

## TOELICHTING ONTWERP OUD-KRIMPEN DEELGEBIED 2

### Algemeen

De komende jaren wordt de buitenruimte in de wijk Oud-Krimpen opgeknapt. De wijk is opgedeeld in 4 deelgebieden.



De werkzaamheden in Deelgebied 1 zijn al in uitvoering.

Voor deelgebied 2 is samen met de Ontwerpgroep (ambassadeurs uit de wijk) een nieuw ontwerp opgesteld. Deelgebied 2 bestaat uit de straten Rotterdamseweg, IJsselstraat, Steenbakkerstraat, Kortlandstraat, Dwarstraat, Wethouder Brouwerstraat, Boezemstraat, Kleine Vlietstraat en Molenvlietsingel. Ook enkele woningen langs de IJsseldijk horen bij deelgebied 2.

Deze toelichting geeft een onderbouwing van de keuzes die tijdens het ontwerpproces zijn gemaakt.

### Weginrichting/verkeer

Bij de inrichting van de openbare ruimte houden we rekening met diverse randvoorwaarden zoals bereikbaarheid voor hulpdiensten, loopbaarheid van trottoirs en voldoende ruimte voor parkeervakken, spelen, verlichting en groen. De uitdaging is om binnen de beperkte beschikbare ruimte een goede invulling aan alle functies te geven.

#### Eénrichtingsverkeer

In de Steenbakkerstraat, Dwarstraat en Kortlandstraat is nu éénrichtingsverkeer.

Na overleg met de ontwerpgroep is besloten om ook éénrichtingsverkeer in te gaan stellen in de Rotterdamseweg, Boezemstraat, Kleine Vlietstraat en IJsselstraat t.h.v. huisnummers 51-69.

Bij éénrichtingsverkeer wordt de rijbaan smaller gemaakt, waardoor er meer ruimte overblijft voor voetgangers, geparkeerde auto's of groen.

Op de overige wegen in het gebied blijft het autoverkeer in beide richtingen rijden. Daarbij wordt het toegestaan om half op het trottoir te parkeren op de aangegeven parkeerstroken. Nu wordt dit ook al gedaan. Door de nieuwe weginrichting en bebording wordt ook officieel toegestaan.

### Maximumsnelheid 30 km/h

In alle straten van deelgebied 2 geldt een maximum snelheid van 30km/h. Conform de inrichtingseisen van “Duurzaam Veilig” worden er op de kruisingen plateaus toegepast. De plateaus versterken het beeld van een gelijkwaardige kruising en zorgen ook voor een verlaging van de snelheid. We willen voorkomen dat er door hoogteverschillen ongewenste trillingen optreden. Daarom worden de plateaus aangelegd met een flauw talud en een beperkt hoogteverschil van 7cm. Aan de Wethouder Brouwerstraat wordt één haaksparkeerplaats gereserveerd voor elektrische auto’s. De laadpaal wordt tussen twee haaksparkeervakken in geplaatst, zodat in de toekomst een uitbreiding naar 2 parkeervakken voor elektrische auto’s mogelijk is.

### Inritten

Bij veel woningen liggen al inritten. De meeste inritten worden duidelijk wél gebruikt. Maar er zijn er ook die níet aansluiten op een parkeerplaats op eigen erf. En ook hebben niet alle inritten een bijbehorende vergunning.

Een inrit gaat ten koste van een openbare parkeerplaats. Maar dit is aanvaardbaar als hierdoor een auto op privéterrein in plaats van de openbare ruimte geparkeerd wordt.

Wij willen de situatie op orde brengen: een nieuwe start maken door de nul-situatie vast te leggen, nieuwe inritten aan te leggen en nieuwe vergunningen te verlenen.

Als u aan de voorwaarden voldoet, krijgt ook u (kosteloos) een inrit en vergunning.

Dan moet u aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Er is een minimale breedte van 2 meter naast uw woning voor parkeren beschikbaar;
- Door de inrichting van uw tuin is parkeren op eigen terrein (naast de woning) ook echt mogelijk gemaakt.

### Verkeersuitgangspunten per straat

De belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp zijn hieronder per straat kort weergegeven:

#### Algerabrug

- Onder de Algerabrug wordt een nieuw parkeerterrein aangelegd

#### Rotterdamseweg

- instellen éénrichtingsverkeer (Noorderstraat IN , IJsselstraat UIT)
- versmallen rijbaan
- parkeervakken op trottoirniveau

#### IJsselstraat

- instellen éénrichtingsverkeer t.h.v. huisnummer 51-69 (Kortlandstraat IN , Wethouder Brouwerstraat UIT), overige delen van de IJsselstraat blijft verkeer in twee richtingen.
- parkeren half op trottoir toegestaan

#### Steenbakkerstraat

- éénrichtingsverkeer handhaven
- versmallen rijbaan
- parkeervakken op trottoirniveau aan de “even zijde”
- toevoeging schuine parkeerplaatsen bij speelplaats
- toevoeging parkeervakken bij oprit naar dijk

#### Dwarsstraat

- éénrichtingsverkeer handhaven

- versmallen rijbaan
- parkeervakken op trottoirniveau aan de zijde van huisnummer 1

#### Kortlandstraat

- éénrichtingsverkeer handhaven
- versmallen rijbaan
- parkeervakken op trottoirniveau aan de “oneven zijde”
- toevoeging parkeervakken bij afrit vanaf de dijk

#### Wethouder Brouwerstraat

- parkeren half op trottoir aan de even zijde toegestaan
- enkele langsparkeervakken aan de oneven zijde toegevoegd

#### Boezemstraat

- instellen éénrichtingsverkeer (Wethouder Brouwerstraat IN, Molenvlietsingel UIT)
- versmallen rijbaan
- parkeervakken op trottoirniveau aan de “oneven zijde”
- schuine parkeervakken toegevoegd in het ontwerp

#### Kleine Vlietstraat

- instellen éénrichtingsverkeer (Boezemstraat IN, Noorderstraat UIT)
- versmallen rijbaan
- parkeervakken op trottoirniveau aan de “oneven zijde”

#### Molenvlietsingel

- nieuwe langsparkeervakken met een groene uitstraling langs de brede groenstrook
- verboden om te parkeren op het trottoir
- wegversmalling om snelheid te verlagen

### **Toe te passen materialen**

Het bestaande bestratingsmateriaal is aan het einde van haar levensduur. Voor de inrichting van de wijk zullen nieuwe klinkers en tegels worden gebruikt.

In de rijbaan worden betonstraatstenen met een kleurechte deklaag toegepast. Deze stenen behouden ook op de langere termijn hun kleur. De kleur van de wegen met éénrichtingsverkeer wordt heidepaars, de wegen met verkeer in beide richtingen worden in terracotta uitgevoerd. De plateaus worden rood van kleur.

Parkeerhavens worden in kunststof grastegels uitgevoerd. Het hemelwater wordt daarbij via de ondergrond afgevoerd zodat er minder water naar het rioolstelsel loopt. Dit vanuit het oogpunt van klimaatbestendigheid. Om het comfort bij het in- en uitstappen te vergroten, worden er tussen de parkeervakken stroken met tegeltjes aangelegd.



Bij invalidenparkeerplaatsen worden geen kunststofgrastegels gebruikt: deze worden volledig in bestrating aangelegd.

De parkeervakken en stroken op trottoirniveau worden uitgevoerd met zwarte stenen met witte markeringsstenen erom heen.

Tussen de rijbaan en het trottoir zullen op veel plekken geleidebanden worden toegepast. Deze betonbanden hebben een schuine kant zodat inritten of parkeervakken eenvoudig toegankelijk zijn. Omdat parkeren op de trottoirs deels wordt toegestaan, worden er in de trottoirs betontegels toegepast die beter bestand zijn tegen de krachten die optreden bij het in- en uitrijden.

## Ophoging

Het uitgangspunt bij de reconstructie van een woonwijk is een minimaal peil van 65 cm boven het slootpeil. Bij dit peil is het openbaar gebied minder gevoelig voor overlast door hevige regenbuien. Omdat het openbaar gebied in de afgelopen tientallen jaren is verzakt, zal het openbaar gebied weer worden opgehoogd.

De meeste woningen in de Steenbakkerstraat, Dwarsstraat, IJsselstraat en Kortlandstraat zijn niet onderheid. Bij de nieuwe hoogteligging van het openbaar gebied is rekening gehouden met de lagere hoogte van de niet-onderheide panden. Door de relatief goede grondslag zijn de zettingen in het westelijk deel van de wijk beperkt. De ophogingen variëren hier tussen 0 en 20cm.

In het oostelijk deel staan vooral woningen die wél zijn onderheid (Wethouder Brouwerstraat, Boezemstraat, Kleine Vlietstraat en Molenvlietsingel). De grondslag is hier over het algemeen wat minder gunstig dan in het westelijk deel. Om het openbaar gebied weer op het gewenste niveau te krijgen zal er 20 tot plaatselijk 60 cm worden opgehoogd.

## Groen

Alle bestaande bomen zijn geschouwd. Daarbij is gebleken dat de conditie van de meeste bomen niet goed genoeg is om de uit te voeren werkzaamheden te kunnen overleven. Daarom zullen veel van de bestaande bomen helaas moeten worden gerooid.

In tegenstelling tot deelgebied 1 komen in deelgebied 2 geen boombakken op nieuwe locaties. De nieuwe bomen worden geplant tussen de parkeervakken en op gelijke hoogte met het trottoir.

Uitgangspunten en ontwerpkeuzes Groenplan:

- Er is gekeken welke bomen nog zo'n goede conditie hebben dat het loont om geld te besteden aan verbeteringsmaatregelen;
- Bestaande (gezonde) grotere bomen die een ophoging kunnen overleven zijn belangrijk om te behouden in het kader van klimaatbestendigheid;
- Veel bomen kunnen de reconstructie niet overleven, vanwege een slechte conditie, ophogingen, fluctuaties in de grondwaterstand en door werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Voor de herinrichting is gekozen voor een kleiner aantal bomen aan één zijde van de straat. Door de ligging van kabels en leidingen is het niet mogelijk om aan twee zijden bomen te planten.
- Bomen worden geplant op trottoirniveau en niet in boombakken (met de Kortlandstraat als uitzondering).
- Ondergronds netwerk van kabels en leidingen bemoeilijken de aanplant van nieuwe bomen. In vergelijking met deelgebied 1 is er in deelgebied 2 wél wat meer ruimte beschikbaar. Voor de nieuwe bomen betekent dit dat een ruimere keuze voor middelgrote bomen tot 12 meter mogelijk is.
- Voor de hele wijk Oud Krimpen wordt bekeken waar het mogelijk is om de groenvakken iets lager aan te leggen. Dat kan helpen bij het voorkomen van water op straat.

Voorlopige keuzes voor invulling van het concept groenplan deelgebied 2:

- Voor de boomsoortkeuzes is o.a. gekeken naar gewenste boomtype(n) die niet te breed en hoog worden. Dit is vooral afhankelijk van de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte. In de meeste gevallen is gekozen voor relatief smalle bomen tot 12 meter hoog.
- Aanvankelijk was het de bedoeling de boombakken in de Kortlandstraat te handhaven. In deelgebied 1 is gebleken dat dit praktisch niet mogelijk is vanwege werkzaamheden aan kabels en leidingen. De boombakken moesten hiervoor tijdelijk verplaatst worden. Het netjes terugplaatsen was niet mogelijk, omdat de bakken van hout zijn en tijdens het verplaatsen niet meer sterk genoeg bleken. Wij verwachten dat dit in deelgebied 2 ook zal spelen. Dan worden de bakken vervangen door kunststoffen boombakken.

## Verlichting

Al eerder is de openbare verlichting ten zuiden van de C.G. Roosweg (o.a. Tuinstraat, Waalstraat, Oosterstraat) vervangen door nostalgische LED-verlichting. Deze lichtmasten beschikken over energiezuinige LED-verlichting, maar hebben wel de karakteristieke uitstraling die past bij de wijk. Deze nostalgische lichtmasten zullen ook in deelgebied 2 worden toegepast.



Bij de nieuwe parkeervakken onder de Algerabrug zullen voldoende nieuwe (gewone en geen nostalgische) lichtmasten worden geplaatst.

## Riolering

### Hoofdriaal

In de wijk ligt gemengde riolering dat het einde van de theoretische levensduur heeft bereikt. Gezien de kans op het ontstaan van schade aan niet onderheide bebouwing door (het graven van diepe sleuven bij) rioolvervanging zijn wij voorzichtig bij de keuze om de riolen al dan niet te vervangen.

Er is daarom onderzoek gedaan naar het functioneren en de kwaliteit van de riolering om na te gaan of vervanging echt nodig is of dat de levensduur van het riool voldoende kan worden verlengd door het aanbrengen van een kunststof kous aan de binnenzijde van de rioolbuis (relining).

Uit het onderzoek volgt dat binnen deelgebied 2 de afstroming in het huidige rioolstelsel door ongelijke zettingen op enkele plaatsen slecht is. Daardoor verloopt de afvoer van afvalwater niet goed en is het riool altijd gevuld met afvalwater. De afstroming kan alleen worden verbeterd door vervanging van het verzakte riool.

Daar waar dit met oog op de gevoelige bebouwing zonder onacceptabele risico's mogelijk is wordt het verzakte riool vervangen. Dit betreft de riolering in de Rotterdamseweg, IJsselstraat, Wethouder Brouwerstraat, Boezemstraat, Kleine Vlietstraat en Molenvlietsingel.

In de Steenbakkerstraat, Dwarsstraat en Kortlandstraat wordt het risico van rioolvervanging voor de niet- onderheide bebouwing te groot geacht. De riolering zal hier door relining worden gerenoveerd. De levensduur van het riool wordt daarmee verlengd met minimaal 45-50 jaar.

Tegelijk met het vervangen van het gemengde riool wordt er in diverse straten een apart hemelwaterriool aangelegd. Door het regenwater via een apart rioolstelsel af te voeren, wordt het gemengde rioolstelsel ontlast. Dit is gunstig voor woningen die gevoelig zijn voor wateroverlast bij extreme neerslag.

### Huisaansluitingen

Het onderhoud aan en vervangen van huisaansluitingen behoort tot de verantwoordelijkheid van de woningeigenaar.

Bij de reconstructie maken wij een gebaar: wij vervangen het gedeelte van de huisaansluiting vanaf het hoofdriaal tot aan de erfgrans. Daarbij krijgen alle percelen een eigen rioolaansluiting aangeboden zodat gecombineerde aansluitingen van meerdere percelen bij de reconstructie of in de toekomst gescheiden kunnen worden.

## Drainage

Als gevolg van vervanging en relining van de riolering zal het rioolstelsel volledig waterdicht worden. De mogelijke drainerende werking van het riool komt daarmee te vervallen wat kan leiden tot ontoelaatbare stijging van de grondwaterstand. Om de grondwaterstand in het openbare gebied zo goed mogelijk te kunnen reguleren wordt in alle straten drainage aangelegd. Daar waar ook hemelwaterriolering wordt aangelegd worden drainage en regenwaterriolering gecombineerd tot een drainage-transport (DT) riool.

De drainage voert in natte perioden overtollig hemelwater af naar de Molenvlietsingel. In droge perioden vindt via het drainagesysteem aanvulling van grondwater plaats vanuit de Molenvlietsingel. Het grondwaterpeil zal ter plaatse van de drainage ongeveer gelijk zijn aan het streefpeil van het oppervlaktewater (-2,07/-2,02 m NAP).

Om particuliere grondeigenaren de mogelijkheid te bieden overtollig grondwater af te voeren worden vanuit de hoofddrain per woning(blok) uitleggers aangelegd tot aan de perceelgrens. Hier kunnen particulieren dan desgewenst zelf op aansluiten.