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

Voorontwerp

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.