

Notitie herinrichting Karel Doormanstraat, Prinses Margrietstraat en Prinses Marijkestraat

Subtitel
10 juli 2018

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Karel Doormanstraat.....	4
2.1. Huidige situatie	4
2.2. Huidig profiel.....	5
3. Prinses Margrietstraat.....	6
3.1. Huidige situatie	6
3.2. Huidig profiel.....	6
4. Prinses Marijkestraat	7
4.1. Huidige situatie	7
4.2. Huidig profiel.....	7
5. Uitgangspunten voor herinrichting	8
5.1. Veiligheid en bereikbaarheid	8
5.1.1. Parkeernormen.....	8
5.2. Duurzaamheid.....	8
6. Mogelijke oplossingsrichtingen Karel Doormanstraat.....	9
6.1. Variant 1	10
6.2. Variant 2	11
6.3. Variant 3	12
6.4. Variant 4	13
7. Mogelijke oplossingsrichtingen Prinses Margrietstraat en Prinses Marijkestraat.....	14
8. Input van bewoners	15
8.1. Argu	15
8.2. Bewonersavond.....	15

1. Inleiding

De riolering in de Karel Doormanstraat, de Prinses Margrietstraat en de Prinses Marijkestraat wordt vernieuwd. Het vervangen van de riolering biedt kansen om kritisch te kijken naar de bovengrondse inrichting van de straten. Met name in de Karel Doormanstraat is parkeerdruk erg hoog en levert dit dagelijks voor de bewoners onprettige situaties op en staat de bereikbaarheid van de straat voor hulpdiensten onder druk. In deze notitie wordt de huidige situatie per straat beschreven en een doorkijkje gegeven naar mogelijke inrichtingen voor de straten.

In de notitie zijn eveneens de opmerkingen meegenomen die door de inwoners zijn aangedragen via 'argu' en op de informatieavond van dinsdag 10 juli naar voren zijn gekomen.

2. Karel Doormanstraat

2.1. Huidige situatie

De Karel Doormanstraat is aan weerszijden bebouwd met rijwoningen en in het straatprofiel is geen specifieke ruimte gereserveerd voor het parkeren van de auto. In de straat staan 60 rijwoningen. Van deze 60 rijwoningen zijn er 20 hoekwoningen waarbij de mogelijkheid aanwezig is om op eigen terrein een auto te parkeren.

Bij het ontwerp is uitgegaan van het parkeren op de rijbaan. Er is echter onvoldoende ruimte om aan de huidige vraag te kunnen voldoen. Gevolg is dat de auto's aan weerszijde van de straat half op het trottoir en half op de rijbaan worden geparkeerd. Dit levert een situatie op waarbij de trottoirs worden stuk gereden door de auto's, maar belangrijker nog is dat de trottoirs niet tot nauwelijks meer toegankelijk zijn voor de doelgroep: de voetganger. Op een aantal plaatsen, de hoeksituaties, is ruimte gevonden om een auto op het eigen terrein te parkeren.

Tevens laat de bereikbaarheid van de woonstraat voor hulpdiensten en de vrachtwagen die het huisafval op komt halen te wensen over doordat geparkeerde auto's deels de rijbaan blokkeren.



1 Een situatie op een woensdagochtend waarbij de parkeerdruk al aanzienlijk is.

2.2. Huidig profiel

Het huidig profiel van de Karel Doormanstraat is opgebouwd uit een rijbaan van ongeveer 6 meter breed met aan weerszijden een trottoir van 2 meter breed. Er is geen openbaar groen in het straatbeeld opgenomen. De voortuinen van de rijwoningen, variërend van 5 tot 5,5 meter, geven de straat nog een groen aanzien.

Binnen de profielbreedte is er onvoldoende ruimte om conform de huidige normeringen het benodigde aantal parkeerplaatsen te realiseren. De parkeerdruk zal, zolang het autobezit per woning niet afneemt, groot blijven in deze straat. De rijbaan is uitgevoerd in gebakken klinkers, de trottoirs in grijze betontegels.

3. Prinses Margrietstraat

3.1. Huidige situatie

De parkeerdruk in deze straat is van een andere orde dan die in de Karel Doormanstraat. Woningen aan de westzijde van de straat, links op onderstaande foto, hebben veelal de mogelijkheid om een auto (of in sommige gevallen meerdere auto's) op eigen terrein te parkeren. Deze ruimte wordt aan de achterzijde van de woningen gevonden. Hiermee wordt de parkeerdruk in de straat zelf substantieel verlicht. Daarnaast grenzen er aan de Prinses Margrietstraat diverse zijtuinen, waaronder van de Karel Doormanstraat.



2 Woningen links op de foto hebben de mogelijkheid om aan de achterzijde een auto op eigen terrein te parkeren. Rechts een diepe zijtuin grenzend aan de Prinses Margrietstraat

3.2. Huidig profiel

Het betreft een asymmetrisch profiel. Aan de oostzijde is een smalle groenstrook gelegen. Parkeren geschiedt op de 6 meter brede rijbaan. Aan weerszijde is een smal trottoir gelegen. De rijbaan is uitgevoerd in gebakken klinkers, de trottoirs in grijze betontegels.

4. Prinses Marijkestraat

4.1. Huidige situatie

De straat wordt gekenmerkt doordat er slechts aan één zijde bebouwing aanwezig is. Deze bebouwing bestaat vooral uit twee-onder-één-kap-woningen. Daarnaast zijn er nog een aantal rijwoningen. Hierdoor is het op veel plaatsen mogelijk om op eigen terrein een auto te parkeren.

De straat wordt niet alleen door bestemmingsverkeer bereden. Ook veel doorgaand verkeer, van en naar het winkelcentrum, rijdt door deze straat. Vanuit de woningen wordt uitgekeken op een boswal.



3 Huizen aan één zijde van de Prinses Marijkestraat

4.2. Huidig profiel

Aan de zijde van de woningen is een trottoir van 1,5 meter gelegen. De rijbaan heeft een breedte van 6 meter. De rijbaan is uitgevoerd in gebakken klinkers, de trottoirs in grijze betontegels.

5. Uitgangspunten voor herinrichting

5.1. Veiligheid en bereikbaarheid

De inrichting van de straat dient dermate helder te zijn waar geparkeerd kan/ moet worden en waar dit absoluut niet toegestaan is om de bereikbaarheid voor hulpdiensten en voor de vrachtwagen die de huisvuilcontainers komt legen, blijft gewaarborgd. Alle straten kennen een verblijfskarakter waardoor de positie van de voetganger minstens zo belangrijk is als de positie van de auto.

5.1.1. Parkeernormen

Bij het ontwerpen van woonstraten wordt een parkeernorm toegepast die er voor zorgt dat er voldoende parkeerplaatsen binnen een straat worden gerealiseerd. De gemeente Hollands Kroon hanteert de gemiddelde parkeernormen zoals deze door de CROW zijn vastgelegd. Destijds bij de aanleg van deze straten zijn ook normen toegepast die passend waren voor de tijdsgeest en waren afgestemd op het autobezit van die tijd. Het autobezit is sinds die tijd explosief toegenomen. Het is daarom ook niet realistisch uit te gaan om bij de herinrichting, met als uitgangspunt de bestaande afmetingen van het straatprofiel, een situatie te kunnen realiseren waarvoor er voor iedere woning het aantal parkeerplaatsen te realiseren valt conform de huidige parkeernormen.

Overzicht huidige parkeernormen:

Straat	Aantal woningen	Parkeernorm	Aantal parkeerplaatsen
Karel Doormanstraat	17 (huur)	1,6	27,2
	43 (koop)	2,0	86
Prinses Margrietstraat	21 (huur)	1,6	33,6
	11 (koop)	2,0	22
Prinses Marijkestraat	7 (huur)	1,6	15
	2 (koop)	2,0	4
	10 (koop)	2,2	22

5.2. Duurzaamheid

Het duurzame karakter bij de herinrichting kan op een aantal manieren worden bewerkstelligd.

- De bestaande gebakken klinkers van de rijbaan kunnen worden hergebruikt.
- Het straatprofiel heeft voldoende bergingscapaciteit voor de opvang van hemelwater.
- Om opwarming zoveel als mogelijk tegen te gaan wordt het verhard oppervlak tot een minimum beperkt en worden er daar waar het kan komen en of struiken toegevoegd aan het straatbeeld (klimaat adaptief ontwerpen).
- De straat is onderhoudsvriendelijk.

6. Mogelijke oplossingsrichtingen Karel Doormanstraat

Er zijn een aantal oplossingsrichtingen te bedenken om de parkeerdruk in deze woonstraat te verlichten, maar bovenal om de inrichting van de straat te verhelderen.

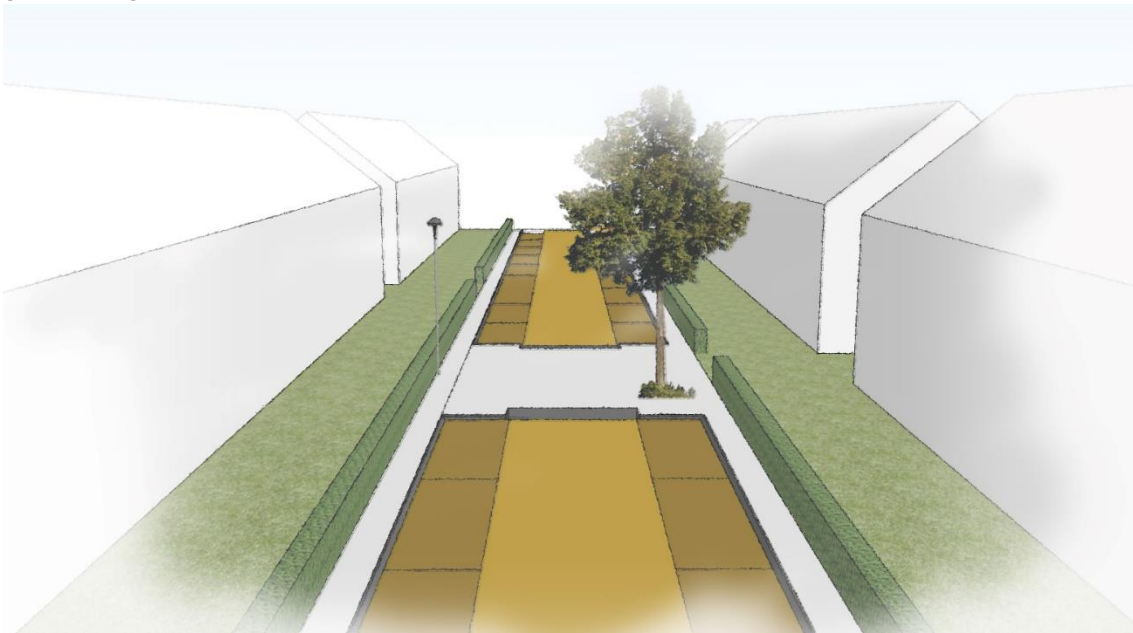
Belangrijkste uitgangspunten voor de herinrichting:

- De eerste stap is om de rijbaan te versmallen zodat er meer ruimte gemaakt kan worden voor de voetganger en de geparkeerde auto. De enige manier om hier ruimte te winnen is om de straat in te richten als een éénrichtingsverkeerstraat. De rijbaan kan hierdoor versmald worden van 6 meter naar ongeveer 3,85 meter. Het inrijden van de Karel Doormanstraat kan plaatsvinden vanaf de Ingenieur Ovingstraat.
- Een trottoir, of in ieder geval een voetgangerszone, aan weerszijden van de rijbaan is gewenst.
- Het karakter van een verblijfsgebied zal moeten worden versterkt. De nadruk zal minder komen te liggen op het verkeerskarakter. Het is een woonstraat, geen ontsluitingsweg.
- Er komen collectieve opstelplaatsen voor de vuilcontainers

Noot: Alle in de volgende paragrafen beschreven varianten gaan uit van een optimale situatie en geven een impressie van een principe profiel hoe het straatprofiel er in hoofdopzet uit zou kunnen zien. Vanzelfsprekend zal er maatwerk geleverd moeten worden bij de definitieve uitwerking van een profiel.

6.1. Variant 1

In deze variant wordt het parkeren aan weerszijden van de rijbaan opgelost. Het bestaande trottoir wordt hiermee danig versmald. Feitelijk is er geen sprake meer van een trottoir en zal in de praktijk voetgangers op de rijbaan gaan lopen. De trottoirs zijn in deze situatie 1 meter breed. De trottoirs hebben hiermee echter niet de gewenste breedte en zullen moeilijk toegankelijk zijn op het moment dat er auto's staat geparkeerd. Daarnaast is de oversteekbaarheid niet optimaal en *kan* tot gevaarlijke situaties leiden. Op een aantal plaatsen zal een plateau worden aangebracht om een veilige oversteek te kunnen en daar waar tegelijkertijd ruimte zal zijn voor het kunnen opstellen van de huisvuilcontainers. De plaats van deze plateaus kunnen worden gerealiseerd ter plaatse van de hoekwoningen zodat ook de bereikbaarheid van deze kavels kan worden gewaarborgd.



6.2. Variant 2

De rijbaan is versmald tot een breedte van 4 meter. Het parkeren vindt niet meer plaats op de rijbaan, maar op het niveau van het trottoir. Het profiel is symmetrisch van opzet.

Op het moment dat er geen auto's geparkeerd staan wordt de rijbaan niet -optisch- verbreedt en ontstaat er op trottoirniveau meer ruimte. Deze ruimte kan door spelende kinderen worden benut. De trottoirs zijn in deze situatie 1 meter breed. De trottoirs hebben hiermee echter niet de gewenste breedte en zullen moeilijk toegankelijk zijn op het moment dat er auto's staat geparkeerd. Daarnaast is de oversteekbaarheid niet optimaal en *kan* tot gevaarlijke situaties leiden. Op een aantal plaatsen zal een plateau worden aangebracht om een veilige oversteek te kunnen en daar waar tegelijkertijd ruimte zal zijn voor het kunnen opstellen van de huisvuilcontainers. De plaats van deze plateaus kunnen worden gerealiseerd ter plaatse van de hoekwoningen zodat ook de bereikbaarheid van deze kavels kan worden gewaarborgd.



6.3. Variant 3

Deze derde variant is nagenoeg identiek aan variant 2. Het verschil wordt gemaakt doordat het profiel van variant 3 asymmetrisch van opzet is. Hierdoor wordt er aan één zijde van de straat een goed begaanbaar trottoir gemaakt. Aan de zuidzijde (rechts op onderstaande afbeelding) van de straat is hierdoor slechts een zogenaamde uitstapstrook aanwezig. Gezien het karakter van deze woonstraat en door de parkeerstrook en het trottoir niet op hetzelfde niveau aan te leggen als de rijbaan, blijft de veiligheid van de voetganger gewaarborgd.



6.4. Variant 4

De woonstraat wordt ingericht volgens het 'shared space' principe. Bij dit inrichtingsprincipe is er geen duidelijk onderscheid tussen trottoir en rijbaan. De auto en de voetganger delen dezelfde ruimte waarmee het verblijfskarakter het straatbeeld zal bepalen. Een straatindeling zonder duidelijke afbakening van de ruimte heeft als risico dat er kriskras geparkeerd gaat worden en dat de plaats van de voetganger in het nauw komt door de hoge parkeerdruk. Subtiële markeringen in de bestrating kunnen bepaalde plaatsen – bijvoorbeeld opstelplaatsen voor containers en of parkeerplaatsen- definiëren. Tevens kan de bereikbaarheid van de straat onder druk komen te staan op het moment dat er kriskras geparkeerd gaat worden.

Om een goede afwatering te garanderen is het voorstel om de molgoot in het midden van de ruimte te plaatsen. Hierdoor wordt de straat optisch versmald waardoor deze ingreep snelheid remmend zal werken.



7. Mogelijke oplossingsrichtingen Prinses Margrietstraat en Prinses Marijkestraat

Een eerste analyse van de bestaande situatie heeft niet geleid tot inzichten dat de bestaande straatprofielen niet functioneren. Voor deze straten zijn daardoor (nog) geen oplossingsrichtingen uitgewerkt. Dit beeld werd op de informatieavond van dinsdag 10 juli bevestigd door de aanwezige inwoners.

De Prinses Marijkestraat grenst aan deelgebied 2 en 3 van de plannen voor de herstructurering van Wieringerwerf. Een uitwerking van deze deelgebieden is er nog niet. De definitieve uitwerking van deze deelgebieden kan van invloed zijn op de uiteindelijke inrichting van het profiel van de Prinses Marijkestraat.

8. Input van bewoners

8.1. Argu

Via argu (<https://argu.co/hollandskroon/q/27>) zijn een aantal reacties binnengekomen. Meest genoemde, en onderschreven oplossingsrichtingen, zijn:

- Het instellen van éénrichtingsverkeer in de Karel Doormanstraat
- Het instellen van collectieve opstelplaatsen voor huisvuilcontainers
- Het aanleggen van verkeersdrempels om de snelheid van de automobilisten af te remmen

Bewoners zijn van medio juni tot 30 juni 2018 in de gelegenheid geweest om reacties via argu aan te leveren.

8.2. Bewonersavond

Op dinsdag 10 juli hebben de inwoners van de drie straten de mogelijkheid gehad om tijdens een bijeenkomst in de Cultuurschuur van Wieringerwerf (meer) ideeën aan te dragen. De oplossingsrichtingen zoals die in dit document staan beschreven zijn ook op die avond gepresenteerd aan de aanwezigen. De belangrijkste reacties van de inwoners op een rij:

- Kunnen er aan de zijde van de Ingenieur Ovingstraat parkeerplaatsen worden gerealiseerd om de parkeerdruk in de Karel Doormanstraat te verminderen? Het tijdelijke parkeerterrein, aangelegd voor de bewoners. Deze mogelijke oplossing brengt mogelijk een ander probleem met zich mee: er is nauwelijks tot geen toezicht op deze (tijdelijke) parkeerplaats.
- Twijfels zijn er bij de aanwezigen over de veiligheid bij variant 4 (shared space)
- Om tot kwalitatief beter oplossingen te komen wordt geopperd om een deel van de voortuinen in te leveren.

