herinrichtingsfase dient er zorgvuldig gewerkt te worden, om deze bomen voor de toekomst te behouden.

Bij het ontwerpproces is rekening gehouden met een minimale graafafstand. Trottoir-en opsluitbanden liggen daar nog eens 0.20 m vandaan. Voorafgaand aan de vast-stelling van het Definitief Ontwerp moeten er op diverse plekken proefsleuven worden gegraven om vast te stellen of de voorgestelde aanpassingen in het maaiveld mogelijk zijn. Per boom zijn de voorwaarden uitgeschre-ven in bijlage 4.1.

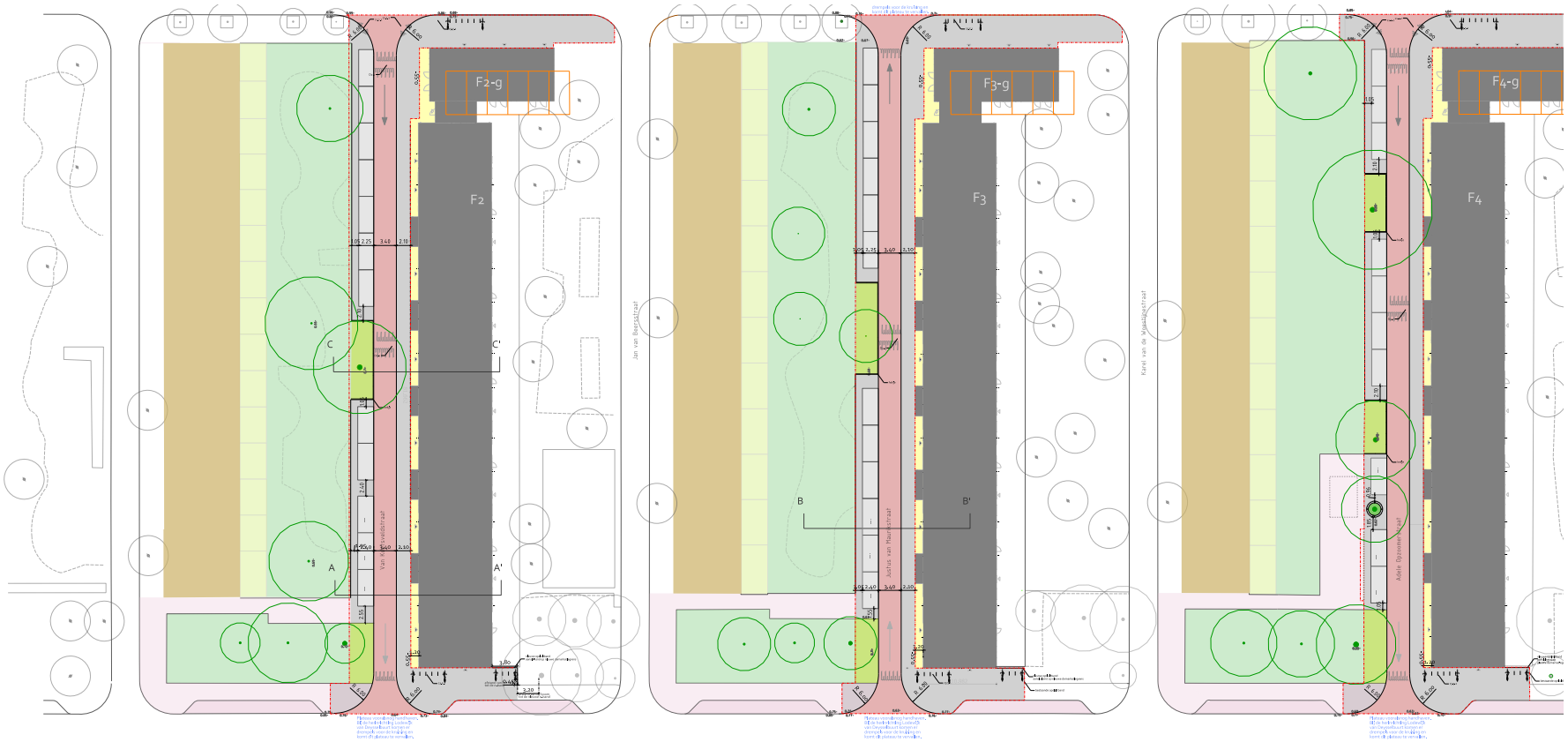
[3] Investeringsnota Lodewijk van Deysselbuurt; gemeente Amster-dam en Rochdale; september 2021



Impressie inrichting margestrook [bron: Landlab, 28 nov 2023]



Beeldbepalende bomen langs de Lodewijk van Deysselstraat



Legenda

Bebouwing

- Bestaand
- Renovatie
  trappen en bordessen schuiven navenant op
  t.g.v. isolatie wordt het bouwblok rondom circa 0.15 m opgedikt
- Sloop

Verharding volgens de Puccinimethode, Handboek Rood
30 km/uur, Modern parkeren zonder tussenband,

- Rijbaan
  klinker, keiformaat, 200x100x80, rood-bruin, keperverband
- Parkeerplaatsen
  markering betontegel , 300x150x80, wit (alleen bij parkeerplaatsen)
  betontegel, 300x150x80, standaard lichtgrijs, elleboogverband
- Gehandicaptenparkeer plaats n.t.b. exact hoeveelheid
- Trottoir
  betontegel, 300x300x80, standaard lichtgrijs, halfsteensverband
- Nieuw 4m lichtmast bart led arm.
- Bestaande lichtmast 4m bart led

Beplanting volgens de Puccinimethode, Handboek Groen

- Boom bestaand, te behouden
- Gras, bloemrijk grazon (B1-B3)

Straatinrichting volgens de Puccinimethode, Handboek Rood

- Drempelconstructie
- Fietsnietje

Overig

- Uit te geven grond (privé/collectief)
- Plangrens
- 0.85- -0.55 Maatvoering bestaande hoogte onderhoudshoogte
- Bestaande hekwerk tussen parkeerplaats en bestaande speelplek (A.Opzoomerstraat)

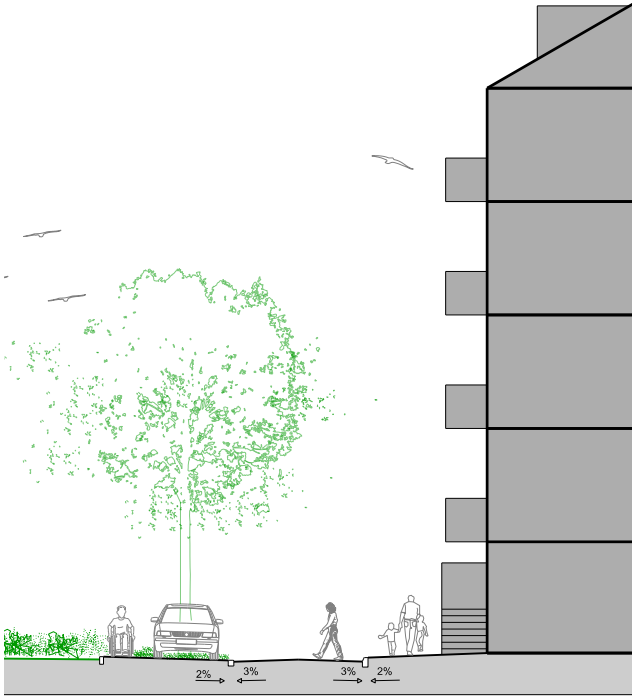
Buiten de plangrenzen / Aansluiten op bestaande situatie

- Boom
- Boom, particuliere
- Gazon
- Beplanting
- Pannakooi

Verwijzing naar Puccini Hanbook Rood (2024)

4.2.1 ETW 30, Modern parkeren zonder tussenband, trottoir in 30x30 betontegels
D 2.1 Drempel , aflopend naar goot, waterpasserend
11.1.2 toegankelijkheid: trottoirbandverlaging in bocht
(80) Boomkranselement, R=1200, 100/300x350(h)
13.5.1 Fietsnietje, 60 cm

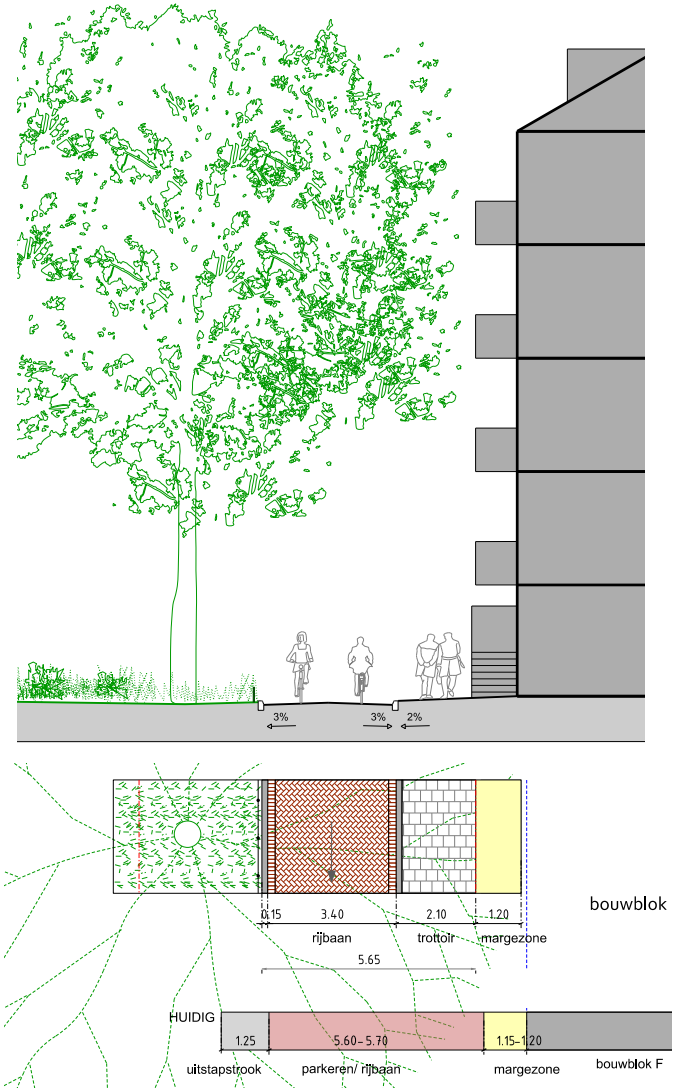
0 10 50 m



Profiel A-A'



Profiel B-B'



Profiel C-C'

- *Bouwblok F wordt gerenoveerd, waarbij het 0.15 m wordt opgedikt en de bordessen en margestrook navenant opschuiven*



Standaard lage mast met kegelarmatuur



fietsnietjes



ETW30, Modern parkeren, Puccini Handboek Rood (2024)

In het voorgestelde ontwerp worden er op korte termijn geen bomen gekapt. Een aanvullend boomonderzoek/-analyse door een boomspecialist moet uitwijzen of de aanpassingen van het schetsontwerp inderdaad ertoe leiden dat alle bomen langs de drie straten behouden kunnen blijven.

Door ruimte te geven aan de voetganger en met de gestelde parkeernorm voor de hele buurt is er met uitzondering van de groenvakken voor de renovatie/F- blokken (op uitgegeven grond) helaas geen ruimte voor extra vergroening in deze straten.

2.4 Verkeer en parkeren

Uitgangspunt is het behoud van de bestaande toekomstig bestendige bomen. Dat betekent dat de beschikbare ruimte in het oostwest profiel tussen de bomen en de renovatie blokken beperkt is. Door in deze relatief rustige woonstraatjes eenrichtingsverkeer in te voeren, wordt een eerste ruimtewinst geboekt. In het ontwerp is verder gekozen voor een optimale ruimte voor de voetganger en dat betekent een smallere rijbaan dan de voorgeschreven 3.85 m. Omdat het hier geen doorgaande verkeersroute betreft, maar woonstraatjes zou een rijbaan van 3.40 m breed voldoende moeten zijn.

Parkeren van auto's vindt plaats tussen de bomen aan de overzijde van de straat. Volgens de nieuwe aanbevelingen in het Puccini Handboek Rood wordt er op het trottoir geparkeerd. De standaard breedte van het parkeervak is 2.10 m, de gehandicaptenparkeerplaatsen zijn 2.40 m breed. Tussen de bestaande, verkleinde groenstrook ligt een strook tegels van 1.05 m om in en uit het voertuig te kunnen stappen.
Bezoekers te fiets parkeren hun fiets op de koppen van het F-blok langs de Van Moerkerkenstraat en de Lodewijk van Deysselstraat. Per straat zijn er voor de 63 woningen 16 fietsnietjes opgenomen aan de noord- en zuidzijde van de bouwblokken.

2.5 Verlichting

De sfeer, sociale- en verkeersveiligheid is gebaat bij maatwerk van goede openbare verlichting. De toegepaste type lichtmasten en armaturen zijn volgens de standaardisatie van de Puccinimethode en dragen optimaal bij aan de hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte.
Het ontwerp van zowel de definitieve fase als het ontwerp voor de korte termijn is voorgelegd aan de afdeling OVL van het Ingenieursbureau – Team Wegen. Zij hebben een verlichtingsplan uitgewerkt dat integraal is overgenomen in het voorliggende ontwerp.

2.6 Afval

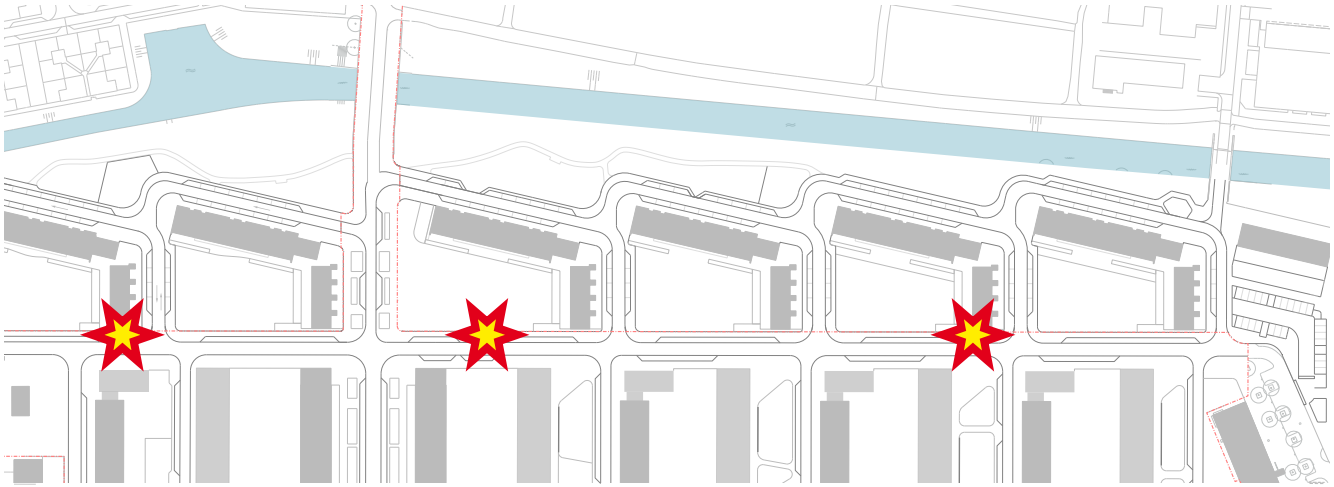
Bij de herinrichting van de Van Koetsveldstraat, de J.van Mauriksstraat en de Adèle Opzomerstraat komen de huidige containers in die straten te vervallen. Aan de noordzijde van de Van Moerkerkenstraat volstaan voorals nog de huidig locaties (volgens het Definitief Ontwerp van Noord) met elk vijf containers.
De containers aan de zuidzijde van de I-blokken blijven vooralsnog gehandhaafd.

2.7 Materialisatie

Voor de openbare ruimte is de materialisatie volgens Puccini Rood en Groen het uitgangspunt. Deze standaard staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de openbare ruimte. Een inrichting die gebruiksvriendelijk, toegankelijk, veilig, beheersbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend én mooi is.
In de woonstraten zal de Puccini variant "ETW30, Modern parkeren zonder tussenband" worden toegepast:

- Trottoir: 30x30 betontegel, lichtgrijs, halfsteens verband
- Parkeervakken: 30x15 betontegel, lichtgrijs, elleboogverband
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, rood-bruin, keperverband

De nieuwe verlichting wordt conform Puccini en op advies van OVL: een standaard lage mast met kegelarmatuur.
De fietsparkeervoorziening op de koppen van blok F worden uitgevoerd in fietsnietjes van 60 cm breed en ze staan 90 cm uit elkaar.



Afvallocaties langs de Van Moerkerkenstraat

3.

Bijlage

3.1 Maatregelen bestaande bomen

I.o.v. de gemeente Amsterdam heeft EKootree een BEA uitgevoerd in een deel van de Lodewijk van Deysselbuurt om te bepalen of de bomen in het plangebied duurzaam behouden kunnen worden, gegeven het schetsontwerp. Op tien locaties zijn knelpunten te verwachten (knelpunt 1 bleek in het veld niet aanwezig en ontbreekt daarom in de lijst).

Op 16 april 2024 hebben boomspecialist Daniel Gremmen en ontwerpers openbare ruimte Diana Bijleveld en Mieke Ruisch de locatie bezocht. Doel van het bezoek was om de situatie ter plekke te bekijken en te bepalen of aanpassingen in het ontwerp mogelijk zijn teneinde de knelpunten weg te nemen en (enkele) bomen alsnog te behouden.

De aanbevelingen van Daniel Gremmen zijn verwerkt in het ontwerp.

Op de volgende pagina's worden de knelpunten besproken aan de hand van afbeeldingen, de adviezen en conclusies van EKootree, de bevindingen tijdens de schouw en de aanpassingen aan het schetsontwerp die in het ontwerp verwerkt zijn.
Tevens worden waar nodig adviezen gegeven voor een later stadium (DO en/of uitvoering).

Naast een foto van de boom op locatie wordt er ook bij elke boom een bovenaanzicht getoond met de inmeting van de huidige situatie op het ontwerp geprojecteerd (schaal 1:200):

- grijs: bestaande situatie
- groen: boomkroon en stamdiameter
- blauw: min. graafafstand
- blauwe stippellijn: min. graafafstand + 0.20 m [1)]

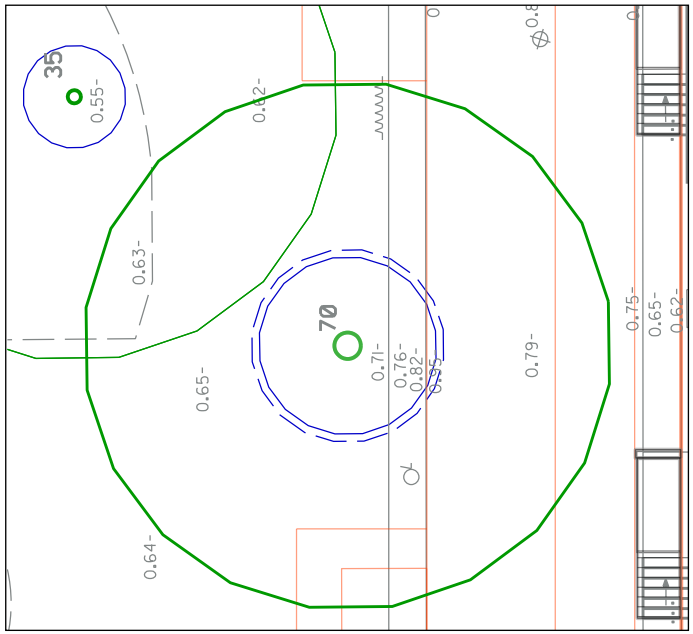
Algemene maatregel

Buiten al de hierna genoemde aanpassingen per boom is het natuurlijk zo dat groeiplaatsen kleiner gemaakt worden. Bij de uitwerking naar DO dient onderzocht tw worden in hoeverre het mogelijk is voeding en groeiruimte toe te voegen. Bijvoorbeeld door een compostlaag toe te voegen, bomenzand toe te passen of voedingpeilers aan te brengen.

1) In het schetsontwerp is rekening gehouden met de minimale graafafstand door opsluit- & trottoirbanden zoveel mogelijk buiten deze contouren te houden. Bij de schouw bleek dat er 0.20 m extra ruimte nodig is tijdens de werkzaamheden/bij het stellen van de banden.



Knelpunten o.b.v. het schetsontwerp volgens EKootree (grijs bestaand, oranje ontwerp, groen boomkruin)



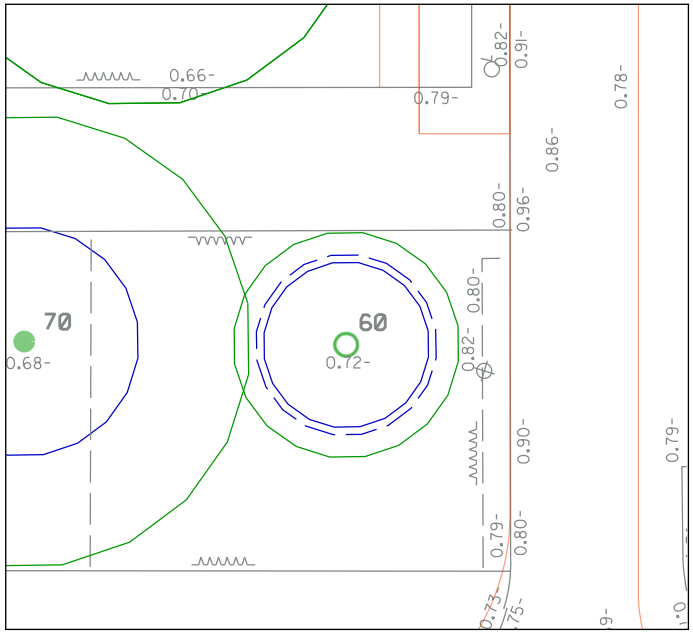


Knelpunt 2 | Van Koetsveldstraat t.h.v. huisnr. 7

Ekotree: De weg verharding schuift op richting groenstrook. Dit betekent dat het trottoir dan wel de parkeerhavens ter hoogte van de boom komen te liggen. Effect: onhoudbaar

Schouw: In het SO verschuift de rijbaan 0.50 m richting de boom en ligt er verharding i.p.v. groen rondom de boom.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen
- Parkeervak buiten de oranje stippellijn brengen
- Maximaal groen rondom boom





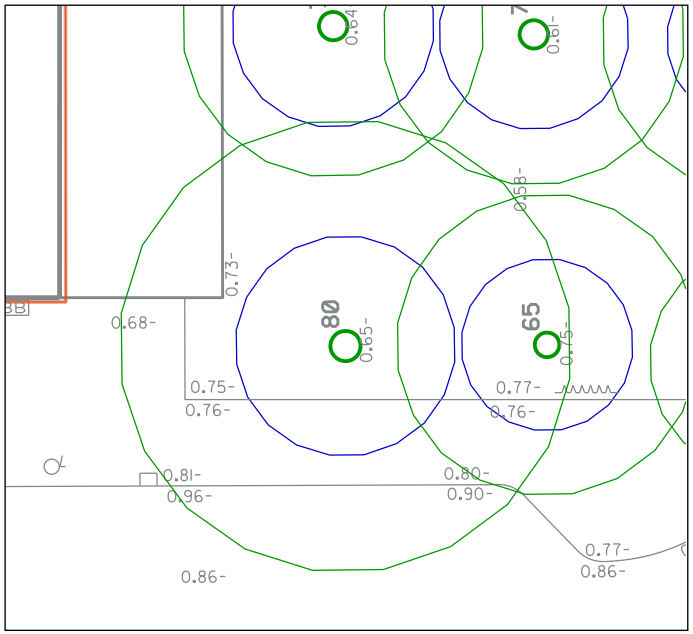
Knelpunt 3 | Van Koetsveldstraat t.h.v. huisnr. 1

Ekotree: Boom 379767 staat momenteel in een rechthoekige graszone. In het nieuwe ontwerp wordt een deel van de hoek van het gras vervangen door verharding. Aan drie zijden van de boom wordt het grasperceel kleiner. De boom verliest daardoor een deel van zijn beworteling en van zijn doorwortelbaar volume. Effect: Aanzienlijk

Schouw: In het SO verschuift de rijbaan 0.50 m richting de boom en het plantvak wordt aan de noordzijde afgesneden/verhard.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen
- Noordzijde grens plantvak buiten oranje stippellijn brengen

In DO fase: Proefsleuven maken om vast te stellen of extra aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk zijn, m.n. aan de rechter-/oostzijde van de boom.



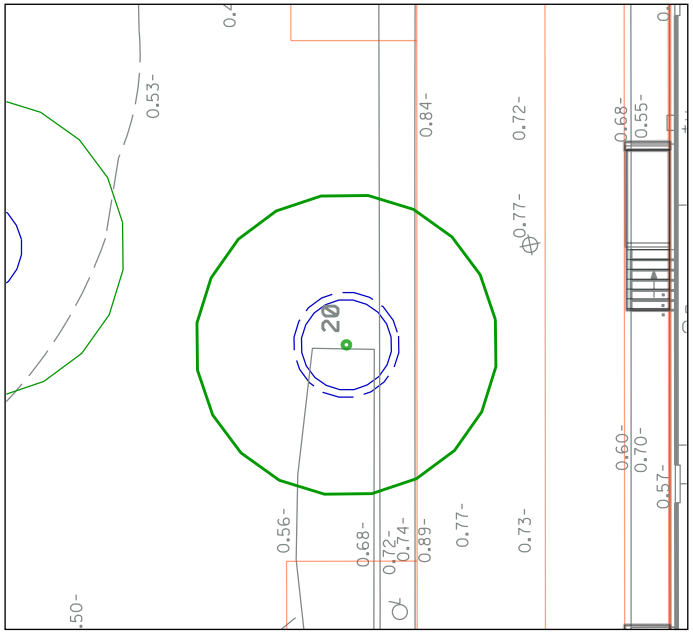


Knelpunt 4 | tussen Van Koetsveldstraat en J. v. Beersstraat

Ekotree Bij boomnr 379772 binnen de kritische wortelzone te liggen. Voor de aanleg van het trottoir zal in de stamvoet gehakt moeten worden om de bestrating te kunnen realiseren.
Effect: Onhoudbaar

Schouw: Opsluitband blijft op dezelfde plek liggen, geen aanpassing in het VO.

Vooraf aan de uitvoering/bij DO d.m.v. proefsleuf de hoogte van de opsluitband bepalen om schade aan evt. wortels te voorkomen.





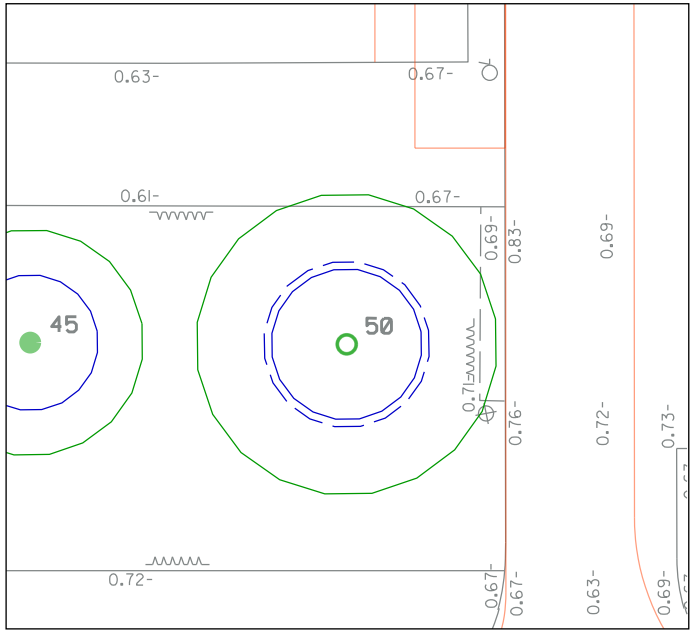
Knelpunt 5 | Justus van Maurikstraat t.h.v. huisnr. 8

Ekotree: De parkeerhavens in de Justus van Maurikstraat komen over boomnr 4035320 te liggen. Effect: onhoudbaar

Schouw: Het zijn niet de parkeerhavens die het probleem geven, maar de heesters aan de zuidzijde van de boom. Bij het verwijderen van de heesters zullen de wortels van de boom beschadigen. De boom wortelt met name richting deze heesters (zie foto stamvoet). Daarnaast is de toename van bestrating rond de stam ook een punt waarmee veel wortels verloren zouden gaan. Deze boom is niet te behouden.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen
- Maximaal groen rondom boom en zuidzijde plantvak heesters behouden

Naschrift: struiken zijn in september 2024 door aannemer verwijderd.





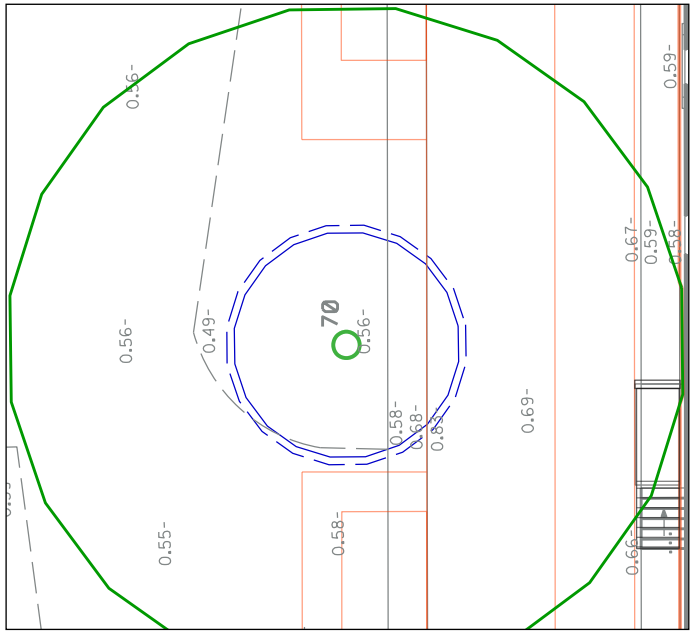
Knelpunt 6 | Justus van Maurikstraat t.h.v. huisnr. 1

Ekotree Het groenvak rond boom 379776 wordt aan drie zijden ingeperkt en vervangen door verharding. Effect: aanzienlijk

Schouw: In het SO verschuift de rijbaan 0.55 m richting de boom en het plantvak wordt aan de noordzijde afgesneden/verhard.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen
- Noordzijde grens plantvak buiten oranje stippellijn brengen

In DO fase: Proefsleuven maken om vast te stellen of extra aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk zijn, m.n. aan de rechter-/oostzijde van de boom.





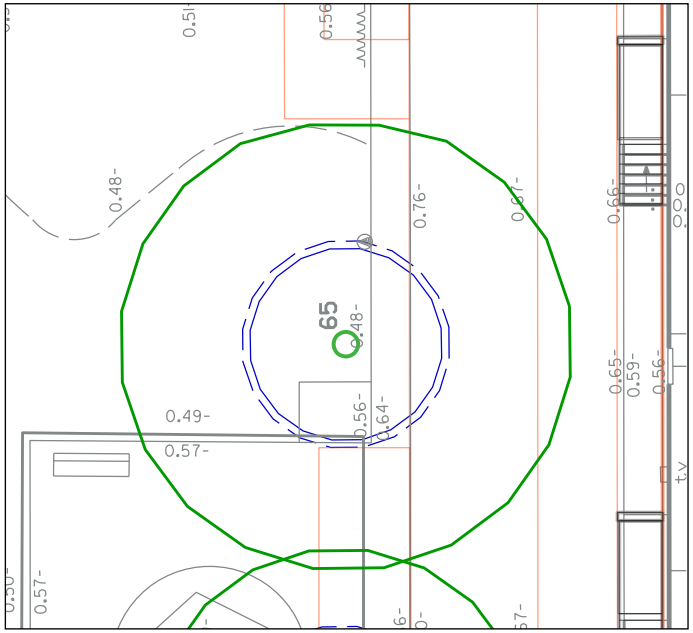
Knelpunt 7 | Adele Opzoomerstraat t.h.v. huisnr. 11

Ekotree: Het nieuwe parkeervak en trottoir komt op de locatie van de desbetreffende boom te liggen. Effect: onhoudbaar

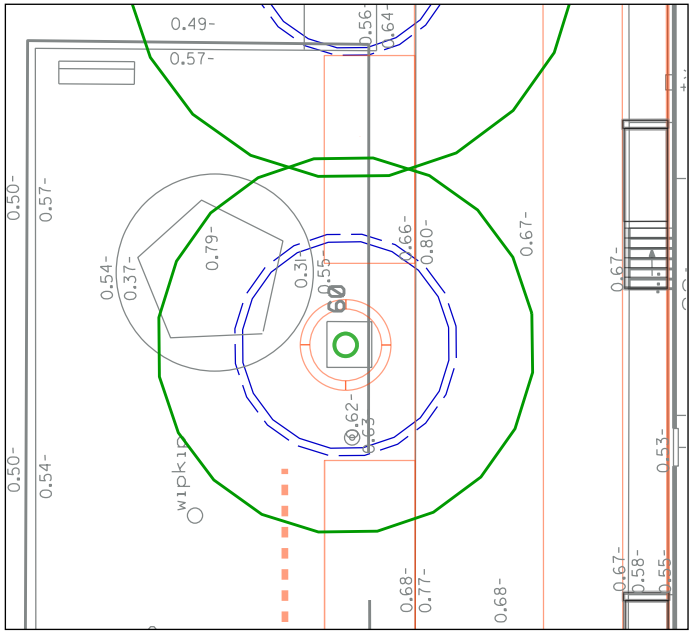
Schouw: Verwijderen van omliggende heesterbeplanting heeft waarschijnlijk geen hele grote gevolgen voor de wortels van de boom.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen
- Parkeervak buiten de oranje stippellijn brengen
- Maximaal groen rondom boom

In DO fase: Proefsleuven maken om vast te stellen of extra aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk zijn, m.n. aan de rechter-/oostzijde van de boom.









Knelpunt 8 | Adele Opzoomerstraat t.h.v. huisnr. 5 & 6

Ekotree: Het nieuwe parkeervak en trottoir komt op de locatie van de desbetreffende boom te liggen. Effect: onhoudbaar

Schouw: Maaiveld aan noordwestzijde boom is verhoogd! Verwijderen van omliggende heesterbeplanting heeft waarschijnlijk geen hele grote gevolgen voor de wortels van de boom. Het toevoegen van verharding wel!
Het graven om de verhoging in het plantvak weg te nemen en daarna het cunet uit te graven voor de beplanting zullen zo veel wortel schade geven dat de boom los komt te staan. In dat geval is boom onhoudbaar.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen
- Parkeervak buiten de oranje stippellijn brengen
- Maximaal groen rondom boom
- Hoogteverschil onder kroonprojectie behouden

In DO fase: Proefsleuven maken om vast te stellen of extra aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk zijn (waaronder gelijk houden van het maaiveld), m.n. aan de rechter-/oostzijde van de boom.

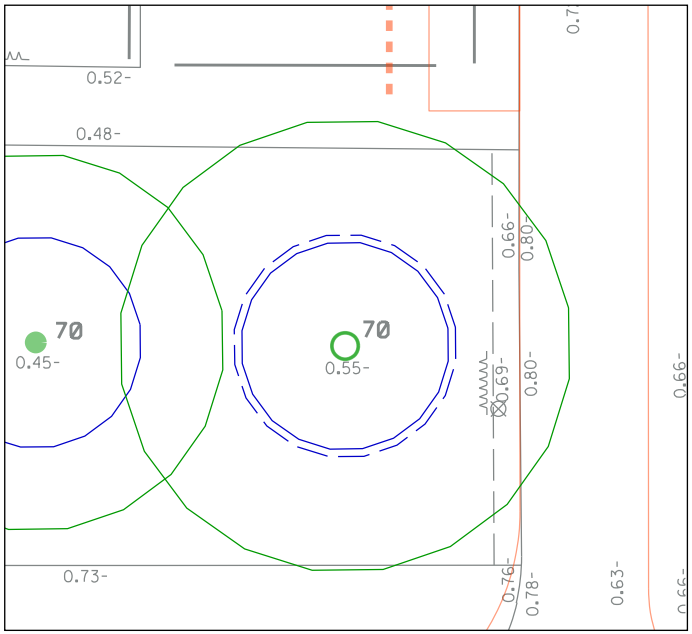
Knelpunt 9 | Adele Opzoomerstraat t.h.v. huisnr. 4

Ekotree: Het trottoir komt in een groter groenvak te liggen. De trottoirband komt iets verder van de stamvoet te liggen.
Effect: beperkt

Schouw: In het SO komt de boom in een groter groenvak te liggen. De trottoirband komt 0.60 m dichter bij de stamvoet te liggen.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen

In DO fase: Proefsleuven maken om vast te stellen of extra aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk zijn, m.n. aan de rechter-/oostzijde van de boom.





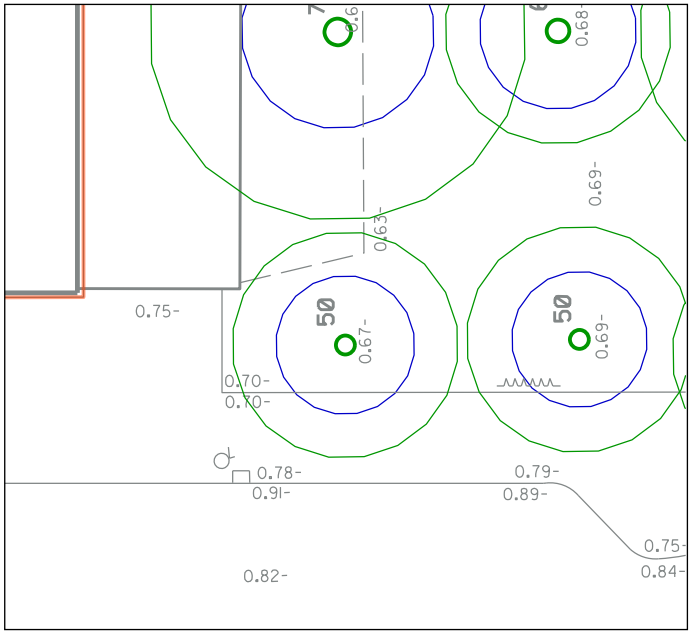
Knelpunt 10 | Adele Opzoomerstraat t.h.v. huisnr. 1

Ekotree: De grasstrook waar boom 379779 staat wordt van drie zijden verkleind voor verharding. Effect: onhoudbaar

Schouw: In het SO verschuift de rijbaan 0.60 m richting de boom en het plantvak wordt aan de noordzijde afgesneden/verhard. Verkleining aan de zuidzijde valt ruim buiten de minimale graaf-afstand + 0.20 m.

Aanpassing van SO in VO:
- Trottoir woningzijde en rijbaan versmallen
- Noordzijde grens plantvak buiten oranje stippellijn brengen

In DO fase: Proefsleuven maken om vast te stellen of extra aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk zijn, m.n. aan de rechter-/oostzijde van de boom.





Knelpunt 11 | Tussen Adele Opzoomerstr. en Top Naeffstr.

Ekotree De nieuwe verharding komt zeer dicht op boom 414591 te liggen. Effect: onhoudbaar

Schouw: In het SO verschuift de opsluitband 0.15 m richting stamvoet. Trottoir is hier al minimaal (1.80 m), verder versmallen is niet wenselijk.

Aanpassing van SO in VO:
- Geen

In DO fase: D.m.v. proefsleuf bepalen of verhogen van de opsluitband mogelijk is om schade aan evt. wortels te voorkomen. Desgewenst ter plaatse van de boom een puntvernauwing in het trottoir aanbrengen.

3.2 Toetskaart

Lodewijk van Deysselbuurt | Van Koetsveldstraat, Justus van Maurikstraat en Adèle Opzoomerstraat

Wie

ORM	Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit, d.d. 25 okt 2024
BAP	Beheertoetsoverleg Nieuw-West, d.d. 4 nov 2024
Part	Participatie, inloopbijeenkomst d.d. 23 jan 2025
Roch	Rochdale

Opmerkingen hadden betrekking op aangepast SO, waarin ontwerp I-blokken nog niet is meegenomen.
Geen reactie op het VO van F2-F4.

Thema

-	Algemeen
Vh	Verharding
M	Meubilair
G	Groen, incl. bomen
P	Parkeren
S	Sport en spel
A	Huishoudelijk afval

Reactie

- Akkoord, advies verwerkt in VO
- Advies (nog) niet overgenomen, actie loopt &/of in DO te verwerken
- Advies niet overgenomen met motivatie

Wie	Thema	Vragen & opmerkingen	(Re)actie projectteam
ORM	-	Het Expertiseteam volgt de keuze van het project dat in deze situatie behoud van groen prioriteit heeft boven het vasthouden aan de standaard rijbaan breedte. Het Expertiseteam adviseert dan ook de rijbaan te versmallen naar 3,40 meter en het trottoir naar 2,10 meter zodat de bomen in de tussenstraten kunnen worden behouden. Deze rijbaanbreedtes zijn voldoende voor de verwachte drukte in de straten.	

ORM	-	Op dit moment functioneert de straat als een soort erf waarbij iedereen gebruik maakt van dezelfde verharding. In de nieuwe situatie wordt dit een rijbaan met een los trottoir. Als de ruimte voor afzonderlijke profieldelen te smal wordt kan worden gedacht aan schrappen of combineren van delen van het profiel. Het Expertiseteam geeft daarom in overweging mee dat ook kan worden vastgehouden aan een erfinrichting, mits voldoende duidelijk is dat deze ruimte voor zowel auto, fiets als voetganger is. Desalniettemin blijft een losse rijbaan met een los trottoir ook mogelijk met de voorgestelde breedtes.	 Project geeft de voorkeur aan een vrijliggend trottoir om ontmoeting op straat zoveel mogelijk te faciliteren.
ORM	Vh	Langs de bebouwing komen een soort margestroken op uitgegeven grond. Het Expertiseteam adviseert dit onderscheid in trottoir en privé grond voldoende zichtbaar te maken in de openbare ruimte zodat helder is waar de beheergrens ligt.	
ORM	P	De zuidelijke parkeerplekken zijn gehandicaptenparkeerplekken (gpp) en dus iets breder. Omdat dit gevolgen heeft voor de breedte van de uitstapstrook en voor waar het groen begint, adviseert het Expertiseteam alle zuidelijk parkeerplekken vast 2,40 meter breed te maken ipv 2,10 meter zodat deze gemakkelijker omgevormd kunnen worden tot gpp als dat nodig is. Hiermee worden de uitstapstroken tussen de gpp en het groen ook allemaal even breed.	

ORM	P	Naschrift mail Expertiseteam d.d. 6 nov 2024 M.b.t. agendapunt Lodewijck van Deysselbuurt merk ik (Egbert Kolvoort, adviseur parkeernormen en ruimteregie, V&OR) op dat hier ongetwijfeld consequenties zijn voor de parkeercapaciteit op maaiveld. Die komen niet aan de orde in de stukken, maar de capaciteit moet natuurlijk wel in de juiste verhouding zijn tot de behoefte. De bouwblokken in het gebied worden gerenoveerd. Dat betekent dat bewoners in de toekomst in aanmerking (blijven) komen voor parkeervergunningen, onder de huidige regelgeving maximaal twee per adres. Nu geldt hier nog een blauwe zone regime. In de praktijk zal de parkeerbehoefte van bewoners en hun bezoekers ongeveer gelijk blijven, maar de 'vreemdparkeerders' die het blauwe zone gebied gebruiken om te ontsnappen aan het fiscale regime in de directe omgeving of zelfs elders in de stad, zullen grotendeels verdwijnen na invoering van betaald parkeren (planning eerste helft 2025) grotendeels verdwijnen. Na invoering betaald parkeren worden twee zaken duidelijk: het aantal vergunninghouders op de nu bestaande en te renoveren adressen én de parkeerdruk in de nieuwe situatie. Met name dat laatste gegeven zal inzicht geven in de minimaal benodigde parkeercapaciteit.	In het Schetsontwerp is de parkeerbalans voor heel Midden en Zuid opgenomen. Deze voldoet aan de door V&OR gestelde norm van 819. In de woonstraten, nabij de woningen nemen de parkeerplekken af teneinde het groen en de leefbaarheid in de buurt te vergroten. Parkeren vindt met name plaats langs de buurtontsluitingsstraten, de Burgemeester van Leeuwenlaan, de Van Moerkerkenstraat en de Lodewijk van Deysselstraat.
ORM	G	In het gebied worden veel bestaande parkeerplekken opgeheven. Dit is afgestemd met Ruimteregie, maar er bestaat wel een kans dat men een auto gaat parkeren in het groen. Daarom adviseert het Expertiseteam om gebruik te maken van heesters onder de bestaande bomen omdat deze jaarrond aanwezig zijn, gemakkelijker zijn in beheer en kunnen voorkomen dat er geparkeerd wordt in de groenvakken onder de boom. Parkeren in het groen onder de boom kan het wortelpakket ernstig beschadigen.	In de tijdelijke situatie - waarbij slechts een smalle strook gemeentelijk eigendom is en het overige groen na bouwfase waarschijnlijk ingezaaid zal worden met gras - ligt gras meer voor de hand. Als anti-parkeermaatregel zullen hekjes in het onwerp opgenomen worden.

ORM	G	Het Expertiseteam adviseert daarnaast om een groenvak in principe niet vlak langs de rijbaan te leggen, omdat hierdoor het groen ook kan beschadigen. Dit betekent een band en een tegel tussen de rijbaan en het groenvak. Het Expertiseteam adviseert per boom te kijken hoe dit uitwerkt voor het groenvak of de vergrote boomspiegel en of dit het beste is voor het beschermen van die boom. Naschrift Expertiseteam mail d.d. 6 nov 2024 In het advies spreken we van een band en een tegel, omdat alleen een band het risico op het hoog / groot groeien van het groen naar over de band vergroot. Dit hindert het verkeer in de straten. Met de band en een tegel tussen het groenvak en de rijbaan is de kans daarop kleiner. Dit betekent inderdaad wel dat er ook een band nodig is waar het groenvak daadwerkelijk begint. Dit geven we mee als advies op basis van het beleid. Echter als hier een andere afweging wordt gemaakt, omdat de boom anders te veel in gevaar komt, omdat het niet past in de straten of omdat dit advies op deze plek juist het risico op parkeren op deze verharding vergroot kan het project een andere afweging maken. Dit kan dan later met een goede onderbouwing worden voorgelegd aan het Toetsteam bij de formele toets NB: het gaat hier alleen om de afscheiding tussen rijbaan en groenvak met een tegel en een band. De afscheiding tussen uitstapstrook en het groen is met alleen een band voldoende.	Vooralsnog komt hier gras en om de boom zoveel mogelijk ruimte te geven heeft het de voorkeur af te zien van een extra tegelrand met opsluitband. In de definitieve situatie zal met de soortkeuze van de beplanting onder de boom rekening gehouden worden met de situatie vlak naast de rijbaan, i.e. lage bodembedekkende beplanting.
ORM	G	Het Expertiseteam geeft de voorkeur aan de zonering van het groen op pagina 7 (in het boekje van het voorontwerp openbare ruimte) boven het groen op pagina 14. Dit geeft een rustiger beeld. Het Expertiseteam geeft hierbij mee om het groen goed aan te sluiten op het bestaande / toekomstige groen in Van Moerkerkenstraat en de Lodewijk van Deysselstraat en het groen van Rochdale tussen de bestaande en toekomstige bouwblokken.	Wordt meegenomen in het Voorontwerp Midden. In het Voorontwerp van de F-blokken blijft het gras omdat tijdens de sloop- en nieuwbouw van de I-blokken de beplanting te kwetsbaar is.

ORM	Vh	Voor de aansluiting van de drie straten op de Van Moerkerkenstraat en de Lodewijk van Deysselstraat is in verband met de rijrichting gekozen voor verschillende bochtstralen, namelijk R=4 en R=6. Het Expertiseteam adviseert deze bochtstralen allemaal R=6 te maken en een deel van het trottoir naast de bocht aan te leggen in dikkere regels zodat deze minder zullen verzakken.	
BAP	G	Nader kijken naar effect op bestaande bomen bij mogelijke ophoging maaiveld en beschikbare doorrij hoogte	Punt van aandacht bij DO
BAP	P	Liever fiets parkeervakkken met nietjes aan de kopse kanten en mogelijk één halverwege, om permanent fietsparkeren te voorkomen	Pucinni Rood zeg hierover het volgende: *- Fietsnietje: Een nietje kan het beste worden toegepast op locaties waar er voldoende kunnen worden geplaatst om aan de parkeerbehoefte te voldoen.* *- Fietsenrek: Op drukke locaties met beperkte openbare ruimte zorgen rekken voor meer structuur en efficiënter ruimtegebruik.* *- Fietsvak: Een fietsvak wordt toegepast voor het faciliteren van kort parkeren op drukke locaties met piekmomenten, zoals bij winkels, markten en horeca.* Het betreft hier geen drukke locatie, de ruimte is wel beperkt. Daarom houdt het project vast aan de rij fietsnietjes.
BAP	Vh	Dikke tegels (8 mm) voetpad ivm smalle profiel rijweg	
BAP	G	Groenvakjes tussen de parkeervakken afschermen met houten hekjes om parkeren te voorkomen	Project geeft de voorkeur aan de groene, stalen hekjes die op verschillende plekken in de stad worden toegepast. 
Part	G	Er zou eigenlijk aandacht besteed moeten worden aan de bomen in de binnentuin (die in beheer zijn van Rochdale), omdat ze dicht bij het gebouw komen en omdat ze op de 1e verdieping woont, is er veel schaduw in haar huis door de bomen	Punt vaan aandacht voor Rochdale. I.v.m. bouwwerkzaamheden zullen bomen vlak bij de gevel gekapt worden, daarmee is het probleem naar alle waarschijnlijkheid verholpen.
Part	S	Grasveld voor kinderen om te spelen, vooral voetbal, is erg belangrijk.	Tussen de I en F blokken - in het middengebied - komen grasveldjes die vrij te gebruiken zijn voor spelen en ontmoeten.