

Programma van Eisen

**Heer Vrankenstraat +
Hoyledestraat, Hoeksestraat, Kabeljauwsestraat**

CONCEPT

Programma van Eisen

Heer Vranckenstraat + Hoyledestraat, Hoeksestraat, Kabeljauwsestraat

A. Aanleiding en achterliggend beleid

In de Kop van het Oude Noorden vindt op dit moment succesvolle ‘Gentrification’ plaats in de heer Vranckestraat. Het is een geliefd woonmilieu voor gezinnen. In de straten die haaks op de heer Vranckestraat staan - de Hoyledestraat, Hoeksestraat en Kabeljauwsestraat - is Woonstad Rotterdam in samenwerking met Era Contour momenteel begonnen met het project ‘Eén blok stad Oude Noorden’.

Daarnaast start bij Woonstad Rotterdam ‘Esthetisch onderhoud’; Verschillende panden in de straten worden opgeknapt, voorzien van nieuwe kozijnen en de gevels gereinigd. Voor de overige woningen die in het bezit zijn van Woonstad Rotterdam worden de kunststofkozijnen vervangen/hersteld en de gevels opgeknapt. Tresa vervangen door esthetisch verantwoorde materialen passend bij de oorspronkelijke architectonische uitstraling. Woonstad Rotterdam werkt met de panden toe naar het terugbrengen van de oorspronkelijke architectonische uitstraling, waarbij de buitenruimte op afgestemd moet worden, zodat Gentrification in bewoning EN in inrichting tot uitdrukking komt.

De drie straten Hoyledestraat, Hoeksestraat en Kabeljauwsestraat zijn opgenomen in de meerjarenplanning van de werf Noord. De uitvoering hiervan is gepland in 2012, maar zal uiteindelijk aansluiten op de oplevering van de bouwwerkzaamheden van Woonstad Rotterdam.

Specifieke wensen vanuit de corporatie en deelgemeente is om aandacht te geven aan de verlichting in de straten, deze worden als sociaal onveilig ervaren.

Extra investeringen op het reguliere onderhoudsbudget zijn mogelijk door beschikbare ISV 3 gelden. De deelgemeente is bereid een **XXXdeel / percentage** van de onderhoudsgelden op te plussen om een extra kwaliteitsimpuls te geven aan deze straten.

Het programma van eisen (PvE) voor de herinrichting is gebaseerd op:

- Ontwikkelingsvisie Noord 2008-2014 (2008)
- Ruimtelijk Kader Oude Noorden (in concept)
- Handboek Rotterdamse Stijl (2009) deulitwerkingen Stadsdeelstructuur, Lichtvisie en Boomstructuurvisie
- Beleidskader Buitenruimte Noord 2010-2030 (2010)
- Handboek kindvriendelijke wijken KIWI (2009)
- Buitenruimte speelnorm (2009)
- Gebiedsvisie DG Noord (2009)
- Visie Woonstad/Com.Wonen ?status?
- Buitenruimte-eis voor woonstraten en parken;
- Het vigerende Convenant Duurzaam Veilig in verband met 30-km zone;

- Handboek Bestuurlijke Burgerparticipatie 9 maart 2006;

Kenmerken van de Plek

De drie straten liggen in het noordelijkste deel van het Oude Noorden (deel tussen Gordelweg en Soetendaalseweg). Het gebied heeft de kenmerken van een oude stadswijk. Gesloten bouwblokken met een hoge dichtheid, relatief krappe straten met veel geparkeerde auto's en weinig plek voor groen.

In dit deel van het Oude Noorden wordt voornamelijk gewoond. De Heer Vrankestraat geldt als voorbeeld voor een straat die een positieve bijdrage levert aan het hier gewenste woonmilieu voor gezinnen in een rustig-stedelijke omgeving (rode leefstijl/SmartAgent). Belangrijke aspecten van dit woonmilieu zijn goede eengezinswoningen en een groene inrichting (bomenstructuur en geveltuinen) van de straat en directe omgeving.

Randvoorwaarden

Het inrichtingsplan dient aan de volgende randvoorwaarden te voldoen:

- De inrichting is conform materialisatie Rotterdamse Stijl, inclusief meubilair. In het beleidskader Buitenruimte Noord zijn deze straten aangeduid met gebakken klinkers in de rijloper. In de trottoirs granito tegels. De extra beheerkosten voor gebakken klinkers zal xxxxxxx
- De verkeerscirculatie verandert niet.
- De uitvoering sluit aan bij de oplevering van de panden in de Hoyledestraat, Hoeksestraat en Kabeljauwsestraat. Als laatste zal de Heer Vrankestraat opgepakt worden, volgend op de bouwprojecten aan de Soetendaalseweg.
- Het aantal parkeerplaatsen blijft in principe gelijk aan het bestaande aantal gezien de zeer hoge parkeerdruk. In overleg met bewoners zal aan de hand van varianten bekeken worden of het mogelijk is haaks parkeren om te zetten in langsparkeren. Het gedeelte van deze straat tussen de Kabeljauwsestraat en de Soetendaalsestraat wordt opgepakt indien de bewoners aangeven akkoord te willen gaan met het veranderen van het dwarsparkeren in. In de Kabeljauwsestraat zal op de plaats van 1 parkeerplaats een boom toegevoegd worden.
- De noodzakelijke ophoging van de 3 straten zal mogelijk gevolgen hebben voor het kunnen behouden van de bestaande bomen.

B. Projectgrenzen

De plangrens voor de PVE is als volgt opgebouwd:

Drie straten: Hoyledestraat, Hoeksestraat en Kabeljauwsestraat, aan de zuidzijde begrenst door de Soetendaalseweg en aan de noordzijde door de Heer Vrankestraat/Gordelweg.

De Heer Vrankestraat, lopend van de Soetendaalsestraat (oostzijde) tot de Gordelweg (westzijde).

C. Doelgroepen en gebruiksdoelen

Doelgroepen

Bewoners/ondernemers:

Woonstad Rotterdam ziet hier in de toekomst met name buurtgerichte bewoners met een al eerder genoemde leefstijl. Kritische individualisten maar ook gezinnen.; stadsgezinnen, sociale stijgers (uit de wijk en van buiten de wijk) en startende ondernemers. Deze doelgroep waardeert over het algemeen een bijzondere en flexibele woonomgeving.

Bezoekers

In de Hoyledestraat ligt een openbare school "De Fontein".

In de Hr. Vrankestraat staat een kerk; "Evangelisch Lutherse Gemeente".

In de Hr. Vrankestraat is eveneens Van Speijk, een dagactiviteitencentrum voor de dakloze medemens, die tevens een functie in dit deel van de wijk hebben, nl. vegen/schoonhouden en gezamenlijk activiteiten doen met de 2 bewonersverenigingen en de basisschool.

Gebruiksdoelen

Straat; aantrekkelijke, groene woonstraten

De wijk staat voor opgroeien, talloze jongeren groeien er op, veel startende ondernemers en de minder kansrijken worden gestimuleerd tot zelfontwikkeling en sociale stijging. Dit deel van de wijk biedt de mogelijkheid tot gedifferentieerd aanbod van woningen.

Parkeren; de parkeerdruk is erg hoog in dit gebied (soms 100%), het is vanuit deze optiek niet wenselijk parkeerplaatsen aan het gebied te onttrekken.

Groen; toevoegen bomen in straten

Voetgangers en fietsers; voldoende ruimte bieden om op de trottoirs te lopen en indien mogelijk te spelen en voor de fietsers om in de straten te fietsen. Fietsparkeren in deze straten is wenselijk.

Voldoende ontmoetingsruimte; op trottoirs of directe omgeving.

D. Betrokken partijen bij de planvorming

- Deelgemeente Rotterdam- Noord,
- Gemeentewerken I-bureau, Verlichting, Bruggen
- Gemeentewerken werf Noord
- dS+V afdeling Sedenbouw Landschap
- dS+V afdeling Verkeer en Vervoer
- Woonstad Rotterdam
- Waterschap HHSK
- Politie, Brandweer, Stadstoezicht, ROTEB, RET, Nutsbedrijven
- GGD, Sozawe, S&R, JO, CBK
- Bewonersorganisatie(s) Vrankestraat e.o.
- **SONOR??**

E. Programma van Eisen

1. Gebruikskwaliteit

a) Veilig

- *Sociaal veilig*

Een goed lichtniveau in de woonstraten is gewenst, de veiligheidsindex in het Oude Noorden is laag. Gewenst is een hoger lichtniveau in de vorm van hangverlichting in dit gebied in verband met optimaal gebruik van de ontmoetingsplekken in de toch al smalle straatprofielen.

- *Verkeersveiligheid*

De straat is woon- en verblijfsgebied en 30-km zone en wordt ingericht als woonstraat ten behoeve van het woonverkeer en parkeren en tevens ruimte voor de fietser.

Verkeersluw, de straat mag niet uitnodigen tot hard rijden.

Bij kruispunten overzichtelijkheid en aansluiting van verkeersstromen.

Aandacht geven aan vormgeving en bebording zodat het rijden tegen de verplichte rijrichting wordt voorkomen.

- *Gebruiksveilig*

Zo min mogelijk obstakels en barrières; kans op verwondingen als gevolg van vallen, struikelen, uitglijden vanwege losliggende tegels, paaltjes, bloembakken of niveauverschillen in het trottoir. Voorkomen dat er op de trottoirs kan worden geparkeerd.

b) Toegankelijkheid

- *Bereikbaarheid*

Goede toegankelijkheid voor de auto en (bak)fiets, voetganger (met kinderwagen),
Voldoende parkeergelegenheid in de straat of directe omgeving.
Het (mogelijk) maken van (invaliden)inritten, invalidenparkeren, etc.
Bij kruispunten goede oversteekverbindingen voor voetgangers en fietsers.

- *Parkeren*

- Parkeerdruk

- In de wijk het Oude Noorden is in 2004 betaald parkeren ingevoerd van 9.00 tot 18.00 uur en van maandag tot zaterdag. Na de invoering van betaald parkeren is de parkeerdruk overdag gedaald naar een acceptabel niveau, maar 's avonds en 's nachts is de parkeerdruk nog hoog. Uit de telling van 2010 blijkt dat de parkeerdruk overdag de kritieke parkeerdruk van 85% (norm) niet overschrijdt in de buurt "Kop van Oude Noorden". In de avond en nacht is de parkeerdruk in deze buurt zeer hoog (100%). In de Vrankestraat, Hoeksestraat, Hoyledestraat en Kabeljauwsestraat is de parkeerdruk overdag lager dan de kritieke parkeerdruknorm van 85%, maar in de avond is de parkeerdruk zeer hoog (100%) in deze straten. In bijlage 1 is de parkeerdruk in 2009 weergegeven.

- Effect nieuwe ontwikkeling op parkeerdruk

- Om een bijdrage te leveren aan de verbetering van het leefmilieu is voorgesteld om 1 parkeerplaats in de Kabeljauwsestraat op te heffen voor 1 boom en in het deel van de Vrankestraat ten oosten van Kabeljauwsestraat het dwarsparkeren in deze straat om te zetten in langsparkeren. Het gevolg van dit voorstel is een tekort van circa 16 parkeerplaatsen in de Vrankestraat. Dit is een afname van ong. 20 % ten opzichte van de huidige parkeercapaciteit in deze straat.

- Vanwege de bestaande hoge parkeerdruk in de avond zal dit voorstel lijden tot meer zoekverkeer in het gebied, bewoners die niet meer voor hun deur kunnen parkeren en een uitwaaiereffect van de parkeerdruk naar de direct omliggende gebieden.

- Dit voorstel moet eerst met de bewoners worden besproken aan de hand van een aantal mogelijke oplossingen / varianten. In het vervolg ontwerpfase kan de inbreng van de bewoners verwerkt worden.

- *Fietsen*

- Voldoende fietsbeugels in de woonstraten opnemen (na inventarisatie bewonersavond) op zodanige wijze dat deze geen obstakels op de trottoirs vormen.

- Woonstad gaat in de Cascowoningen voorzien in bergingen, zodat bewoners op eigenterrein de fietsen kunnen stallen.

- *Ophoging*

- Door de zakking van de grond is ophoging nodig. Sommige panden zijn mee gezakt, zodat de ingang onder uitgiftepeil ligt. Dat levert bij ophoging aansluitproblemen op. Dat is overigens in principe een verantwoordelijkheid van de pandeigenaar.

- Bij de panden die casco herstel en esthetisch onderhoud krijgen is een goede aansluiting op uitgiftepeil te realiseren. Bij andere panden wellicht niet. Daar moeten in de buitenruimte aanpassingen worden gemaakt zoals wolfskuilen om de toegankelijkheid te blijven garanderen.

- Er moet onderzoek plaatsvinden naar dorpelhoogtes om de mogelijke knelpunten in beeld te brengen en dit in het definitief ontwerp op te lossen.

c) Aantrekkelijk

- *Vorm/schaal/kleur/materiaal*

- De beoogde doelgroep bewoners/gebruikers zijn veelal mensen die met name de uitstraling van de vooroorlogse architectuur waarderen. Daarbij hoort ook de uitstraling van de buitenruimte die hierop aansluit. Uitgangspunt is gebakken klinkers in de rijlopers en granitotegels in de trottoirs, conform Rotterdamse Stijl en verder geformuleerd in Beleidskader Buitenruimte Noord.

- Voldoende bomen, bankjes en groen in de vorm van geveltuinen. Bij de geveltuinen gelden de volgende aandachtspunten:
De wortels van de geveltuinen komen mogelijk in conflict met de Telecom kabels die standaard op korte afstand (ca. 50 cm) van de gevel liggen. De kosten van verleggen van de kabels zijn zeer hoog.
In elk geval moet met de pandeigenaren een convenant worden opgesteld over beheer van de geveltuinen. Om de kans op kabelschade (waarvoor de veroorzaker, dus de eigenaar van de geveltuin, dan verantwoordelijk is) te minimaliseren kan worden overwogen om bepaalde soorten voor te schrijven.
Tijdens de bewonersbijeenkomsten zal dit punt besproken moeten worden en uiteindelijk moeten leiden tot een convenant waar de afspraken in geregeld zijn.
- Bomen; in de drie smalle woonstraten is de ondergrond heel erg vol. Er liggen overal kabels en leidingen. Dat maakt het moeilijk en in sommige gevallen onmogelijk om binnen de bestaande regels van de stad nieuwe bomen te planten. Er zijn maar heel weinig plaatsen waar bomen passen. Daarvoor zou ruimte moeten worden gecreëerd in de bovengrond, omdat werkzaamheden in de ondergrond niet zijn voorzien.
De straat is erg verzakt en moet ca. 30 cm worden opgehoogd. Veel bomen overleven dat niet. Indien de bomen worden vervangen kunnen betere standplaatsen worden gemaakt. Voorzieningen bij bestaande bomen zijn erg duur en de kans op overleven is dan nog heel klein.
In de Kabeljauwsestraat staan geen bomen; In de Hoyledestraat staan 5 peren en 1 Italiaanse populier uit 1960; In de Hoekse straat staan 2 peren en 4 elzen
Al deze bomen kunnen niet of niet waarschijnlijk tegen de ophoging.
De wens is om in de Kabeljauwsestraat 2 bomen toe te voegen, wat 1 parkeerplaats zou kosten.
Onderzoek door de werf zal moeten uitwijzen of de bomen gehandhaafd kunnen worden of dat er nieuwe bomen aangeplant moeten worden. Bij aanplant voorkeur grotere maat en grotere soort (minimaal 2^e grootte), zodat er vanaf moment van oplevering al een boom met enige maat in de straat staat. Slechte en zieke bomen worden vervangen.
- Openbare verlichting dient aangebracht te worden conform voorstellen in de Lichtvisie van de Rotterdamse stijl. De categorie is een woonstraat, vanuit de lichtvisie gelden hiervoor de volgende uitgangspunten;
 - Witlicht (warmwit)
 - Verlichtingsklasse S5 (3 lux) met een gelijkmatigheid van 0,3.
 - Een voorkeur voor hangverlichting
 Uitzondering hierop is dat in verband met de veiligheidsindex en de corporatie met de beheerder GW-VBB (Verlichting en Bijzondere Beheertaken) is besloten de verlichtingsklasse te verhogen naar S4 (5 lux) met een gelijkmatigheid van 0,3.
Voor het aanbrengen, onderhouden en vervangen van hangverlichting dienen de volgende zaken geregeld te worden:
Schriftelijke toestemming van de pandeigenaren voor aanbrengen, onderhouden en vervangen en aansprakelijkheid bij schades (deze ligt overigens in principe bij de eigenaar van de installatie, lees deelgemeente Noord). Omdat veel panden in eigendom zijn bij Woonstad is dit in deze straten relatief gemakkelijk te regelen. Bouwkundig onderzoek om te garanderen dat de verlichting veilig en zonder schade kan worden opgehangen. Woonstad is bezig de gevels te renoveren, in de bouwstroom kunnen ontbrekende voorzieningen ten behoeve van hangverlichting meegenomen worden. Dit vereist een goede afstemming tussen GW-VBB en Woonstad. Hiertoe dienen nadere afspraken te worden vastgelegd in een convenant.
Beheer Openbare Verlichting is niet principieel tegen hangverlichting maar de voor- en nadelen dienen goed afgewogen te worden/zijn.
- Vuilcontainers op plaatsen situeren die de minste overlast veroorzaken bij de omwonenden, maar wel binnen de vastgestelde normen voor loopafstanden.
- Schoon en heel, beheerbaar en handhaafbaar: eenvoudig schoon en heel te houden.
- Productnormering schoon en heel in overeenstemming met omgeving.

- Inrichtingsplan opstellen in samenhang met beheerplan.
- Historische waarde: rekening houden met monumentale Andreaskerk.

2). Milieukwaliteiten

a) Gezond

- *Hygiëne*
Afval op straat moet makkelijk kunnen worden verwijderd.
Er dienen voldoende prullenbakken te worden geplaatst, aantal en plaats nog nader te bepalen, vloeiën voort uit ontwerp.
Beheer schoon en heel (oa. prullenbakken) sluit aan op de omgeving.
Afvalverwerking: goede inpassing van ondergrondse containers.
- *Geluidsbescherming*
30 km-gebied beperkt geluidsoverlast, toepassen van middentype drempels qua vlakheid.
Aandacht verdient de stand van zaken over het onderzoek van Rijkswaterstaat naar de geluidsbelasting van de A20 en de mogelijke plaatsing van geluidsschermen.
- *Luchtzuiverheid*
Verkeersluw bevordert luchtkwaliteit.
Aandacht verdient de stand van zaken over het onderzoek van Rijkswaterstaat naar de verkeersbelasting van de A20 en de mogelijke maatregelen.

3) Duurzaamheid

Economische duurzaamheid

- Duurzame energiebronnen:
XXXXXX
Verlichting ...
- Grondstoffen en materialen.
Tijdloosheid van materiaalgebruik, opdat de materialen in de loop der tijd hun uitstraling niet verliezen. Hergebruik van materialen waar mogelijk en verantwoord.

Ecologische duurzaamheid

- De bomen dienen een voldoende groeiruimte te krijgen en waar nodig beschermd te worden tegen het verkeer en geparkeerde auto's.
- Het ontwerp moet een goede inpassing en afstemming zijn van landschap en bodem, flora en fauna met de wegen en bebouwde omgeving.

De kostenraming bestaat uit de investeringskosten voor aanleg en de levensduurkosten (beheer, onderhoud en sloop). Hiermee wordt het mogelijk om duurzaamheid te vergelijken van verschillende inrichtingsvarianten en te optimaliseren op kosten en onderhoudsstrategie van verschillende inrichtingsvarianten. Daardoor wordt een integrale benadering bereikt tussen opdrachtgevers en beheerders met een optimale prijs-kwaliteitverhouding. Ook ontstaat ruimte voor innovatieve oplossingen die onderhoud-, beheer- en sloopkosten en de milieueffecten positief beïnvloeden.

Momenteel is het nog niet mogelijk om een volledige CO2 scan te doen van een inrichtingsplan. Dit is in ontwikkeling. Van een aantal aspecten (materialisering en bijvoorbeeld de vraag waar rekening wordt gehouden met de zetting van het gebied) zullen wel kwalitatieve uitspraken gedaan worden over de duurzaamheidsprestatie.

4) Water

In het deelgemeentelijk Waterplan is duidelijk dat in het Oude Noorden een forse wateropgave bestaat. Het is de vraag in hoeverre dit IP daaraan kan bijdragen. HHSK stelt voor de mogelijkheid tot afkoppelen van diverse panden te onderzoeken. Voor een

gescheiden rioolstelsel is in de ondergrond echter geen plaats, bovendien vind er geen rioolvervangings plaats.

Te denken valt aan het gebruik van ondergrondse waterberging (kratten of grindkoffer in het wegcunet). Daarvoor zijn enkele bezwaren:

- draagkracht en drooglegging van de weg, vanuit wegenbeheer.
- Mogelijke verhoging van de grondwaterstand (kans op wateroverlast in de omgeving)
- Voor de woningeigenaren zijn kostbare aanpassingen aan de woningen nodig. Verwacht mag worden dat eigenaren van bestaande woningen andere prioriteiten hebben als het gaat om woningverbetering en –onderhoud dan waterberging. Woonstad heeft zich al in die zin uitgesproken. Alleen bij sloop- nieuwbouw en transformatieprojecten zien zij kansen en de bereidheid om mee te werken.

Gezien de tegenstrijdige belangen, hoge kosten is een kort haalbaarheidsonderzoek in deze straten niet zinvol.

6) Technische aspecten

Zie technisch PvE-IP, in bijlage.

F. Concretisering en Uitwerking

Het ontwerp benadrukt de kwaliteiten van deze woonstraten, zoals materiaalgebruik, bomen, heldere structuur en aanwezigheid van oude, karakteristieke gevels.

G. Inzet Financiën en consequenties

Kosten voor het uitvoeren van deze straten zijn globaal ingeschat op E 1,5 miljoen. Dit is inclusief het aanbrengen van hangverlichting à € 90.000,-- exclusief bouwkundige voorzieningen per aansluiting.

Een deel van de inrichtingskosten wordt gefinancierd uit Planmatig Onderhoud werf DG Noord. **?????welk bedrag??**

Het overige deel zal gefinancierd worden uit ISV 3 gelden.

Beheerparagraaf

Bij het inrichtingsplan wordt een beheerparagraaf opgenomen. De beheerkosten worden zoveel mogelijk binnen het huidige budget gehouden, toepassing van gebakken klinkers zal een maximale verhoging van **XXXX %**) betekenen.

H. Communicatie en Participatie

PVE fase

Woonstad Rotterdam en deelgemeente Noord hechten waarde aan het nakomen van de afspraak met de bewonersverenigingen dat deze een prominente rol krijgen in de PVE-fase van het IP-traject.

Woonstad Rotterdam biedt aan hier een bijdrage in menskracht in te leveren door contacten met reeds bestaande participatiegroepen aan te schrijven en te motiveren input te leveren. Wenselijk is een duidelijke communicatiestrategie op te nemen voor deze gehele IP-procedure, waarin alle mijlpalen helder voor alle partijen benoemd zijn .

Woonstad adviseert omwille van de deskundigheid om hier een communicatieadviseur in te zetten. Voorgesteld wordt het de communicatie betreft het PVE met de bewoners in 1 dag te vatten, waarbij de stukken van tevoren toegezonden worden.

Met betrekking tot het parkeren, geveltuinen en gevelverlichting worden de bewoners betrokken in de verschillende mogelijke voorstellen. Hierbij wordt getracht dit snel en efficiënt vorm te geven.

IP fase

Per doelgroep wordt minimaal een participatiebijeenkomst gehouden voor bewoners en ondernemers. Duidelijk wordt gemaakt hoe het Programma van Eisen is uitgewerkt in het inrichtingsplan. Op- en aanmerkingen worden waar meegenomen en zo mogelijk verwerkt.

Ter visieligging

Het definitieve inrichtingsplan wordt met uitleg over de verwerking van de op- en aanmerkingen minimaal één week ter inzage gelegd voorafgaand aan de vaststelling in het bestuur.

Opening

Bij de opening wordt een openingsfeest georganiseerd. De financiële middelen hiervoor zijn nog niet beschikbaar.

Evaluatie

Na oplevering wordt een evaluatie gehouden met bewoners, ondernemers en betrokken instanties.

Communicatie

??????

I. Planning

| | |
|---|---------------------------|
| | |
| • Opstellen Programma van Eisen | Oktober 2010 |
| • Vaststelling Programma van Eisen | |
| o participatieavonden | November 2010 |
| o vaststelling in OTB | ????? |
| o vaststelling bestuur deelgemeente | ????? |
| o behandeling commissie Buitenruimte | ?????? |
| o vaststelling deelraad: | ????? |
| • Opstellen inrichtingsplan | vanaf januari 2010 |
| • Vaststellen IP | |
| o participatieavonden | ????? |
| o vaststelling OTB | ????? |
| o vaststelling door bestuur: | ?????? |
| o voorlichting IP naar bewoners | ?????? |
| • Voorbereidingstijd (incl aanbesteding) voor de uitvoering | ongeveer 9 tot 12 maanden |
| • Uitvoering project | Voor 1 januari 2014 |

Bijlage 1. Parkeerdruk 2010

Donderdag middag

| Straat | Capaciteit | Gebruik totaal | Bezetting |
|-------------------|------------|----------------|-----------|
| Heer Vrankestraat | 84 | 36 | 43% |
| Hoeksestraat | 11 | 11 | 100% |
| Hoyledestraat | 32 | 18 | 66% |
| Kabeljauwsestraat | 26 | 21 | 69% |

Bron: Stadstoezicht

Donderdag avond

| Straat | Capaciteit | Gebruik totaal | Bezetting |
|-------------------|------------|----------------|-----------|
| Heer Vrankestraat | 84 | 81 | 96% |
| Hoeksestraat | 11 | 11 | 100% |
| Hoyledestraat | 32 | 32 | 100% |
| Kabeljauwsestraat | 26 | 26 | 100% |

Bron: Stadstoezicht

Zaterdagmiddag

| Straat | Capaciteit | Gebruik totaal | Bezetting |
|-------------------|------------|----------------|-----------|
| Heer Vrankestraat | 84 | 46 | 55% |
| Hoeksestraat | 11 | 21 | 191% |
| Hoyledestraat | 32 | 13 | 41% |
| Kabeljauwsestraat | 26 | 22 | 85% |

Bron: Stadstoezicht

Zaterdagavond

| Straat | Capaciteit | Gebruik totaal | Bezetting |
|-------------------|------------|----------------|-----------|
| Heer Vrankestraat | 84 | 84 | 100% |
| Hoeksestraat | 11 | 11 | 100% |
| Hoyledestraat | 32 | 32 | 100% |
| Kabeljauwsestraat | 26 | 26 | 100% |

Bron: Stadstoezicht