

NOTITIE ONTWERPUITGANGSPUNTEN OUD-KRIMPEN DEELGEBIED 1

Algemeen

De komende jaren wordt de wijk Oud-Krimpen integraal aangepakt. De wijk is opgedeeld in 4 deelgebieden die aansluitend aan elkaar gereconstrueerd zullen worden. Deelgebied 1 bestaat uit de straten Kortlandstraat, Steenbakkerstraat, Rotterdamseweg, Kruisstraat, Weteringsingel en Prins Bernhardstraat. Deze notitie geeft een onderbouwing van de keuzes die gedurende het ontwerpproces voor deelgebied 1 zijn gemaakt. De beschreven keuzes geven input voor het Visiedocument.

Weginrichting/verkeer

Bij de inrichting van de openbare ruimte moet er rekening gehouden worden met diverse randvoorwaarden zoals bereikbaarheid voor hulpdiensten, beloopbaarheid van trottoirs en voldoende ruimte voor parkeervakken en groen. De uitdaging is om binnen de beperkte beschikbare ruimte een goede invulling aan alle functies te geven.

Voor de zuidelijke delen van de Kortlandstraat en Steenbakkerstraat is er een afweging gemaakt tussen verkeer in beide richtingen of éénrichtingsverkeer. Deze straten komen in aanmerking voor éénrichtingsverkeer omdat er in de huidige situatie aan één zijde van de weg geparkeerd en omdat er aan de andere zijde van de weg inritten naar particuliere tuinen zijn. Na overleg met de ontwerpgroep is er besloten om éénrichtingsverkeer in te stellen. Inrijden vanaf de Weteringsingel is in de toekomstige situatie niet meer mogelijk. Op de overige wegen in het plangebied blijft het autoverkeer in beide richtingen rijden. Daarbij wordt het toegestaan om half op het trottoir te parkeren. In de huidige situatie wordt dit ook reeds gedaan, maar door de nieuwe weginrichting en bebording wordt dit geformaliseerd.

Om de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen en de gevolgen van de blauwe zone te beperken wordt er in het gebied ten zuiden van de Kruisstraat een parkeerverbodzone ingesteld. Er mag daar alleen in de officiële parkeervakken worden geparkeerd. Het vrachtwagenverbod blijft van kracht in de wijk.

De oversteek bij de Kwalitaria aan de Prins Bernhardstraat is door de Coördinatiecommissie Verkeerszaken (CCV) beoordeeld op veiligheid. De commissie is van mening dat ter plaatse geen voetgangersoversteekplaats moet worden aangelegd, omdat deze locatie ligt in een 30 km/h-zone.

In alle straten van deelgebied 1 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 tevens voor een verlaging van de snelheid. Om te voorkomen dat er ongewenste trillingen optreden, zullen de plateaus uitgevoerd worden met een flauw talud en een beperkt hoogteverschil van 7cm. De Rotterdamseweg wordt vaker dan de overige wegen als een doorgaande route gebruikt. Het wegprofiel van de Rotterdamseweg is wat ruimer dan de overige straten. Om te voorkomen dat er te hard wordt gereden, zijn er in het ontwerp van de Rotterdamseweg twee wegversmallingen opgenomen.

In de huidige situatie zijn er veel inritten naar particuliere percelen die niet meer als zodanig worden gebruikt. Deze inritten komen fysiek niet meer terug. Op deze manier kunnen er in het openbaar gebied meer parkeervakken worden gerealiseerd.

Aan de Weteringsingel en Rotterdamseweg wordt één haaksparkeerplaats gereserveerd voor elektrische auto's. De laadpalen worden tussen twee haaksparkeervakken in geplaatst,

zodat in de toekomst een uitbreiding naar 2 parkeervakken voor elektrische auto's mogelijk is. In dat geval dient er opnieuw een verkeersbesluit te worden genomen en bebording bijgeplaatst te worden.

Materialisering

Het huidige bestratingsmateriaal is aan het einde van haar levensduur. Voor de inrichting van de wijk zal nieuw bestratingsmateriaal worden gebruikt. In de rijbaan worden betonstraatstenen met een kleurechte deklaag toegepast. De kleur van de rijbaan in woonstraten wordt heidepaars, plateaus worden in rood uitgevoerd. In doorgaande routes zal de rijbaan worden uitgevoerd in de kleur terracotta. Dit betreffen de straten Rotterdamseweg, Weteringsingel. Deze kleur komt overeen met de bestrating in de Koningin Julianastraat en Prins Bernhardstraat.

In de parkeervakken worden kunststof grastegels toegepast. Het hemelwater wordt daarbij via de ondergrond afgevoerd zodat de afvoer naar het rioolstelsel wordt verminderd. Dit vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie. Het gras wordt direct in definitieve vorm aangebracht, zodat er meer zekerheid is dat het gras daadwerkelijk aan zal slaan. Om het comfort bij het in- en uitstappen te vergroten, worden er tussen de parkeervakken stroken met tegeltjes aangelegd. Ter plaatse van invalideparkeerplaatsen wordt het gehele parkeervak bestraat.

Tussen de rijbaan en het trottoir zullen geleidebanden worden toegepast. Aangezien het parkeren op de trottoirs wordt toegestaan, worden er in de trottoirs betontegels 20x20x8cm toegepast. Het straatwerk is daarmee beter bestand tegen de krachten die optreden bij het in- en uitrijden.

Ophoging

In de wijk Oud-Krimpen staan veelal niet onderheide woningen. Door de relatief goede grondslag zijn de zettingen van het openbaar gebied beperkt. Het uitgangspunt bij de reconstructie van een woonwijk is een minimaal peil van 65 cm boven het polderpeil. Bij dit peil is het openbaar gebied minder gevoelig voor overlast door hevige regenbuien. De wegfundering ligt daarbij boven het grondwaterpeil, zodat er geen verpapping van de wegfundering optreedt.

Grote delen van deelgebied 1 liggen nu al hoger dan 65 cm boven het polderpeil. Na feedback van de ontwerpgroep is de ontwerphoogte voor het openbare gebied dan ook naar beneden bijgesteld en is er meer rekening gehouden met de lage ligging van niet-onderheide panden. Om aansluiting te vinden bij de diverse vloerpeilen in de wijk fluctueert het peil van de bestrating ongeveer 20 cm. Om te grote fluctuaties te voorkomen wordt er per wegvak één gemiddelde hoogte gehanteerd. Daarvoor dient er op een paar locaties enkele centimeters te worden ontgraven.

Op enkele locaties binnen deelgebied 1 komen als gevolg van de ophoging de woningen lager te liggen dan het openbaar gebied. Met keerwanden of opsluitbanden wordt daar het hoogteverschil tussen het openbaar gebied en de particuliere tuinen opgevangen. Er wordt daardoor (zoveel mogelijk) voorkomen dat hemelwater vanaf het openbaar gebied de tuinen instroomt.

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 de meeste bomen moeten worden gerooid.

Vanwege de hoge parkeerdruk is besloten om de bomen niet tussen de parkeervakken, maar achter de parkeervakken in boombakken te plaatsen. Daardoor kunnen er meer parkeervakken worden gerealiseerd. De consequentie hiervan is wél dat de door de ontwerpgroep gekozen sierpeer niet meer toegepast kan worden.

Uitgangspunten en ontwerpkeuzes Groenplan:

- Voor de bestaande bomen is een inventarisatie gemaakt die op basis van status en conditie per straat zijn ingeschaald naar investeringsbereidheid;
- Bestaande (gezonde) grotere bomen die een ophoging kunnen overleven zijn belangrijk om te behouden in het kader van klimaatadaptatie;
- Veel bomen zullen niet in staat zijn de reconstructie te overleven, vanwege een slechte conditie, ophogingen, fluctuaties in de grondwaterstand en door werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Voor de herinrichting is gekozen voor een beperkter aantal bomen aan één zijde van de straat, vanwege de ligging van kabels en leidingen is aan twee zijden bomen niet mogelijk.
- Ondergronds netwerk van kabels en leidingen bemoeilijken in sterke mate de aanplant van nieuwe bomen, hierdoor dienen kleinere boomsoorten zoals in de Kortlandstraat toegepast te worden;
- Vanwege beperkte doorwortelbare ruimte en ontwerpkeuzes voor parkeren is voor de inrichting met boombakken gekozen.
- Voor de hele wijk Oud Krimpen wordt bekeken waar een verlaagde groenstructuur is te realiseren, hierdoor kan water op straat worden voorkomen.

Verlichting

Vooruitlopend op de integrale reconstructie van de wijk is de openbare verlichting ten zuiden van de C.G. Roosweg vervangen door nostalgische LED-verlichting. De bewoners van deelgebied 1 zouden de nostalgische verlichting ook graag in hun wijk willen zien. De kosten voor de nostalgische verlichting liggen 50% hoger dan de kosten voor functionele LED-verlichting. Aan het college wordt geadviseerd om gehoor te geven aan de wens van de bewoners.

Riolering

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 rioolvervangings is het rücksichtslos vervangen van alle riolering op basis van theoretische levensduur niet toelaatbaar en bovendien niet duurzaam.

Er is daarom nader onderzoek gedaan naar het functioneren en de kwaliteit van de riolering om na te gaan of vervanging daadwerkelijk nodig is of dat de levensduur van het riool eventueel voldoende kan worden verlengd met no-dig methoden (relinen, oftewel aanbrengen van een kunststoffen “kous” aan de binnenzijde van de rioolbuis).

Modelberekeningen tonen aan dat de afvoercapaciteit van het huidige rioolstelsel voldoende is om bij maatgevende buien het ontstaan van water op straat te voorkomen. Bovendien blijkt uit studie dat bij ook bij extreme neerslag, wanneer het rioolstelsel overbelast raakt, de kans op wateroverlast in deelgebied 1 zeer klein en daarmee acceptabel is. Dit noopt dan ook niet tot maatregelen aan het rioolstelsel binnen deelgebied 1.

Uit het onderzoek volgt wel dat binnen deelgebied 1 de afstroming in het huidige rioolstelsel, als gevolg van ongelijkmatige zettingen, op enkele plaatsen slecht is waardoor de afvoer van afvalwater niet adequaat verloopt en het riool continue is 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, Kruisstraat en Bernhardstraat-Weteringsingel.

In de Steenbakkerstraat wordt het risico van rioolvervanging (relatief diep liggend riool 600 mm) voor de bebouwing te groot geacht en is in overleg met de rioolbeheerder besloten de minder goede afstroming te accepteren. Eventuele negatieve gevolgen van deze keuze (ontstaan van slibophoping en stankklachten) zullen door intensiever beheer (reiniging) zoveel mogelijk worden tegengegaan.

Naast de afstroming is ook de kwaliteit van de objecten (buizen) beoordeeld. Hieruit blijkt dat binnen deelgebied 1 de stabiliteit van het riool over het algemeen goed is maar dat het riool veelal niet goed waterdicht is. Daar waar vervanging op basis van afstroming niet nodig is maar de kwaliteit of waterdichtheid van het riool onvoldoende is wordt het riool gerenoveerd middels relining. De levensduur van het riool wordt daarmee verlengd met minimaal 45-50 jaar.

Bij de reconstructie worden alle huisaansluitingen vanaf het hoofdriool tot aan de perceelgrens vervangen. Daarbij krijgen alle percelen een eigen rioolaansluiting aangeboden zodat gecombineerde aansluitingen van meerdere percelen bij de reconstructie of in de toekomst gescheiden kunnen worden.

Voor deelgebied 1 is de kans op wateroverlast bij extreme neerslag klein. Dit geldt echter niet voor de aangrenzende Noorderstraat. Hoewel er nog studie gaande is naar de eventuele maatregelen voor de Noorderstraat wordt bij de reconstructie van deelgebied 1 alvast een "no-regret"-maatregelen getroffen om de Noorderstraat bij hevige neerslag te kunnen ontlasten. Deze maatregel bestaat uit de aanleg van een regenwaterriool in de Rotterdamseweg, tussen de Noorderstaat en Weteringsingel. Via dit regenwaterriool kan eventueel overtollig water vanaf de Noorderstraat naar de Weteringsingel worden afgevoerd. Bovendien wordt met de aanleg van dit regenwaterriool de verharding van de Rotterdamseweg afgekoppeld waardoor het gemengde rioolstelsel wordt ontlast wat tevens gunstig is voor de Noorderstraat.

Conform gemeentelijk beleid (GRP) wordt in principe bij rioolvervanging in het gebied ten noorden van de Nieuwe Tiendweg niet afgekoppeld. In afwijking hierop wordt in deelgebied 1, gelijktijdig met het vervangen van het riool in de Weteringsingel-Prins Bernhardstraat toch een separaat hemelwaterriool aangelegd waarmee wordt afgekoppeld. Reden hiervoor is dat hier sprake is van relatief veel verhard oppervlak op beperkte afstand van oppervlaktewater waardoor het afkoppelen relatief eenvoudig en goedkoop kan worden uitgevoerd.

Drainage

Als gevolg van vervanging en relining zal het rioolstelsel 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 tevens 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 Weteringsingel. In droge perioden vindt via het drainagesysteem aanvulling van grondwater plaats vanuit de Weteringsingel. 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.

Welke aandachtspunten uit de ontwerpgroep zijn meegenomen in het ontwerp?

- Aanleg van een wandelpad langs de Weteringsingel.
- Keuze voor betonstraatstenen kleur heidepaars in de rijbaan.
- Er wordt minder opgehoogd in het openbaar gebied. Bepaalde delen zullen zelfs enkele centimeters worden afgegraven.
- Omdraaien van éénrichtingsverkeer in het zuidelijke deel van de Steenbakkerstraat.
- Bepaalde delen van de riolering worden gerelined in plaats van vervangen.
- De voorkeur voor nostalgische verlichting wordt voorgedragen aan het College.
- Aandacht voor uitvoeringsrisico's in relatie tot de gevoelige bebouwing!
- Toepassing verkeersremmende maatregelen in de Rotterdamseweg.
- De groenstrook langs de C.G. Roosweg is op het op smalste stuk enigszins verbreed.
- Geen kunststof grastegels toepassen bij invalideparkeerplaatsen.