



Notitie Woningbouw Dotterlei versie: CONCEPT - 6 april 2021

Notitie Woningbouw Dotterlei

INHOUDSOPGAVE

AANLEIDING _____ p. 4

MOGELIJKHEDEN _____ p. 5

UITGANGSPUNTEN _____ p. 6

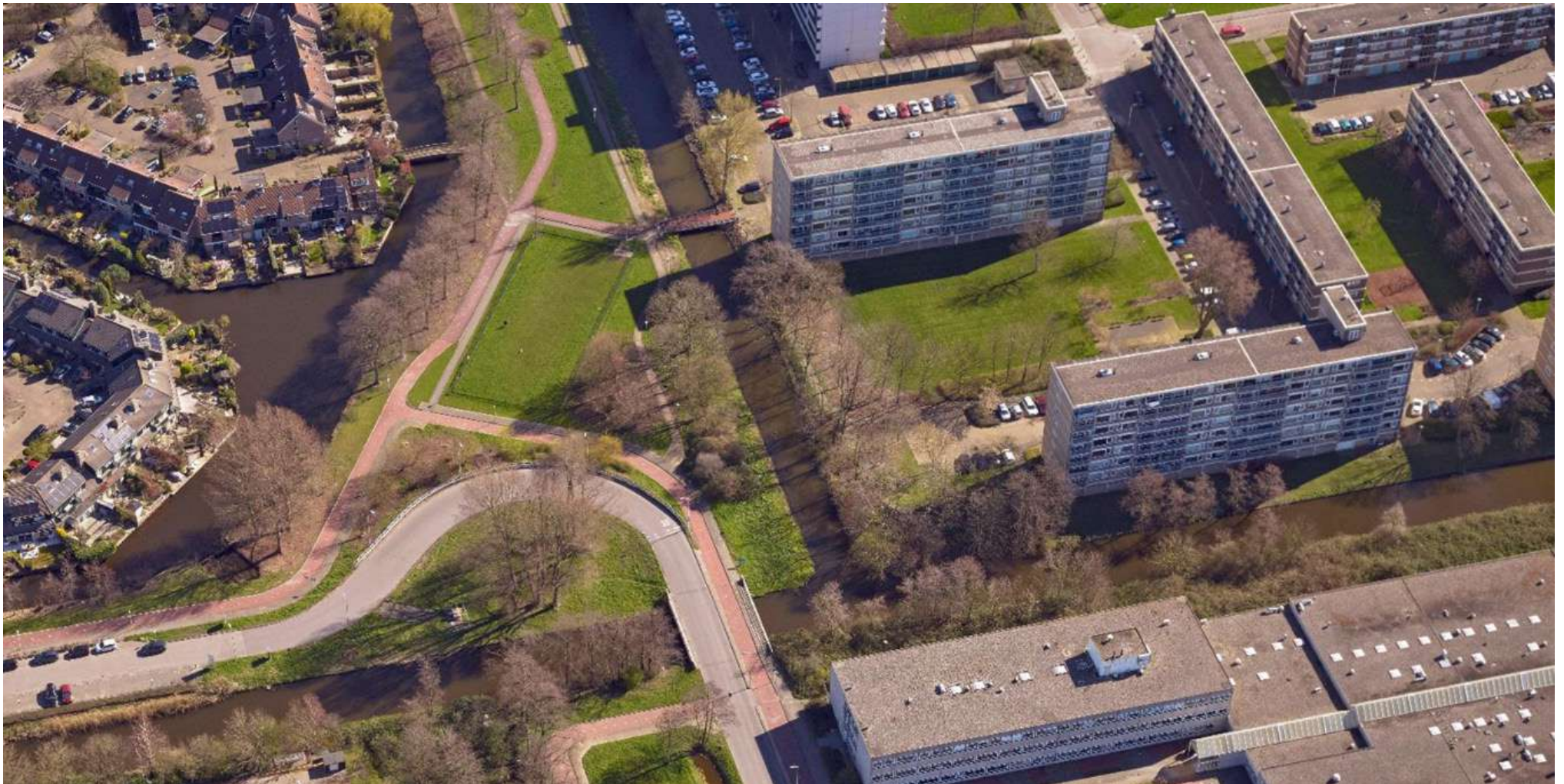
VOORKEURSVARIANT _____ p. 7



1. Aanleiding

In het koersdocument van de Gebiedsvisie Florabuurt is opgenomen om te verkennen of het wenselijk is ongeveer 80 appartementen aan de Dotterlei te bouwen. Het gaat om de hoek van de Florabuurt bij het IJsselland Ziekenhuis. Woningbouw op deze locatie draagt bij aan een gevarieerdere woningvoorraad in de Florabuurt, de mogelijkheid om door te stromen naar een andere woning in de buurt en versterkt het draagvlak voor voorzieningen. Maar er

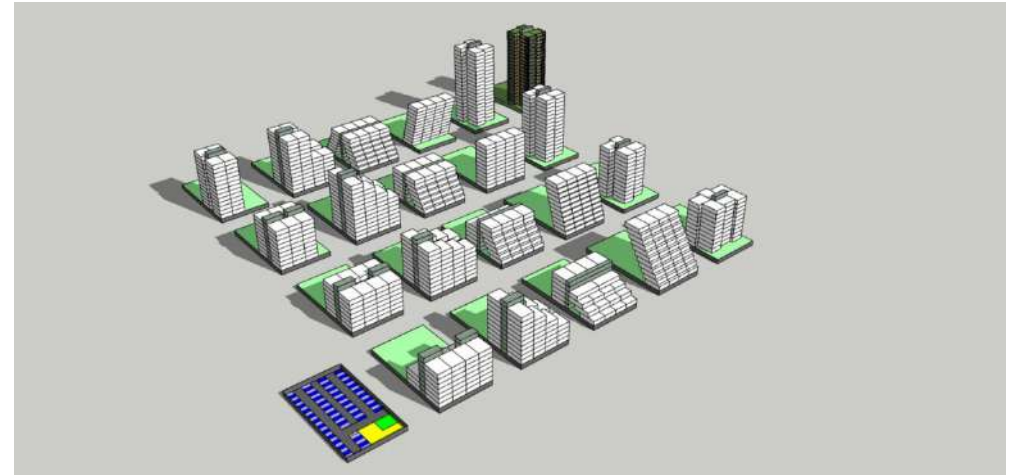
zijn ook zorgen dat door de bouw van woningen groen verloren gaat,. Dat er meer verkeer komt, onvoldoende parkeergelegenheid zal zijn en de bewoners van Het Truweel uitzicht en bezonning verliezen. Vanwege deze zorgen is afgesproken om eerst een verkenning te doen of woningbouw aan de Dotterlei wenselijk is. In deze notitie vatten we de resultaten hiervan samen.



2. Mogelijkheden

De hoek van de Florabuurt bij het IJsselland Ziekenhuis wordt momenteel weinig gebruikt. Aan de overzijde van deze locatie in Rotterdam zijn ABB en de Gemeente Rotterdam in gesprek over het ontwikkelen van woningen op de locatie van het voormalige Techniek College. Het gaat om ongeveer 200 woningen. We zien daardoor in afstemming met die ontwikkeling kansen om op deze locatie woningen toe te voegen. In het koersdocument zijn we uitgegaan van ongeveer 80 appartementen, met een hoogte tot maximaal 20 bouwlagen.

Na vaststelling van het koersdocument hebben we 20 verschillende varianten voor woningbouw onderzocht. Het gaat om terrasachtige gebouwen en om woontorens in verschillende hoogten.



3. Uitgangspunten

Mogelijke woningbouw aan de Dotterlei moet voldoen aan een aantal uitgangspunten. Daarbij gaan we ook in op de zorgen die leven bij omwonenden over het toevoegen van nieuwe woningen. Als besloten wordt woningbouw mogelijk te maken aan de Dotterlei worden deze uitgangspunten verder uitgewerkt.

Tot in ieder geval 2027 worden er geen woningen aan de Dotterlei gebouwd. Naar verwachting zijn in 2027 het kindcentrum en de woningbouw in het middengebied gereed. Pas hierna wordt een definitief besluit genomen over woningbouw aan de Dotterlei.

Woningen

Aanvullend op de bestaande woningvoorraad in de Florabuurt willen we op deze locatie huur- en/of koopappartementen realiseren in de vrije sector. Bij koop denken we vooral aan woningen met een koopprijs tot de NHG grens en bij huur vooral aan woningen met een huurprijs in het middensegment. Het aantal woningen wordt bepaald aan de hand van de overige uitgangspunten.

Groen

Het bouwen van woningen leidt tot minder m² openbaar groen. De Florabuurt is én blijft een buurt met veel openbaar groen. We willen het verlies van groen aan de Dotterlei zoveel mogelijk beperken. Daarom willen we dat de woningen zelf zo min mogelijk ruimte innemen. We willen dat het parkeren in een (minstens) halfverdiepte parkeergarage wordt opgelost. Op de parkeergarage kan een (grotendeels) openbaar toegankelijk daktuin komen. De daktuin is met trappen en/of een talud verbonden met de rest van de groene buitenruimte. Door de daktuin staan geparkeerde auto's uit het zicht en blijven omwonenden uitkijken op een groene buitenruimte. We willen ook dat wandelroutes langs het water en tussen flat Het Truweel en de nieuwbouw mogelijk blijven. Hierbij letten we ook goed op de sociale veiligheid.

Bezinning

De bouw van nieuwe woningen zorgt voor schaduw, zeker als gekozen wordt voor hoogbouw. Er moet in ieder geval voldaan worden aan de minimumnorm voor bezinning: minstens twee uur zon in de woonkamer op 19 februari (en 23 oktober) tussen 08.40 en 16.40. Het streven is om aan de streefnorm te voldoen: op 20 januari (en 23 november) 3 uur zon in de woonkamer tussen 09.40 en 15.40.

Parkeren

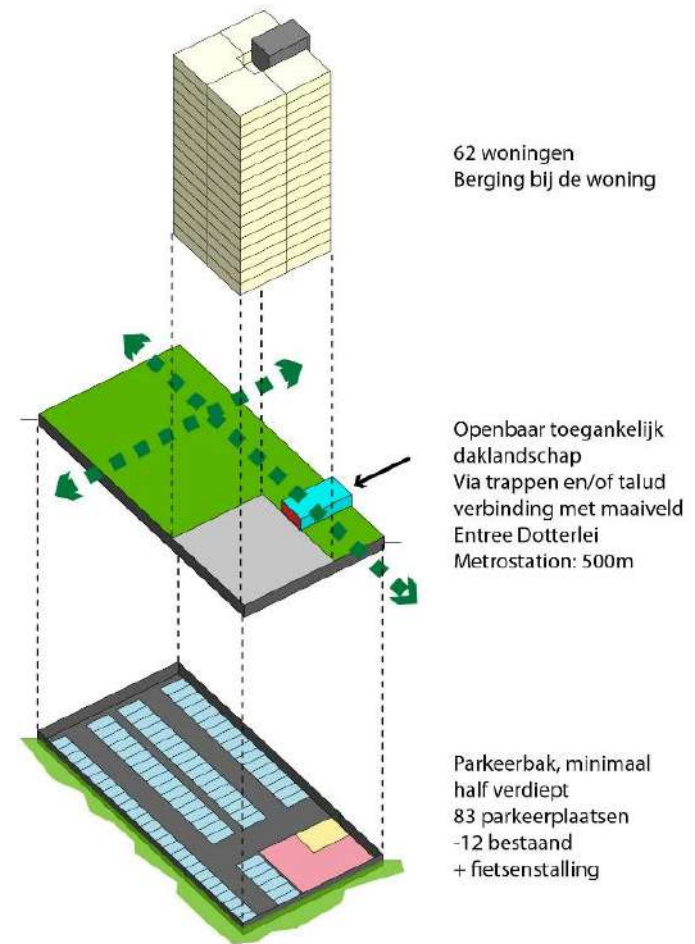
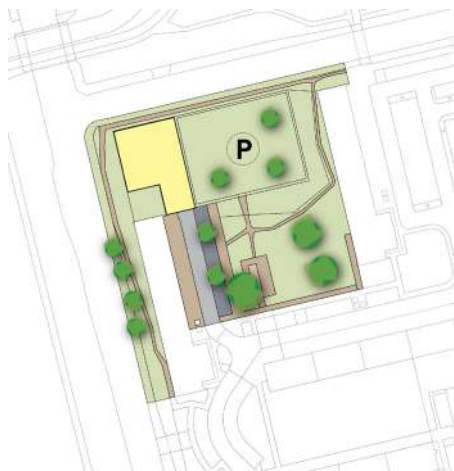
Het is belangrijk dat er voor deze nieuwe woningen genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Te weinig parkeerplaatsen zal leiden tot parkeeroverlast omdat er in dat geval op stoepen en mogelijk in het groen zal worden geparkeerd. We houden bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen rekening met de specifieke eigenschappen van de buurt. Het autobezit ligt hier lager dan gemiddeld. Ook differentiëren we naar het type woning en het woonoppervlak. Bij het realiseren van de nieuwe woningen benutten we eerst eventuele restcapaciteit van de bestaande parkeerplaatsen. Deze moet dan uiteraard wel op voldoende korte afstand liggen. Op die manier zorgen we er voor dat er genoeg parkeerplaatsen zijn. Maar ook dat we niet meer parkeerplaatsen maken dan nodig ten koste van de openbare ruimte (waaronder groen). Bij het verder uitwerken van de plannen voeren we, waar nodig, aanvullend parkeeronderzoek uit.

4. Voorkeursvariant

Op basis van bovenstaande uitgangspunten hebben we een voorkeursvariant voor woningbouw aan de Dotterlei ontwikkeld. Deze beschrijven we hieronder.

Om zoveel mogelijk groen te behouden heeft een woontoren de voorkeur boven een meer terrasvormig gebouw. Dit ook om een zo groot mogelijke afstand te kunnen aanhouden tot flat Het Truweel. Nieuwbouw willen we zoveel mogelijk in de hoek van de Florabuurt realiseren. Er moet daarbij een aantrekkelijke, groene en veilige wandelroute mogelijk blijven langs het water. De plaatsing van de woontoren moet nog wel worden afgestemd met de hulpdiensten. Vanwege de uitgangspunten ten aanzien van groen, bezonning en parkeren denken we aan het realiseren van ongeveer 60 appartementen in 16 woonlagen. Het gaat om appartementen in de vrije sector (huur en koop).

Het parkeren is in een (minimaal) half verdiepte parkeergarage. De entree van de woningen en de parkeergarage bevindt zich aan de Dotterlei. Bovenop de parkeergarage moet een (grotendeels) openbaar toegankelijk daklandschap worden aangelegd. Deze daktuin is via trappen en/of een talud verbonden met het straatniveau.



We hebben onderzocht of de voorkeursvariant voldoet aan de minimumnorm voor bezonning en of aan de streefnorm kan worden voldaan. Beide is het geval met de voorkeursvariant. Onderstaande figuren gaan uit van de streefnorm. Het eerste beeld laat de bezonning zien op 20 januari (en 23 november) om 12.15 uur, het tweede beeld de bezonning op 20 januari (en 23 november) om 15.15 uur. Op het Truweel valt tussen deze tijden geen schaduw van de nieuwbouw. *In de online stadsatlas van Gemeente Capelle aan den IJssel kunt u voor elk gewenst tijdstip de bezonning zien. De stadsatlas is te vinden op stadsatlas.capelle.nl. Daarna klikt u op 'ontwikkelingen' en vervolgens op 'gebiedsvisie Florabuurt (concept)'.*







Notitie Woningbouw Wingerd versie: CONCEPT - 6 april 2021

Notitie Woningbouw Wingerd

INHOUDSOPGAVE

AANLEIDING _____	p. 4
HISTORISCHE CONTEXT _____	p. 5
VERDER IN DE TOEKOMST _____	p. 6
UITGANGSPUNTEN _____	p. 8
VARIANTEN _____	p. 10



1. Aanleiding

In het koersdocument van de Gebiedsvisie Florabuurt is het mogelijk maken van de bouw van zestien grondgebonden eengezinswoningen aan de Wingerd opgenomen. Het gaat om sociale huurwoningen die gerealiseerd worden door Havensteder. Ten tijde van het koersdocument werd gedacht aan acht woningen in het noordelijke hofje en acht woningen in het zuidelijke hofje. Steeds in rijtjes van vier woningen met de achtertuinen naar elkaar.

Grondgebonden eengezinswoningen zijn nu nog niet aanwezig in de Florabuurt. Het aantal locaties om grondgebonden woningen te realiseren in Capelle aan den IJssel is bovendien beperkt. Woningbouw aan de Wingerd draagt bij aan een gevarieerdere woningvoorraad in de Florabuurt. En aan de mogelijkheid om door te stromen naar een andere woning in de buurt. Extra woningbouw versterkt tot slot het draagvlak voor voorzieningen. Maar er zijn ook zorgen dat door de bouw van woningen groen verloren gaat. Dat er onvoldoende parkeergelegenheid zal zijn. De privacy van bewoners van de portiekwoningen verslechterd en zorgen over het zicht op tuinen die wellicht minder netjes worden onderhouden. Daarom is afgesproken eerst een verkenning te doen of woningbouw aan de Wingerd wenselijk is. In deze notitie vatten we de resultaten van deze verkenning samen.



2. Historische context

De Florabuurt is als onderdeel van het 'Uitbreidingsplan Schenkel' in hoog tempo ontwikkeld en kenmerkt zich door de typische stempelstructuur, die na de Tweede Wereldoorlog veel gebruikt werd voor stadsuitbreidingen. De woningnood in de jaren vijftig en zestig, veroorzaakt door de oorlog en de sterke bevolkingsgroei daarna, maakte grootschalige oplossingen noodzakelijk. Nieuwbuurwijken werden 'uit de grond gestampt', vaak in de vorm van 'stempels' waarbij elke stempel een eigen buurtje vormt met diverse woningen: hoogbouw (galerijflats met lift), portiekwoningen (portiekflats zonder lift) en grondgebonden woningen. Die grondgebonden woningen ontbreken op dit moment echter in de stempels in de Florabuurt. Belangrijk kenmerk van dit soort wijken

is de relatief grote hoeveelheid openbaar groen. Op 17 juni 1966 werd de eerste paal geslagen voor de bouw van de 432 portiekwoningen aan de Bongerd en de Wingerd. De portiekwoningen zijn ontworpen door het architectenbureau E.F. Groosman. De grondlegger van dit bureau, Ernest Groosman (1917- 1999), ontwierp bijvoorbeeld ook Ahoy in Rotterdam.

Aan de Wingerd zijn drie stempels van portiekwoningen te onderscheiden (zie linker afbeelding). De stempels maken onderdeel uit van een grotere grid structuur samen met de twee andere portiekwoningen aan de Wingerd en Wilgenhoek. Tussen de bebouwing bevinden zich groene zichtlijnen (zie

middelste afbeelding). Als we deze structurende elementen met elkaar combineren ontstaan zes locaties waar we mogelijkheden zien om nieuwbouw toe te voegen. De locaties ter hoogte van de winkelstrip zijn vanwege hun ligging of beperkte omvang niet geschikt om woningen te bouwen zonder sloop/nieuwbouw. In het middelste hofje is recent een speeltuin gerealiseerd en dit hofje vormt een centrale groene ruimte aan deze zijde van de Florabuurt. Deze locatie hebben we daarom verder niet meegenomen in deze verkenning. Dit betekent dat we de locaties in het noordelijke en het zuidelijke hofjes verder verkennen evenals de locatie in de zuidoostrand van de Florabuurt.



3. Verder in de toekomst

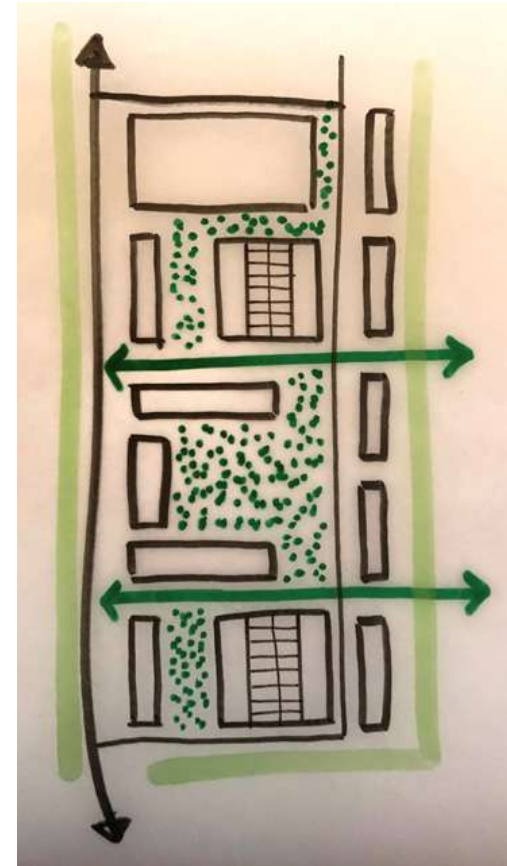
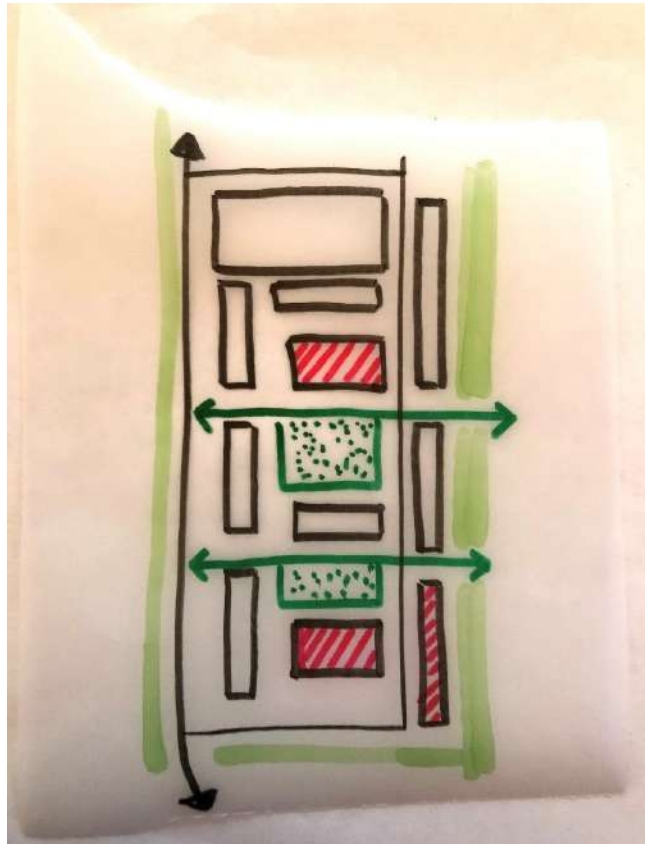
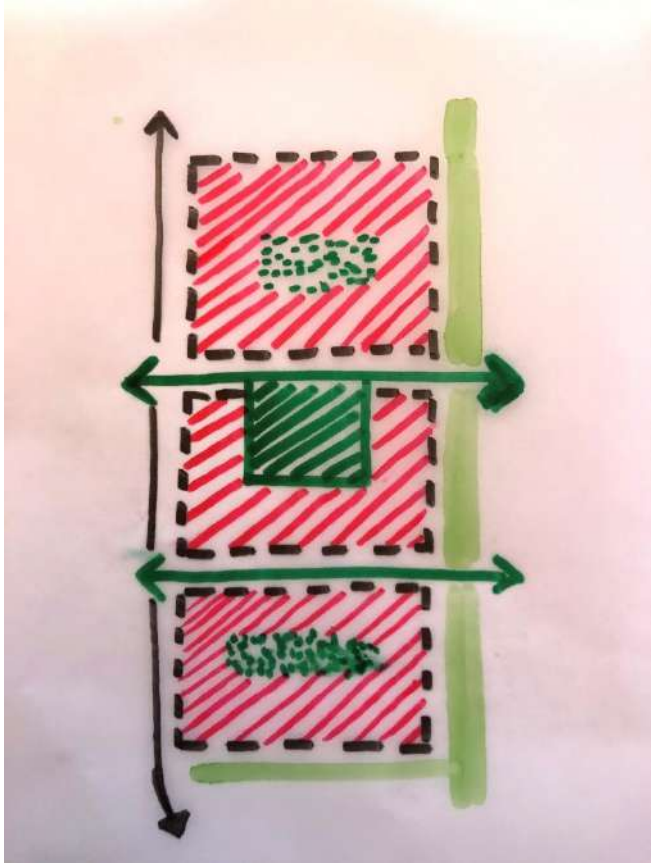
Havensteder en de Gemeente Capelle aan den IJssel hebben afgesproken dat Havensteder de portiekwoningen verbetert en investeringen doet waardoor de portiekwoningen weer minstens 25 jaar mee kunnen. Sloop van portiekwoningen is tot 2050 dan ook zeker niet aan de orde. Toch hebben we voor deze verkenning verder in de toekomst gekeken.

Stel dat op een gegeven moment wel besloten wordt om de Florabaart ingrijpender te herstructureren, hoe verhoudt eventuele nieuwbouw aan de Wingerd zich hier dan toe? Er is in Nederland groeiende aandacht voor de kansen om juist in de bestaande stadswijken de woningbouwopgave in te vullen. Vernieuwing van stadswijken biedt niet alleen een oplossing voor het woningtekort, maar ook de mogelijkheid om hieraan gekoppeld andere opgaven aan te pakken. KAW schetste in haar onderzoek van juni 2020 "Ruimte zat in de stad" dit toekomstbeeld voor de naoorlogse stadswijken die gebouwd zijn tussen 1945 en 1980.



Beeld: "Ruimte zat in de stad" KAW, juni 2020

In de toekomst kan aan de Wingerd bijvoorbeeld gekozen worden voor een opzet van meer gesloten bebouwing rond een besloten groene binnenwereld. Een dergelijke stedenbouwkundige opzet wordt nu ook gehanteerd voor het middengebied. Op de linker afbeelding is schematisch weergegeven hoe een dergelijke opbouw eruit zou kunnen zien. Op de middelste afbeelding zijn de locaties weergegeven die we verkennen in deze studie. Op de rechter afbeelding is woningbouw op deze locaties gecombineerd met een mogelijk toekomstbeeld. Woningbouw op de drie locaties hoeft dus geen belemmering te zijn voor een eventuele grootschalige(re) herstructurering in de toekomst.



4. Uitgangspunten

Mogelijke woningbouw op de drie hiervoor beschreven locaties aan de Wingerd moet voldoen aan een aantal uitgangspunten. Daarbij gaan we ook in op de zorgen die leven bij omwonenden over het toevoegen van nieuwe woningen. Als besloten wordt woningbouw mogelijk te maken aan de Wingerd worden deze uitgangspunten verder uitgewerkt.

Groen

Het bouwen van woningen leidt tot minder m² openbaar groen. De Florabuurt is én blijft een buurt met veel openbaar groen. Over de hele buurt gezien is het verlies van m² groen door de voorgestelde ontwikkelingen in de gebiedsvisie beperkt. Aan de Wingerd is deze impact groter als gekozen wordt voor het bouwen van woningen. Met de gebiedsvisie wordt vooral ingezet op het versterken van de kwaliteit van het groen: van kijkgroen naar gebruiksgroen. Het realiseren van de speeltuin in het middelste hofje is hier een mooi voorbeeld van. We zien gecombineerd met woningbouw in de andere hofjes ook mogelijkheden om het groen een kwaliteitsimpuls te geven. Op de schets is aangegeven wat mogelijk zou kunnen zijn.

Daarnaast willen we met Havensteder verkennen of het mogelijk is op meer plekken groen toe te voegen aan de Wingerd. De stoepen aan de Wingerd zijn op veel plaatsen vijf meter breed. De stoepen zijn zo breed zodat auto's die in de garages willen parkeren op de stoep stil kunnen staan als de garagedeur wordt geopend en zo het verkeer op de straat niet wordt belemmerd. De garages worden in de praktijk echter met name gebruikt als berging. Havensteder wil onderzoeken of zij, gekoppeld aan het verbeteren van de portiekwoningen, garagedeuren kan vervangen door bergingsdeuren. In principe kan hierdoor de helft van de stoep worden vervangen door groen. Dit maakt het tevens mogelijk om op straat *te parkeren* (parkeren is nu niet toegestaan vanwege de inritten naar de garages).



Privacy van omwonenden

Vanuit privacy overwegingen, maar ook om de bestaande groene zichtlijnen vrij te houden, willen we dat er voldoende ruimte zit tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing. Het bepalen van exacte afstanden maakt onderdeel uit van een vervolgproces.

Bouwhoogte

Voor de nieuwbouw wordt gekeken naar hoogtes van maximaal twee bouwlagen in de hofjes en minimaal drie bouwlagen voor de zuidostrand.

Tuinen

Tuinen liggen bij nieuwbouw in de zuidostrand niet voor de hand. Hier kan buitenruimte in de vorm van een dakterras worden gerealiseerd. Bij nieuwbouw in de hofjes moeten erfafscheidingen worden mee ontworpen. Groene erfafscheidingen hebben de voorkeur, maar er kan ook gekozen worden voor een bebouwde erfafscheiding. Door twee rijtjes van woningen te bouwen kunnen tuinen aan elkaar worden geschakeld. Zo grenzen tuinen beperkter aan het openbaar gebied.

Parkeren

Het is belangrijk dat er voor deze nieuwe woningen genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Te weinig parkeerplaatsen, zal leiden tot parkeeroverlast omdat er in dat geval op stoepen en mogelijk in het groen zal worden geparkeerd. We houden bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen rekening met de specifieke eigenschappen van de buurt. Het autobezit ligt hier lager dan gemiddeld. Ook differentiëren we naar het type woning en het

woonoppervlak. Bij het realiseren van de nieuwe woningen benutten we eerst eventuele restcapaciteit van de bestaande parkeerplaatsen. Deze moet dan uiteraard wel op voldoende korte afstand liggen. Op die manier zorgen we er voor dat er genoeg parkeerplaatsen zijn, maar ook dat we niet meer parkeerplaatsen maken dan nodig ten koste van de openbare ruimte (waaronder groen). Bij het verder uitwerken van de plannen voeren we, waar nodig, aanvullend parkeeronderzoek uit.

Woningtype

We stellen voor uit te blijven gaan van grondgebonden eengezinswoningen. Dit type woningen is nog niet aanwezig in de Florabuurt en kan zo echt bijdragen aan een gevarieerdere woningvoorraad. We hebben onderzocht of het ook mogelijk is appartementen te bouwen. Los van de voorkeur om grondgebonden woningen te realiseren, bouwt Havensteder alleen nog appartementen met lift. Dit is alleen rendabel als een gebouw minstens 24 woningen telt. Gelet op de uitgangspunten wat betreft bouwhoogten is dit niet realiseerbaar in de hofjes. De ruimte in de zuidostrand is ook te beperkt om een dergelijk aantal appartementen te bouwen. Vooralsnog gaan we uit van sociale huurwoningen.

Passend in de ruimtelijke structuur

We vinden het belangrijk dat eventuele nieuwbouw logisch in de buurt past en niet als een incident voelt. Bij het bepalen van mogelijke locaties voor woningbouw zijn we reeds uitgegaan van de ruimtelijke structuur.

5. Varianten

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zijn er meerdere varianten mogelijk voor woningbouw aan de Wingerd. Deze beschrijven we hieronder. Per variant beschrijven we ook de voor- en nadelen wat betreft de stedenbouwkundige opzet, verlies van m2 groen, mogelijkheden om het groen een kwaliteitsimpuls te geven, parkeren en het aantal woningen.

Op 6 april 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om variant F uit te werken. Dit betekent dat wordt voorgesteld geen woningen in de hofjes te bouwen, maar alleen in de zuidostrand.

Nieuwe woningen leiden ook tot een nieuwe vraag naar parkeerplaatsen. Op basis van tellingen blijkt dat niet alle parkeerplaatsen in de directe omgeving gebruikt worden en er enige restcapaciteit is. Het uitgangspunt bij woningbouw, dat er genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Beschikbare restcapaciteit wordt daarbij eerst benut voordat nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd.



Variant A

- Acht woningen in het noordelijke hofje
- Acht woningen in het zuidelijke hofje

De woningbouw is passend binnen de ruimtelijke structuur. Deze heeft een ritmiek van bebouwing die zich herhaalt in een duidelijk grid. Door op twee plekken vergelijkbare nieuwbouw te realiseren is sprake van een zekere herkenbaarheid en voelt nieuwbouw niet als een incident. In beide hofjes kan gecombineerd met nieuwbouw een kwaliteitsimpuls aan het groen worden gegeven om een goede woonkwaliteit te realiseren voor de huidige en nieuwe bewoners. Door nieuwbouw over twee hofjes te verspreiden wordt de parkeerdruk verdeeld. Op basis van de recent uitgevoerde parkeertellingen hoeven er geen nieuwe parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Dit beperkt *waarschijnlijk het* verlies van groen. Nadeel is dat er in twee hofjes sprake is van verlies van m2 groen.



Variant B

- Acht woningen in het noordelijke hofje
- Acht woningen in de zuidostrand

De woningbouw is op zich passend binnen de ruimtelijke structuur, het grid van de wijk. Wel zullen de woningen in het noordelijke hofje erg voelen als een vreemd incident, omdat er geen vergelijkbare herhaling plaatsvindt. Door nieuwbouw over twee hofjes te verspreiden wordt de parkeerdruk verdeeld. Op basis van de recent uitgevoerde parkeertellingen hoeven er geen nieuwe parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Dit beperkt *waarschijnlijk het* verlies van m2 groen. Er blijven in deze variant twee hofjes groen, in het noordelijke hofje kan een kwaliteitsimpuls aan het groen worden gegeven in combinatie met de woningbouw. De invulling van het zuidelijke hofje is nog niet bekend.



Variant C

- Acht woningen in het zuidelijke hofje
- Acht woningen in de zuidostrand

De woningbouw is op zich passend binnen de ruimtelijke structuur, het grid van de wijk. Aan de zuidzijde van de Wingerd gebeurt echt iets nieuws, maar verderop in de Wingerd niet. Ook is hier geen sprake van de herkenbare herhaling van woningbouw. Gelet op de parkeerdruk van twee ontwikkelingen naast elkaar moeten er in of nabij het zuidelijke hofje extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze gaan ten koste van m2 groen als er geen extra plaatsen op straat kunnen worden gerealiseerd. Bij deze variant blijven er twee hofjes groen. In het zuidelijke hofje kan een kwaliteitsimpuls aan het groen worden gegeven in combinatie met de nieuwbouw.



Variant D

- Vier woningen in het noordelijke hofje
- Vier woningen in het zuidelijke hofje
- Acht woningen in de zuidostrand

De woningbouw is op zich passend binnen de ruimtelijke structuur. Het vindt plaats binnen het grid en er is sprake van een herhaling van soortgelijke bebouwing, maar het beperkte aantal woningen (massa) in de hofjes zullen als een incident overkomen. Ondanks het aantal m2 groen in de hofjes groot blijft, betekent dit niet automatisch dat de kwaliteit ook verbetert. In deze opzet grenzen achtertuinen aan het hofje, vraag is of dat fraai wordt. Mogelijk moeten er gelet op de parkeerdruk extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het zuidelijke hofje. Deze gaan ten koste van groen als er geen extra plaatsen op straat kunnen worden gerealiseerd.



Variant E

- Acht woningen in het noordelijke hofje
- Acht woningen in het zuidelijke hofje
- Acht woningen in de zuidostrand

In deze variant is het mogelijk meer woningen toe te voegen. De nieuwbouw is passend bij de ruimtelijke structuur van de buurt. Ook hier wordt de kenmerkende ritmiek van de bebouwing in het grid doorgezet. De nieuwbouw wordt robuuster, maar past binnen de opzet van de wijk. Wel neemt de hoeveelheid groen, ten opzichte van de andere varianten, meer af. In zowel het zuidelijke als het noordelijke hofje kan een kwaliteitsimpuls aan het groen worden gegeven in combinatie met de nieuwbouw om een goede woonkwaliteit te realiseren voor de huidige en nieuwe bewoners. Gelet op de parkeerdruk van twee ontwikkelingen naast elkaar moeten er in of nabij het zuidelijke hofje extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze gaan ten koste van groen als er geen extra plaatsen op straat kunnen worden gerealiseerd.



Variant F

- Acht woningen in de zuidostrand

De woningbouw is passend binnen de ruimtelijke structuur. Deze heeft de ritmiek van bebouwing die zich herhaalt in een duidelijk grid. Het verlies van m2 groen is van alle varianten het meest beperkt. Op basis van de recent uitgevoerde parkeertellingen hoeven er waarschijnlijk geen nieuwe parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Met deze variant kan het groen in zowel het noordelijke hofje als in het zuidelijke hofje worden versterkt.





Notitie Mobiliteit Florabuurt versie: CONCEPT - 6 april 2021

Notitie Mobiliteit Florabuurt

INHOUDSOPGAVE

- 1 INLEIDING _____ p. 4
- 2 VERKEER _____ p. 5
- 3 PARKEREN _____ p. 14



1. Inleiding

De acties voor de Florabuurt zoals opgenomen in de gebiedsvisie hebben invloed op verkeer en parkeren. Daarom hebben we hier de afgelopen jaren verschillende onderzoeken naar gedaan. Daarbij hebben we niet alleen gekeken naar de auto, maar ook naar fietsen, wandelen en het openbaar vervoer. De plannen werken we de komende jaren verder uit. Daarbij blijven we ook steeds goed de verkeers- en parkeersituatie monitoren.

De volgende acties hebben direct invloed op verkeer en parkeren en zijn meegenomen in deze notitie:

- De straat bij de winkels vernieuwen
- Een kindcentrum bouwen
- Zorg, welzijn en ontmoeting onder één dak realiseren
- Wonen voor iedereen mogelijk maken
- Een tijdelijk Huis van de Wijk bouwen
- Fijn spelen en wandelen langs de Dotterlei
- De verbinding naar het metrostation verbeteren
- Veilig de Schenkelse Dreef oversteken

In deze notitie beschrijven we eerst de huidige verkeerssituatie en wat de plannen daarvoor betekenen. Daarbij gaan we ook in op de wijkontsluiting. Vervolgens beschrijven we de huidige parkeersituatie en de uitgangspunten voor de toekomstige parkeersituatie.

2. Verkeer

Huidige situatie

De Schenkelse Dreef loopt als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) door de Florabuurt, ongeveer van zuid naar noord. Deze weg vormt de ontsluitingsweg voor de Florabuurt zelf en is de ontsluiting voor de Molenbuurt, ten noorden van de Florabuurt. Hierdoor is er sprake van doorgaand verkeer door de Florabuurt en wordt de buurt door de Schenkelse Dreef "in twee delen gesplitst".

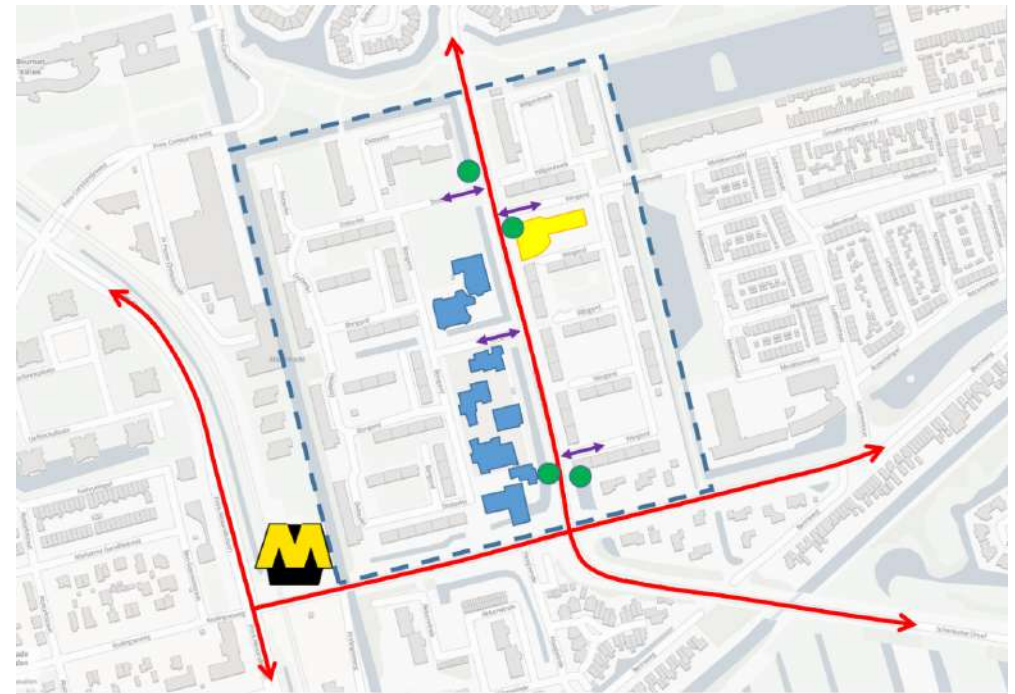
De Florabuurt ligt zeer gunstig ten opzichte van de metro: metrohalte Schenkel ligt net aan de rand van de buurt bij de kruising van de Kralingseweg en Prins Alexanderlaan. Praktisch de hele buurt valt binnen een bedieningsgebied met een straal van 500 meter van het metrostation. Met de metro zijn zowel de binnenstad van Rotterdam als treinstation Rotterdam Alexander snel bereikbaar.

Aan de Bongerd zit een aantal voorzieningen (blauw op de afbeelding hiernaast); twee basisscholen, kinderopvang, het Huis van de Wijk, een huisartsenpraktijk en de dagbesteding en ontwikkelcentrum Cocon van Pameijer. Deze voorzieningen zijn voor autoverkeer bereikbaar vanaf de Bongerd (westzijde). Aan de Wingerd zitten naast elkaar een supermarkt en een aantal kleinere winkels (geel). Deze hebben een functie voor de Florabuurt en omliggende buurten. De winkels zijn voor autoverkeer bereikbaar via de Wingerd. De Bongerd/Dotterlei is met twee aansluitingen (paars) aangesloten op de Schenkelse Dreef. De Wingerd is eveneens met twee aansluitingen aangesloten. Langs de Schenkelse Dreef liggen twee bushaltes; ter hoogte van de zuidelijke aansluiting van de Wingerd en ter hoogte van de aansluiting van de Dotterlei (haltes zijn weergegeven met groene cirkels op de afbeelding). De haltes worden aangedaan door RET lijn 37 (Capelsebrug – station Alexander).

Schenkelse Dreef

De Schenkelse Dreef is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/u). De weg vormt de ontsluiting van de Florabuurt en de Molenbuurt en is een belangrijke ontsluitende (hulpdiensten)route voor het IJsselland ziekenhuis. Aan beide zijden van de Schenkelse Dreef ligt een in één richting bereden fietspad. Aan de westzijde (Bongerd) zijn fietspad en rijbaan gescheiden door een klinkerstrook. Aan de oostzijde (Wingerd) door een bredere berm, met een lage heg. De aansluitingen van de Bongerd en Dotterlei en Wingerd zijn vormgegeven als uitritconstructie. Op twee plekken ligt een zebra: ter hoogte van de zuidelijke aansluiting van de Bongerd en ter hoogte van de noordelijke aansluiting van de Wingerd bij de supermarkt. De noordelijke zebra heeft geen middeneiland (oversteek in één keer) en ligt op een plateau. De zuidelijke ligt niet op een plateau, maar heeft wel een middeneiland (oversteek in twee keer). In september 2018 is er een verkeerstelling uitgevoerd op de Schenkelse Dreef, net ten zuiden van de noordelijke aansluiting van de Wingerd (supermarkt):

Werkdag:	6.200 motorvoertuigen/etmaal
Zaterdag:	4.600 motorvoertuigen/etmaal
Zondag:	3.300 motorvoertuigen/etmaal



figuur 1. Verkeersstructuur Florabuurt

Deze intensiteiten passen in principe prima op een weg met een dergelijke inrichting en functie (gebiedsontsluitingsweg 50 km/u). Echter, dat neemt niet weg dat een weg van een dergelijke categorie (ook met deze verkeersintensiteiten) een barrière vormt voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) als gevolg van de functie voor en snelheid van het autoverkeer op de Schenkelse Dreef.

Overige straten

Alle overige straten in de buurt zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/u. De verharding bestaat uit klinkers en auto- en (brom)fietsverkeer maken hier gemengd gebruik van de rijbaan. De straten hebben een typische breedte van 5,5 meter, met versmallingen op bepaalde plekken. Op de vier entreepunten vanaf de Schenkelse Dreef zijn in september 2018 tellingen uitgevoerd. Per telpunt is aangegeven de gemiddelde getelde intensiteit op een werkdag, zaterdag en zondag. Conform de verwachting (en net als op de Schenkelse Dreef) is de intensiteit op werkdagen het hoogst.

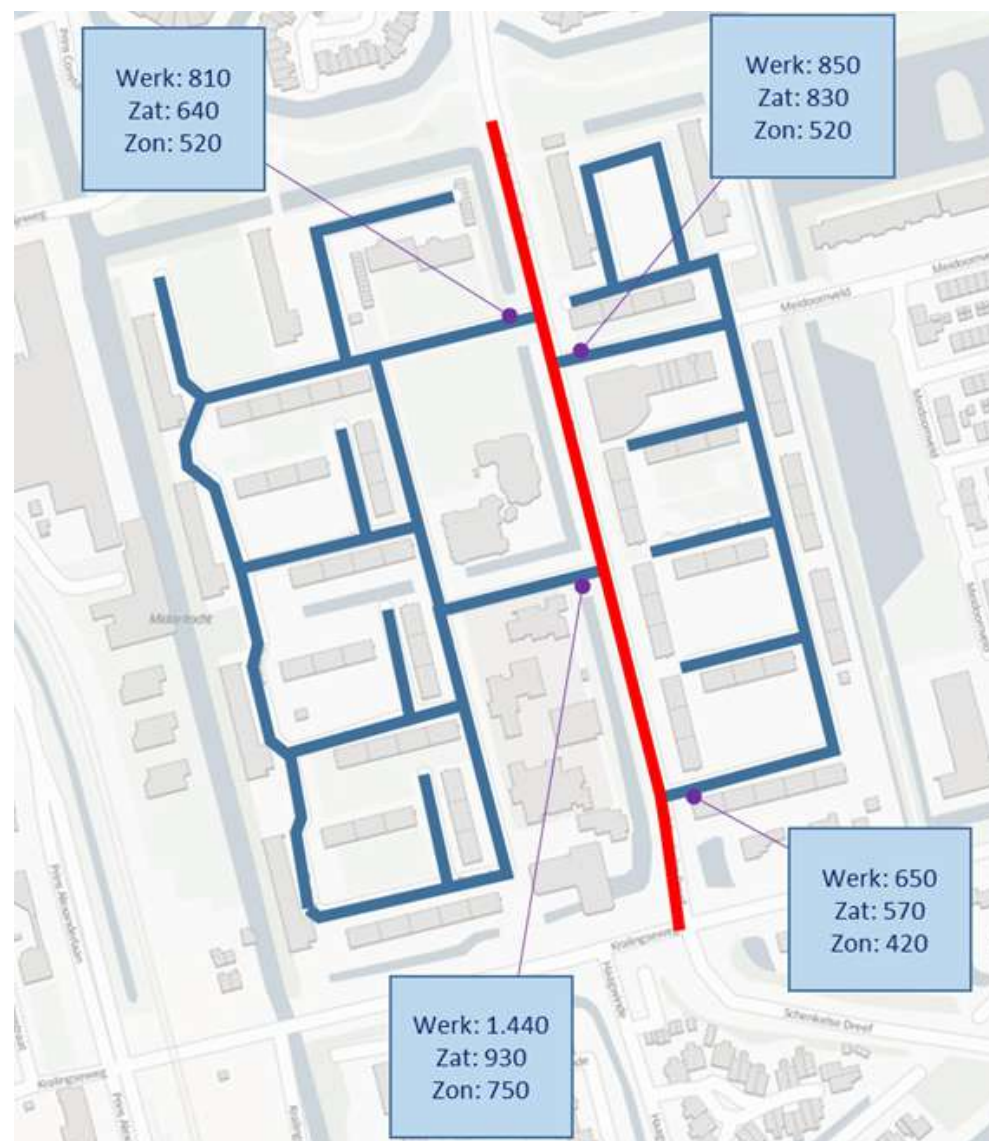
Wel is goed zichtbaar dat het verschil tussen een werkdag en een zaterdag op de noordelijke Wingerd kleiner is dan op de andere punten. Dit kan goed worden verklaard uit de aanwezigheid van de supermarkt, die op zaterdag veel klanten trekt. Eveneens is duidelijk dat de aansluiting van de Bongerd veruit de drukste aansluiting is. Dit kan worden verklaard uit het feit dat dit de centrale aansluiting van dit deel van de buurt is, en gezien de voorzieningen via deze straat ontsluiten. Op deze vier punten verzamelt het verkeer zich vanuit de achterliggende straten. In deze straten is de verkeersdruk dus per definitie lager dan op deze punten. Deze verkeersintensiteiten zijn zeer acceptabel voor een 30 km/u-straat.

Verkeersongevallen en snelheden autoverkeer

Analyse van het aantal geregistreerde ongevallen over de jaren 2014 t/m 2017 laat het beeld zien zoals opgenomen in de afbeelding hiernaast. Weergegeven zijn ongevalslocaties en de afloop van het betreffende ongeval (geel= uitsluitend materiële schade, rood = letselschade). Ieder bolletje staat voor één ongeval. Er heeft in deze periode één letselongeval plaatsgevonden; op de Bongerd. Daarnaast zijn er vier ongevallen met alleen materiële schade geweest. De conclusie is dat het aantal ongevallen niet bovenmatig is of dat er specifieke locaties naar voren komen waar veel ongevallen plaatsvinden. Op de Schenkelse Dreef hebben zich geen geregistreerde ongevallen voorgedaan.

Met de tellingen in september 2018 is ook de snelheid van het autoverkeer gemeten. Voor de Schenkelse Dreef zijn twee waarden opgenomen aangezien er uit de meting een verschil blijkt tussen beide richtingen: verkeer richting het noorden rijdt harder (50 km/u) dan naar het zuiden (42 km/u). Dit kan worden verklaard uit het gegeven dat verkeer richting het noorden van wegen van een hoge categorie komt en deze snelheid "meeneemt".

Verder valt op dat de snelheid in de Wingerd bij de supermarkt relatief laag ligt, wat kan worden verklaard uit de parkeerplekken terplekke en het ontbreken van een rechtstand. De wat hogere snelheid (34 km/u) op de Bongerd kan omgekeerd juist worden verklaard uit de wat langere rechtstand en ongehinderde doorgang terplekke.



figuur 2. Verkeersintensiteiten Florabuurt

Fietsers en voetgangers

Op de kaart hiernaast is de structuur voor langzaam verkeer weergegeven, in die zin dat de vrijliggende fietsverbindingen (rood) en de autonome voetgangers-verbindingen (blauw) zijn weergegeven. Alle wijkstraten zijn uiteraard ook onderdeel van het fietsnetwerk en naast alle straten ligt ook een trottoir. De doodlopende straten van de Wingerd hebben doorsteken voor voetgangers naar het voetpad langs de Schenkelse Dreef. Deze worden ook door fietsers gebruikt om vanuit de wijk de korte route naar de Schenkelse Dreef te rijden. In dat geval wordt er over het voetpad gefietst.

De buurt heeft in principe goede verbindingen naar andere wijken/wijkdelen; via het Meidoornveld, het Molenpad en de doorsteken vanaf de Bongerd en Dotterlei naar het fietspad langs de Kralingseweg. De doorsteek vanaf de Dotterlei sluit aan op een fietspad in één richting langs de Kralingseweg (metrostation Schenkel). Dit stukje fietspad wordt veelvuldig in twee richtingen gebruikt, aangezien het volgen van de officiële route leidt tot een forse omrijdbeweging. De zuidelijke doorsteek naar het Meidoornveld is een voetpad, maar wordt ook door fietsers gebruikt.

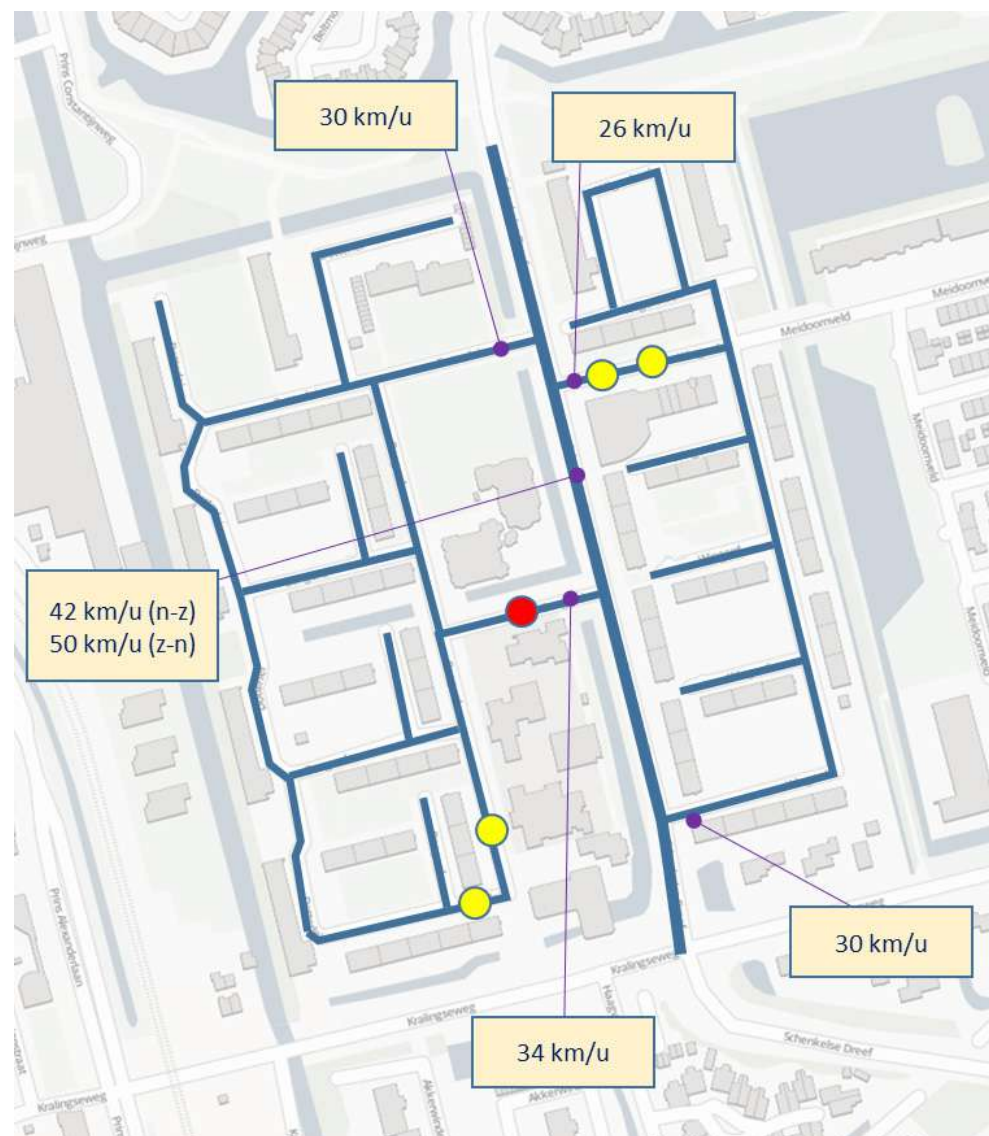
Nieuwe situatie

Het is evident dat het toevoegen van woningen of een uitbreiding van andere functies, zoals een school, zal leiden tot meer autobewegingen. Voor de herontwikkeling van het middengebied (inclusief mogelijke woningbouw aan de Wingerd en de Dotterlei) is een doorrekening gemaakt van de toename van het aantal autoverkeersbewegingen op de Schenkelse Dreef (op het wegvak tussen de aansluiting van de Bongerd en de noordelijke aansluiting van de Wingerd) en op de vier in-/uitgangen die op de Schenkelse Dreef zijn aangesloten. De uitkomst van deze berekeningen is in onderstaande tabel samengevat. Het betreft gemiddelde werkdagintensiteiten (afgerond op 50-tallen). Dit betreft een prognose op basis van de uitgangspunten zoals die begin 2021 gelden, op basis van de stand van zaken van de verschillende ontwikkelingen. Daarin zitten ook onzekerheden, omdat deze plannen nog niet definitief zijn. In de verdere planvorming en uitwerking zal een nauwkeuriger prognose worden gemaakt als de uitgangspunten meer zijn uitgekristalliseerd.

	Huidige situatie*	Met ontwikkelingen gebiedsvisie
Schenkelse Dreef	6.200	7.400
Dotterlei	800	1.700
Bongerd	1.450	2.550
Wingerd Noord	850	1.050**
Wingerd Zuid	650	800

* gemiddelde werkdagintensiteiten (afgerond op 50-tallen)

** in dit cijfer is nog geen rekening gehouden met de nieuwe ontsluiting van en naar de Wilgenhoek.



figuur 3. Snelheden autoverkeer en locaties verkeersongevallen

Het beeld is logischerwijs dat de toename met name aan de westzijde (Bongerd en Dotterlei) zit. Hier wordt het meeste programma toegevoegd en via deze zijde ontsluit de nieuwe locatie van Aafje. Op de Dotterlei en Bongerd is in alle scenario's sprake van een forse toename van de verkeersintensiteiten. In absolute zin vormt deze toename geen knelpunt; de verkeersintensiteiten blijven zeer ruim binnen de normen voor de hoeveelheid verkeer die op een 30 km/u-straat kan worden afgewikkeld, te weten 5.500 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook de verkeerstoename op de Schenkelse Dreef blijft ruim binnen de normen voor de hoeveelheid verkeer die op een 50 km/u-straat kan worden afgewikkeld. De verkeerstoename heeft beperkt invloed op de verkeerssituatie op de Kralingseweg. Mede door de gelijkvloerse kruising met metro is hier sprake van een drukke verkeerssituatie in de spits.

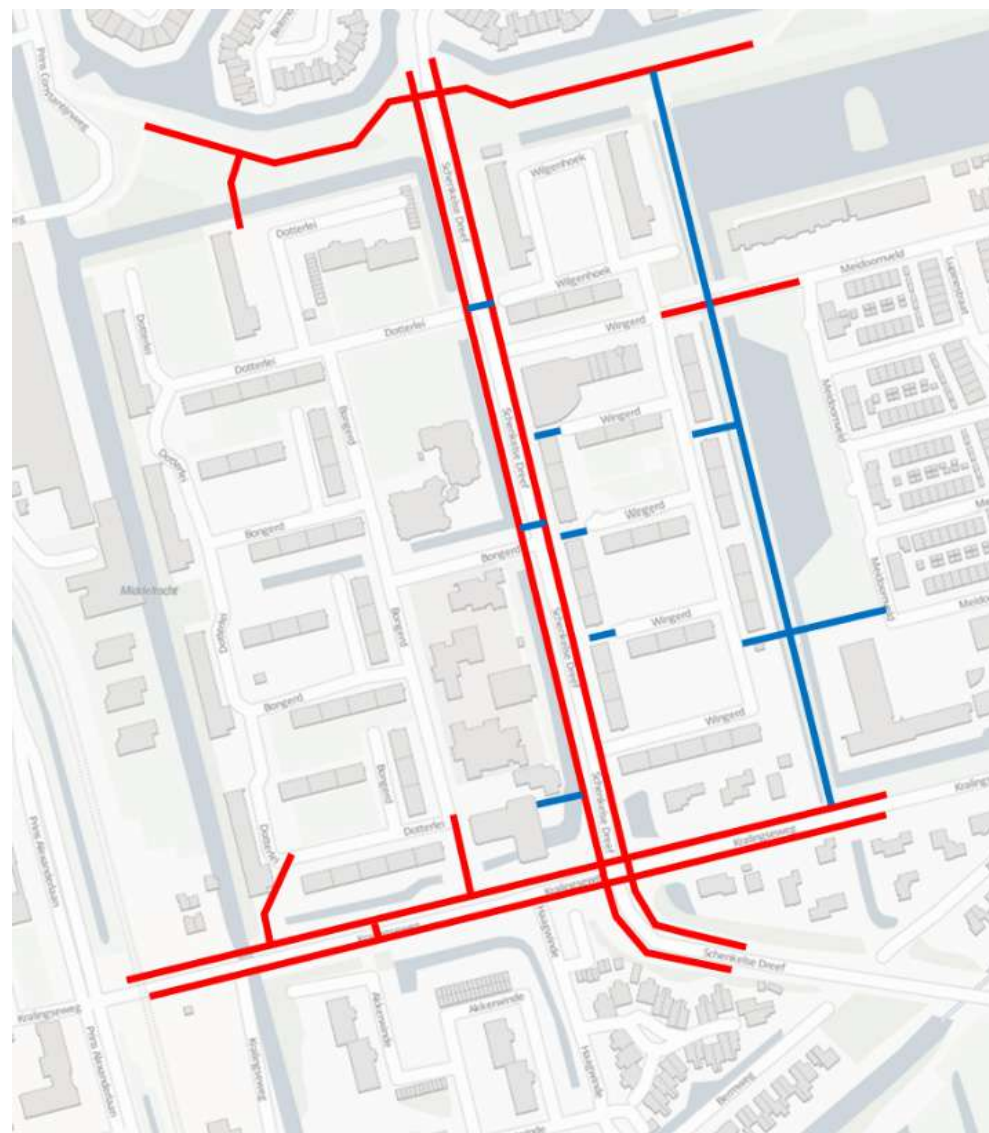
Niet meer infrastructuur voor autoverkeer dan nodig

Zowel de Wingerd als de Dotterlei en Bongerd vormen een ononderbroken stratenstructuur; het is voor autoverkeer mogelijk om "rondjes door de wijk" te rijden. We zien aan de zijde van de Bongerd mogelijkheden om deze structuur aan te passen door een deel van de huidige stratenstructuur te "knippen" en aan het autoverkeer te onttrekken. Voor fietsers en voetgangers blijft deze verbinding wel in stand. Het voordeel hiervan is dat rondjes rijden dan niet meer mogelijk is, dat een lange rechte straat kan worden onderbroken (snelheid), dat er meer ruimte beschikbaar komt voor andere functies en dat er ter hoogte van een schoolomgeving op die manier kan worden gestuurd op een autoluwe omgeving en daarmee voor fietsers uit het zuidelijke deel van de wijk (Bongerd en Dotterlei) een comfortabele en verkeersveilige fietsroute naar het Kindcentrum ontstaat.

Betere verbindingen voor fietsers

De Florabuurt ligt middenin het stedelijke gebied van Capelle en Rotterdam. Stedelijke voorzieningen zijn op korte afstand aanwezig en de buurt ligt dichtbij metrostation Schenkel. Hierdoor zijn lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer zeer kansrijk. In veel gevallen zijn deze vormen van vervoer een beter alternatief dan de auto. Fietsen levert naast een duidelijk bereikbaarheidsvoordeel (minder autoverkeer door de stad) ook andere maatschappelijke baten op: fietsen houdt mensen in beweging en is gezond, meer fietsen en minder auto's bevordert de leefbaarheid in de buurt en halen en brengen van kinderen naar school met de fiets in plaats van met de auto betekent een fijnere en verkeersveiliger schoolomgeving. Hierbij horen de volgende maatregelen:

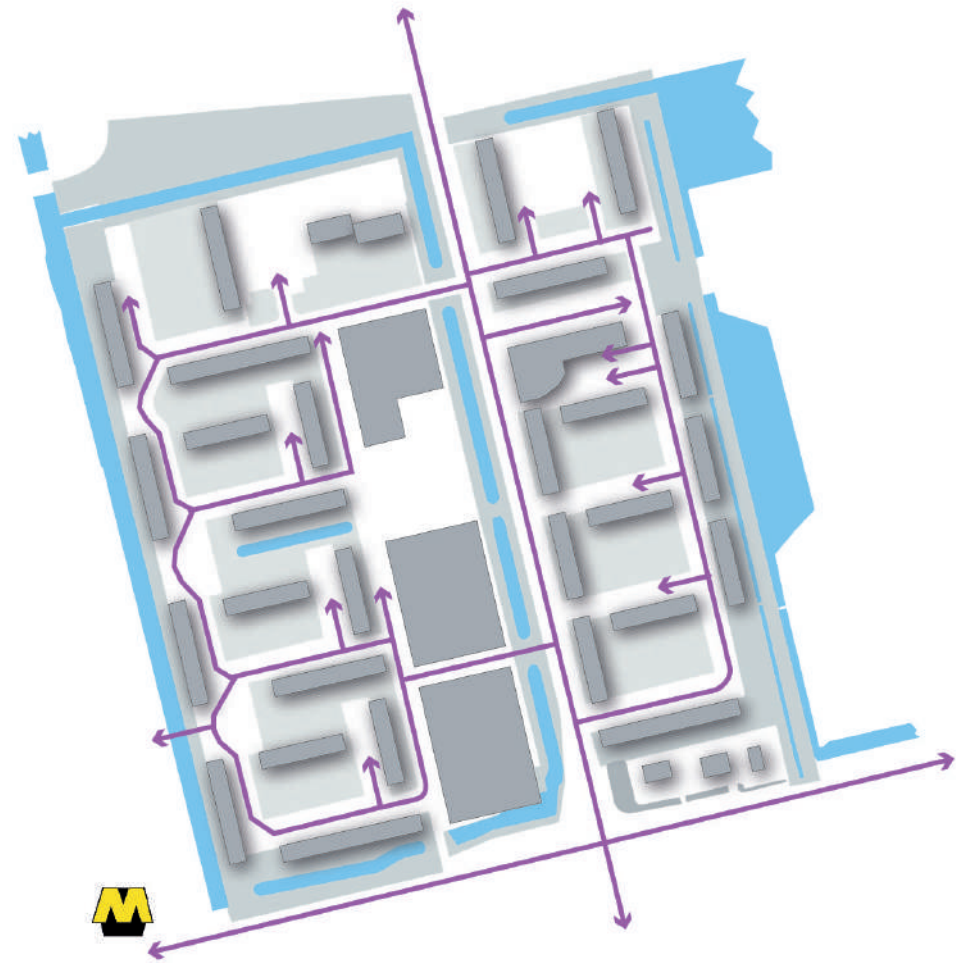
1. Verbeter de verbinding voor fietsers tussen de Dotterlei en metrostation Schenkel. Het huidige fietspad is smal en is formeel een fietspad in één richting maar dit wordt logischerwijs in twee richtingen gebruikt, aangezien het voor veel fietsers en kortste en meest logische route is.
2. Verbeter het fietspad langs de Kralingseweg ter hoogte van de Florabuurt. Het fietspad langs de Kralingseweg (noordzijde) is een fietspad in één richting ten westen van de oversteek naar de Akkerwinde. Ook dit wordt in twee richtingen gebruikt en het is dus wenselijk om dit te verbreden voor gebruik in twee richtingen. Omdat voetgangers nu gebruik moeten maken van het fietspad – en met de woningbouw in het middengebied het gebruik door voetgangers zal toenemen – is het wenselijk om hier ook een voorziening voor voetgangers te maken.
3. Bredere fietspaden langs de Schenkelse Dreef. De Schenkelse Dreef is niet alleen een belangrijke as voor het autoverkeer, maar ook voor fietsers. Voor veilige en comfortabele fietsverbindingen moeten fietspaden voldoende breed zijn.



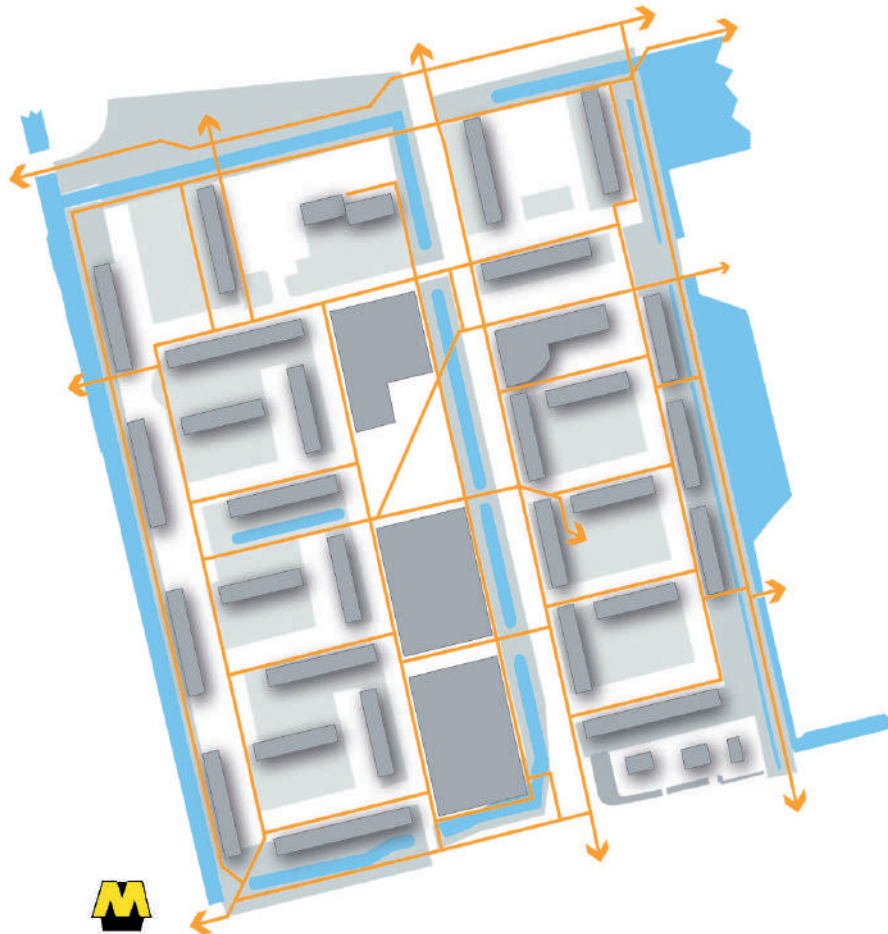
figuur 4. Routes fietsers en voetgangers



figuur 5. Huidige verkeersstructuur (auto)



figuur 6. Toekomstige verkeersstructuur (auto)



figuur 7. Toekomstige verkeersstructuur (voetgangers)



figuur 8 Toekomstige verkeersstructuur (fietsers)

Barrièrewerking van de Schenkelse Dreef verminderen

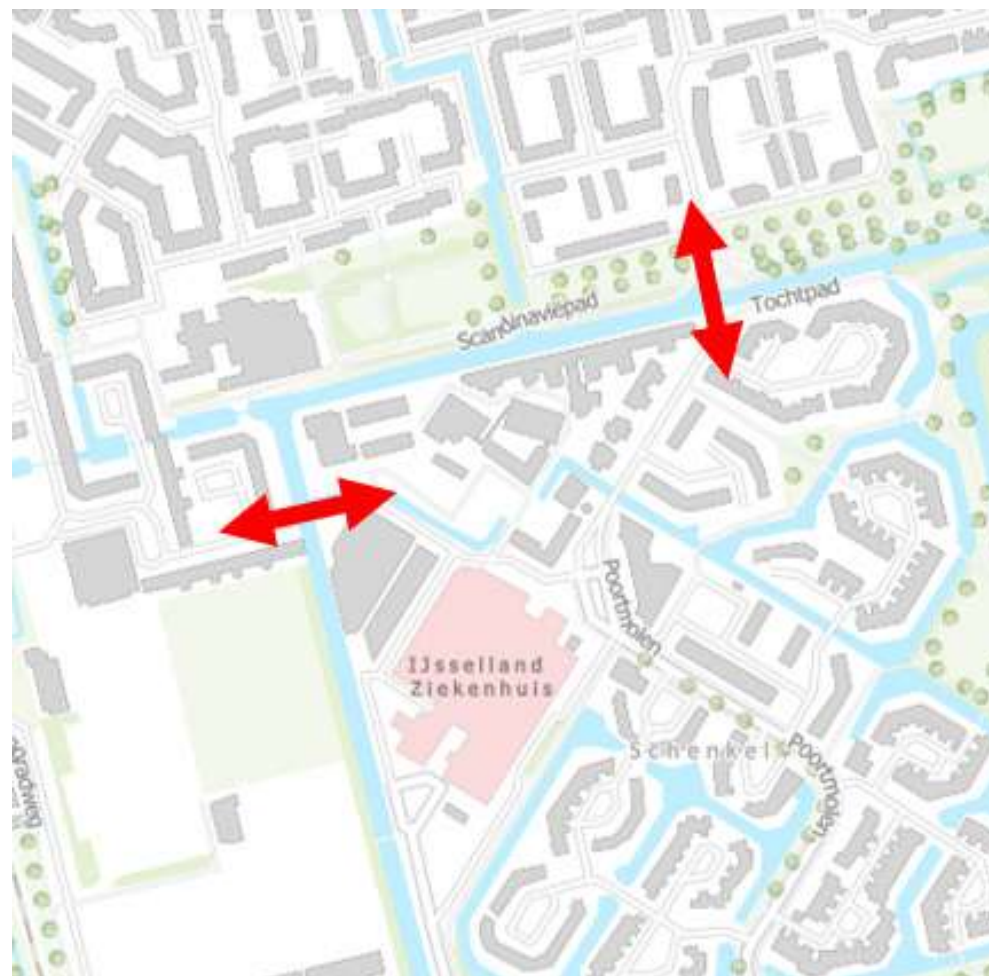
De Schenkelse Dreef loopt centraal door de buurt en vormt, als gevolg van de functie voor het autoverkeer een barrière tussen de delen van de buurt aan beide zijden van de weg. Voor boodschappen, bezoek, school, et cetera, steken voetgangers en fietsers (kwetsbare verkeersdeelnemers) de Schenkelse Dreef veelvuldig over. Een dergelijke overstek is niet bezwaarlijk, maar het is dan wel belangrijk dat dat op een verkeersveilige en comfortabele manier kan. Bij de herinrichting van de Schenkelse Dreef wordt daarom uitgegaan van het aanpassen van de oversteklocaties in de Schenkelse Dreef, waarbij deze beter zichtbaar en veiliger en comfortabeler voor fietsers en voetgangers worden gemaakt. De oversteeken worden zo uitgevoerd dat fietsers en voetgangers in twee etappes kunnen oversteken met toepassing van een voldoende breed middeneiland, de overstek wordt op een plateau gelegd om de snelheid terplekke te reguleren en in materialisatie worden de oversteklocaties beter herkenbaar gemaakt. Voor een goede toegankelijkheid van de bussen voor alle groepen, is het wenselijk om de bushaltes aan de Schenkelse Dreef zo in te richten dat deze voldoen aan de eisen met betrekking tot toegankelijkheid.

Meer verblijfskwaliteit winkelgebied Wingerd

Het winkelgebied aan de Wingerd heeft een voorzieningenfunctie voor de buurt. Voor het goed functioneren van de supermarkt en de andere winkels is het belangrijk dat hier voldoende parkeergelegenheid is. De huidige inrichting met parkeren aan beide zijden van de straat laat echter weinig verblijfsruimte. We zien mogelijkheden om dit aan te passen en op die manier meer verblijfsruimte ter hoogte van de winkels te creëren. Hiervoor willen we éénrichtingsverkeer instellen komend vanaf de Schenkelse Dreef in combinatie met het aansluiten van de Wilgenhoek op de Schenkelse Dreef. Door de Wilgenhoek direct aan te sluiten op de Schenkelse Dreef ontstaat een betere verdeling van het verkeer en vermindert de verkeersdruk ter hoogte van de winkels. Deze betere verdeling is nog niet meegenomen in de tabel hierboven bij de aansluiting Wingerd Noord: de genoemde verkeersintensiteit (1.050 mvt) zal zich dan verdelen over deze twee aansluitingen. Het uitgangspunt is om de hoeveelheid parkeerplaatsen ter hoogte van de winkels hierbij gelijk te houden.

Tweede wijkontsluiting?

Naar aanleiding van vragen van bewoners hebben we onderzoek gedaan naar een tweede wijkontsluiting. De achtergrond bij deze vraag is de huidige structuur waarin de Molenbuurt en de Florabuurt uitsluitend via de Schenkelse Dreef op de Kralingseweg zijn ontsloten en het met de toenemende verkeersdruk op de Schenkelse Dreef dan de vraag is of een tweede wijkontsluiting niet voor een betere verdeling en een betere ontsluiting van de wijk zorgt. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen zal de verkeersdruk op de Schenkelse Dreef toenemen. In bovenstaande tabel is becijferd dat de toename op de Schenkelse Dreef halverwege de Florabuurt (tussen de aansluitingen van de Bongerd en Wingerd) toeneemt van ca. 6.200 tot 7.400 mvt/etmaal op een werkdag. Logischerwijs is het zuidelijke deel van de Schenkelse Dreef, bij de kruising met de Kralingseweg het drukst. Hier zal de verkeersdruk toenemen van ca. 7.800 tot 9.700 mvt/etmaal op een werkdag. In de vraag naar



de mogelijkheden van een tweede wijkontsluiting is een aantal denkrichtingen mogelijk.

Poortmolen

De (eerste) vraag of het mogelijk is de Poortmolen voor autoverkeer open te stellen, zodat het verkeer van en naar de wijk zich kan verdelen over twee in-/uitgangen. Daarbij kan (in eerste instantie) worden gedacht aan twee locaties, daar waar nu alleen voor fietsers en voetgangers een verbinding aanwezig is. Voor beide verbindingen geldt dat de straten waar deze op

aansluit niet geschikt zijn voor een doorgaande verkeersstroom: het zijn woonstraten met een passend profiel. Daarmee is een dergelijke maatregel niet aan te raden.

Bloemenbuurt

Op eenzelfde wijze is denkbaar een aanpassing waarmee de verbinding tussen de Florabuurt en de Bloemenbuurt wordt opengesteld. Tussen de Wingerd en het Meidoornveld ligt nu een verbinding voor alleen fietsers en voetgangers. Om dezelfde redenen als hierboven beschreven is dit niet te adviseren. De huidige route via de Schenkelse Dreef is een logische ontsluitende route voor de Wingerd en het openstellen van deze verbinding zal leiden tot meer (doorgaand) verkeer in woonstraten zowel aan de kant van de Florabuurt als de kant van de Bloemenbuurt en daarbij ook de mogelijkheid van gebruik door doorgaand (sluip)verkeer door beide wijken.



Prins Constantijnweg

Een derde, meer realistisch scenario is een tweede wijkontsluiting via de Prins Constantijnweg. Met "meer realistisch" wordt bedoeld dat in dit geval (in tegenstelling tot de hierboven beschreven scenario's) de ontsluitende route direct aansluit op het hoofdwegennet (Prins Alexanderlaan) en niet via woonstraten loopt en in principe dus goed denkbaar is.



Een dergelijke tweede wijkontsluiting zal kijkend naar de Florabuurt en Molenbuurt betekenen dat het verkeer van en naar deze buurten zich over deze twee routes gaat verdelen. Verkeer met een zuidelijke (Krallingseweg, Abraham van Rijckevorselweg) en oostelijke (Capelseweg) oriëntatie kiest dan de bestaande route via de Schenkelse Dreef. Verkeer met een westelijke en noordelijke oriëntatie (Prins Alexanderlaan) kiest de nieuwe verbinding via de Prins Constantijnweg. Uitgaande van alleen bestemmingsverkeer van en naar de wijken zal dit verkeer zich dus verdelen over beide verbindingen, wat op de bestaande route via de Schenkelse Dreef zal leiden tot een verkeersafname.

Daarin is echter geen rekening gehouden met een verkeerstoename als gevolg van het feit dat een nieuwe doorgaande route ontstaat. Met deze nieuwe verbinding ontstaat een nieuwe doorgaande routes, bijvoorbeeld tussen de Prins Alexanderlaan, via de Prins Constantijnweg en Schenkelse Dreef naar de Abraham van Rijckevorselweg. Of via de Prins Constantijnweg, Schenkelse Dreef en Kralingseweg naar de Capelseweg.

Daarbij zal bijvoorbeeld gaan optreden dat verkeer dat nu vanaf de Kralingseweg komt en naar het kruispunt met de Prins Alexanderlaan rijdt en daar rechtsaf (naar het noorden afslaat) er voor gaat kiezen om via de Schenkelse Dreef te rijden op het moment dat de metro-overweg dicht is en het verkeer hier staat te wachten. Hetzelfde zal op de Prins Alexanderlaan gebeuren; verkeer dat hier nu naar het zuiden rijdt om linksaf te slaan naar de Kralingseweg zal via de Prins Constantijnweg rijden als ze zien dat ze hier niet voor de metro hoeven te wachten en er wel de kans is dat ze verderop op het kruispunt met Kralingseweg wel voor de metro moeten wachten.

Naast een verdeling van het bestemmingsverkeer van en naar de Molenbuurt en Florabuurt zelf (in principe een positief effect) zal dus ook gaan optreden dat een nieuwe doorgaande route ontstaat in het hoofdwegenet en dat deze door wijkvreemd verkeer zal worden gebruikt.

Het uiteindelijke effect van beide deeleffecten samen is niet zo "met de hand" te voorspellen. Het creëren van een nieuwe doorgaande route door de wijk is zeer zwaarwegend, ook omdat dit verkeer zich in veel gevallen anders zal gedragen dan bestemmingsverkeer. En modelmatig is wellicht in beeld te brengen hoeveel verkeer dit is, maar daar zitten grote onzekerheden in en kan vervolgens in de praktijk fors hoger uitvallen (sluipverkeer dat niet goed wordt gemodelleerd). Als we het hebben over het verbeteren van de oversteekbaarheid van en leefbaarheid rond de Schenkelse Dreef in de Florabuurt, dan is dit gewenst.

Daarbij: het doortrekken van de Prins Constantijnweg betekent een nieuwe weg dwars door de groene zone tussen de Molenbuurt en de Florabuurt. Deze heeft landschappelijke en recreatieve waarde die daarmee verloren zal gaan.

Geen tweede wijkontsluiting

Concluderend blijkt uit de cijfers hierboven dat er uiteraard wel sprake is van een verkeerstoename op de Schenkelse Dreef, maar deze is niet dusdanig dat dat niet kan of dat daarmee een noodzaak ontstaat voor een tweede wijkontsluiting. Die zou alleen moeten worden overwogen (gezien de beschreven effecten op mogelijk sluipverkeer, landschap en kosten) als daar ook echt noodzaak toe is, maar die is er op basis van de cijfers niet.

Wel is aan te bevelen om, uitgaande van de huidige structuur en de verwachte verkeerstoename een doorrekening te maken van de verkeersafwikkeling van het kruispunt Kralingseweg – Schenkelse Dreef, en eventueel noodzakelijke aanpassingen in beeld te brengen om te zorgen dat de afwikkeling hier op peil blijft. In de doorrekening van dit kruispunt gaan we ook kijken naar de relatie met het naastgelegen kruispunt Pr. Alexanderlaan – Kralingseweg. Het beeld (bevestigd vanuit de wijk) is dat het verkeer op drukke momenten vaststaat / er wachtrijen optreden, maar dat dit niet ligt aan het kruispunt van de Kralingseweg – Schenkelse Dreef zelf, maar aan het nabijgelegen kruispunt Prins Alexanderlaan – Kralingseweg en de metro die hier naast loopt. Met name in de spitsen moet het verkeer hier zo vaak wachten voor de metro dat hierdoor voor dit kruispunt wachtrijen ontstaan die terugslaan op het kruispunt Kralingseweg – Schenkelse Dreef.

3. Parkeren

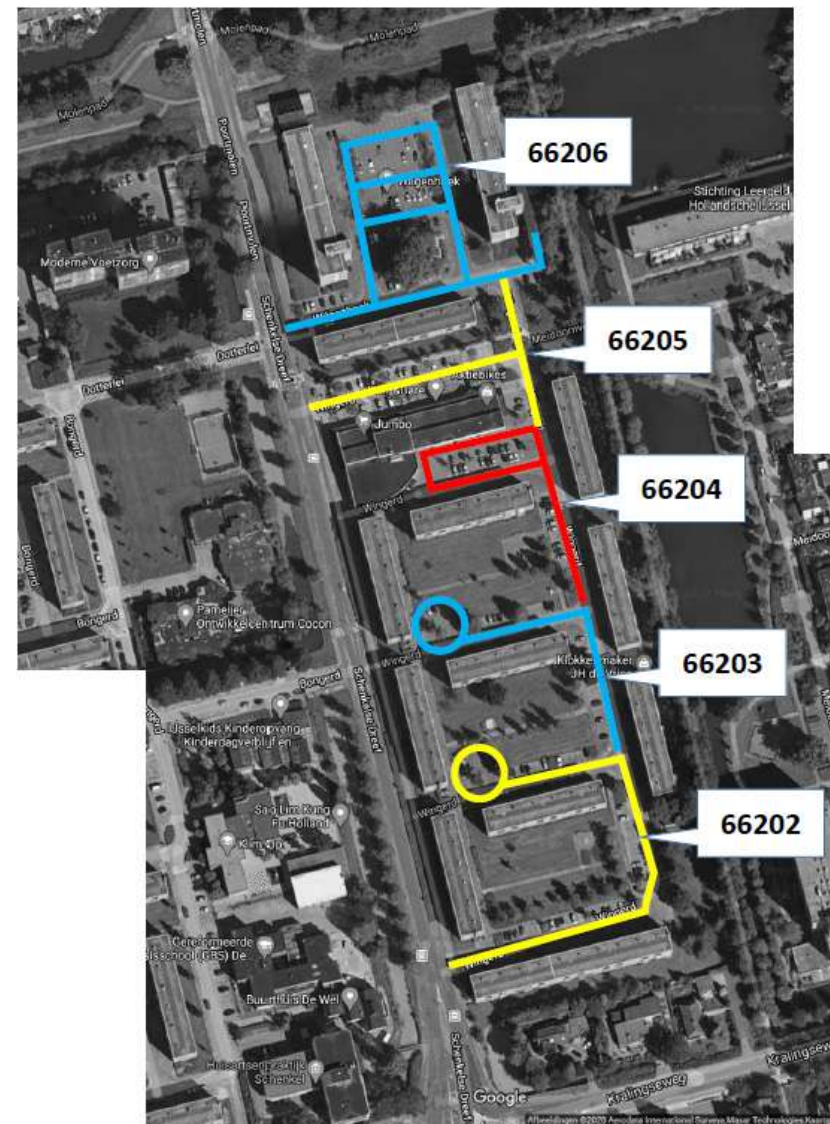
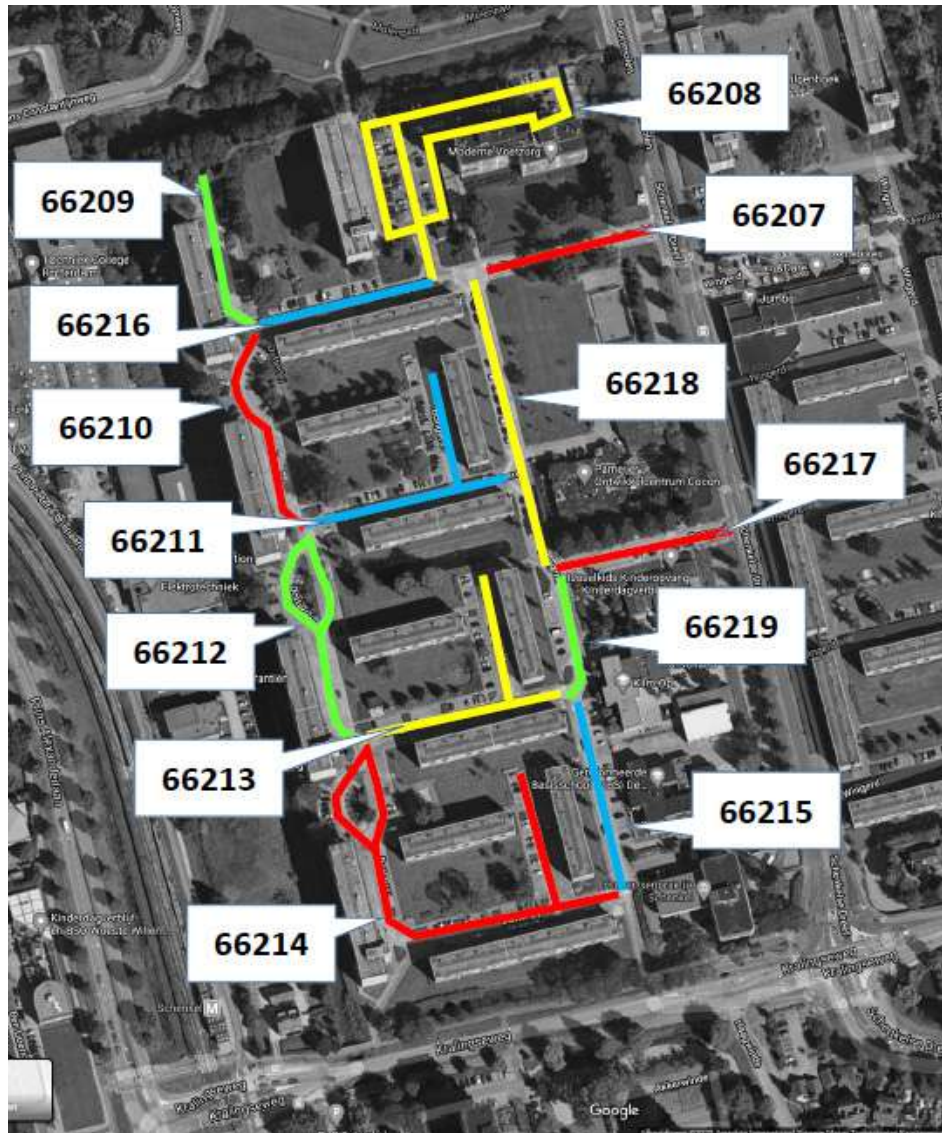
Huidige situatie

We hebben parkeeronderzoeken in de hele Florabuurt uitgevoerd in 2016, 2019, mei 2020 en november 2020. De uitkomsten van deze onderzoeken staan in onderstaande tabel. De algemene conclusie is dat "er weinig aan de hand is"; over de hele wijk beschouwd zijn er genoeg parkeerplaatsen. Er zijn wel verschillen. Zo is de parkeerdruk op de Wilgenhoek en op

het noordelijke deel van de Dotterlei wel hoog. De beleving per persoon of per straat kan dus verschillen van het beeld voor de hele buurt: in de hele buurt zijn genoeg parkeerplaatsen, maar dat wil niet zeggen dat iemand mogelijk niet voor de deur kan parkeren en even naar een plekje moet zoeken en een stukje van huis moet parkeren.

Bongerd		2016		2019		2020-05		2020-11		2020-11		2020-11	
sectie	capaciteit	nacht	bez.	nacht	bez.	nacht	bez.	MIDDAG	bez.	AVOND	bez.	NACHT	bez.
66207	0	0		0		0		0		0		0	
66208	115	78	68%	107	93%	84	73%	75	65%	79	69%	86	75%
66209	25	8	32%	13	52%	17	68%	10	40%	11	44%	13	52%
66210	28	21	75%	26	93%	22	79%	13	46%	25	89%	26	93%
66211	46	30	65%	42	91%	36	78%	30	65%	33	72%	38	83%
66212	37	24	65%	32	86%	31	84%	23	62%	31	84%	33	89%
66213	46	13	28%	35	76%	32	70%	16	35%	28	61%	28	61%
66214	87	76	87%	87	100%	76	87%	57	66%	69	79%	72	83%
66215	22	5	23%	3	14%	6	27%	10	45%	9	41%	13	59%
66216	24	25	104%	29	121%	20	83%	11	46%	16	67%	19	79%
66217	8	0	0%	0	0%	0	0%	1	13%	0	0%	0	0%
66218	16	2	13%	10	63%	11	69%	13	81%	8	50%	11	69%
66219	12	1	8%	1	8%	2	17%	4	33%	2	17%	4	33%
	466	283	61%	385	83%	337	72%	263	56%	311	67%	343	74%
Wingerd		2016		2019		2020-05		2020-11		2020-11		2020-11	
sectie	capaciteit	nacht	bez.	nacht	bez.	nacht	bez.	MIDDAG	bez.	AVOND	bez.	NACHT	bez.
66202	68	39	57%	46	68%	41	60%	27	40%	40	59%	47	69%
66203	40	28	70%	34	85%	38	95%	22	55%	37	93%	38	95%
66204	48	34	71%	30	63%	33	69%	19	40%	34	71%	32	67%
66205	44	8	18%	5	11%	6	14%	33	75%	13	30%	6	14%
66206	120	97	81%	101	84%	84	70%	74	62%	95	79%	102	85%
	320	206	64%	216	68%	202	63%	175	55%	219	68%	225	70%
Totaal	786	489	62%	601	76%	539	69%	438	56%	530	67%	568	72%

figuur 7. Samenvatting parkeertellingen



figuur 9 Kaarten met parkeersecties

Parkeerterrein Dotterlei

In maart 2019 is een aanvullend parkeeronderzoek uitgevoerd voor het parkeerterrein aan de Dotterlei dat direct grenst aan het bruggetje richting de Molenbuurt. Dit parkeerterrein ligt gunstig ten opzichte van het ziekenhuis en via het bruggetje en het voetpad naast het Molenpad is het ziekenhuis lopend goed bereikbaar. In de Molenbuurt zelf geldt vergunninghoudersparkeren. Dit leidde tot de vraag of de parkeerdruk op dit parkeerterrein te hoog is als gevolg van parkeren door ziekenhuisbezoek. Uit de nachtmeting blijkt dat er genoeg parkeerplaatsen zijn.

De bezetting is circa 74%, wat aangeeft dat er nog wat restcapaciteit is. 's-Nachts zijn er uiteraard geen bezoekers aan het ziekenhuis. Aanvullend is er op dit parkeerterrein op twee momenten geteld: op een doordeweekse middag en op een zondagmiddag. Op een doordeweekse middag is de aanwezigheid van werknemers, patiënten en bezoekers van het ziekenhuis over de hele week gezien het hoogst. Op dat moment zijn er wel minder bewoners thuis. Op de doordeweekse middag waren 65% van de parkeerplaatsen bezet. Op zondagmiddag is de aanwezigheid van werknemers, patiënten en bezoekers van het ziekenhuis lager, maar zijn er meer bewoners thuis. Op de zondagmiddag waren 73% van de parkeerplaatsen bezet. Uit beide tellingen blijkt dat er voldoende parkeer capaciteit is. De parkeerdruk is nooit hoger dan 75%. Gezien de nachttelling zou tijdens de doordeweekse telling overdag een lagere parkeerdruk worden verwacht, als er alleen door bewoners zou worden geparkeerd (want: overdag minder thuis dan 's nachts). Het feit dat de parkeerdruk overdag ongeveer gelijk is aan 's nachts heeft als meest waarschijnlijk oorzaak dat hier wel door bezoekers/werknemers van het ziekenhuis wordt geparkeerd. Dit leidde in maart 2019 echter niet tot een te hoge parkeerdruk.

Nieuwe situatie

In de gebiedsvisie wordt gekozen voor de realisatie van nieuwe woningen in de Florabuurt. Het is belangrijk dat er voor deze nieuwe woningen genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Te weinig parkeerplaatsen, zal leiden tot parkeeroverlast omdat er in dat geval op stoepen en mogelijk in het groen zal worden geparkeerd. We houden bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen rekening met de specifieke eigenschappen van de buurt. Het autobezit ligt hier lager dan gemiddeld. Ook differentiëren we naar het type woning en het woonoppervlak. Bij het realiseren van de nieuwe woningen benutten we eerst eventuele restruimte, voor zover die beschikbaar is. Deze moet dan uiteraard wel op voldoende korte afstand liggen. Op die manier zorgen we er voor dat er genoeg parkeerplaatsen zijn, maar ook dat we niet meer parkeerplaatsen maken dan nodig ten koste van de openbare ruimte (waaronder groen). Bij het verder uitwerken van de plannen voeren we, waar nodig, aanvullend parkeeronderzoek uit.

Voor de ontwikkeling van de nieuwe locatie van Aafje is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen. De ontsluiting van deze nieuwe locatie voor autoverkeer zal via de Bongerd en Dotterlei lopen. Gezien het relatief beperkte aantal verkeersbewegingen dat deze ontwikkeling met zich meebrengt, levert dit geen problemen op. De nieuwe voorziening voorziet op eigen terrein in voldoende parkeerplaatsen, zodat er niet in de Florabuurt hoeft te worden geparkeerd. In geval van verplaatsing en/of uitbreiding van de scholen in de buurt, is het uitgangspunt dat er voldoende parkeerplaatsen bij de school aanwezig zijn voor het personeel en veilig halen en brengen van kinderen. We gaan daarbij slim om met parkeerplaatsen: door dubbelgebruik kunnen deze parkeerplaatsen overdag voor de scholen worden gebruikt en 's avonds en 's nachts door de bewoners.

Parkeerdruk uit omliggende gebieden in de gaten houden

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen in de wijk zijn voor de bewoners. Door de ligging van de Florabuurt is er wel het risico op parkeerdruk uit naastgelegen gebieden. Het gaat dan specifiek om parkeren voor het ziekenhuis en parkeren bij metrostation Schenkel. In de Molenbuurt is vergunninghoudersparkeren ingevoerd om parkeeroverlast van het ziekenhuis tegen te gaan. De Florabuurt, en met name het meest noordelijke deel van de Dotterlei, is dan voor een deel van deze parkeerders een aantrekkelijk alternatief. Voor het metrostation geldt dat de zuidwestpunt van de Dotterlei aantrekkelijk is voor parkeerders omdat via het voetpad het metrostation dan vlot kan worden bereikt. Dat dit effect in enige mate optreedt is niet te voorkomen en hoeft ook geen probleem te zijn. Het wordt wel een probleem als de parkeerdruk in de wijk te hoog wordt en er voor de bewoners zelf onvoldoende parkeerplaatsen overblijven en/of als het parkerende verkeer dat door de buurt rijdt voor overlast/ verkeersonveilige situaties gaat zorgen. In navolging op de eerder uitgevoerde parkeeronderzoeken, blijven we de parkeerdruk monitoren zodat we in de planvorming rekening kunnen houden met de actuele parkeersituatie en zodat we eventuele veranderingen in de parkeersituatie (bijv. een structureel effect als gevolg van de Corona-crisis) kunnen waarnemen en hier rekening mee kunnen houden.