

Reactienota naar aanleiding van concept Nota van Uitgangspunten

1. Inleiding

Na de eerste twee participatiebijeenkomsten is duidelijk geworden dat de belanghebbenden vertegenwoordigd in de samengestelde klankbordgroep behoefte hadden aan concrete uitspraken. Op basis daarvan is besloten om tijdens de derde participatiebijeenkomst een concept-Nota van Uitgangspunten voor te leggen aan de klankbordgroep, die concrete voorstellen voor de ontwikkeling van Driehoek Noordpolder bevat.

De voorliggende reactienota bestaat uit twee delen. Het eerste deel bevat de reacties op de concept-Nota van Uitgangspunten, die tijdens de derde en laatste bijeenkomst van 3 oktober 2023 zijn verzameld en ook opgenomen zijn in bijgevoegd verslag van de bijeenkomst (zie bijlage 1). Het tweede deel van deze nota bestaat uit nagekomen reacties op de concept-Nota van Uitgangspunten. Zowel aanwezigen als ook overige leden van de klankbordgroep hebben tot en met 10 oktober 2023 de mogelijkheid gekregen een reactie in te dienen. Om deze reacties volledig tot hun recht te doen komen, zijn ze zonder aanpassingen in deze nota overgenomen.

Op alle ontvangen reacties is een antwoord geformuleerd. Uit de antwoorden blijkt tevens of de reactie er voor gezorgd heeft dat de concept Nota van Uitgangspunten nog is aangepast. In het laatste hoofdstuk zijn de doorgevoerde aanpassingen samengevat weergegeven.

2. Reacties tijdens de derde bijeenkomst

Reacties op het gebied van mobiliteit

- a. *De ontsluitingsweg door de wijk heen is voor de aanwezigen onaanvaardbaar. Vooral de verkeersveiligheid wordt daarbij als argument gebruikt. Verder heerst er het gevoel van machteloosheid. Er is geen vertrouwen meer. Waarom wordt toch voor deze variant gekozen ondanks dat de bewoners van de Edelsteenbuurt dit niet willen.*

Elke ontsluitingsvariant heeft nadelen. Voor beide voor de hand liggende varianten (door de buurt en via de Noordpolder in verlengde van de Oostersingel) geldt dat er bewoners zijn, die tegen zijn. Daarom is zo objectief mogelijk onderzoek gedaan naar de voor- en nadelen van de verschillende ontsluitingsvarianten. Hierbij is rekening gehouden met de informatie uit de in 2021 door de werkgroep verkeer opgestelde rapportage 'Bevindingen Werkgroep Verkeer Driehoek Noordpolder' en de input van de eerdere participatiebijeenkomsten.

De varianten zijn beoordeeld op de criteria:

- Verkeersveiligheid
- Groen
- Parkeren
- logica verkeersstructuur/ samenhang van de wijk
- geluid
- financieel-technische haalbaarheid
- woongenot Edelsteenbuurt.

Dit zijn dezelfde criteria die destijds in 2021 zijn gebruikt door de werkgroep verkeer.

De conclusie van het onderzoek is dat de variant door de buurt op bijna alle criteria gelijkwaardig of beter scoort dan de andere varianten. Daarom is voorgesteld om de ontsluiting van de nieuwe wijk door de Edelsteenbuurt te laten gaan. In het document 'Beoordeling ontsluitingsvarianten Driehoek Noordpolder' (T23.05600), dat een bijlage van de Nota van Uitgangspunten is, is dat onderbouwd.

Door van de ontsluiting door de buurt (De Smaragd) een erftoegangsweg te maken en de inrichting daar ook (conform de CROW-richtlijnen) op aan te passen (met stoep, drempels e.d.), blijft sprake van een weg die voldoet aan alle geldende (verkeers)veiligheidsnormen. De weg behoudt dan een vergelijkbaar (verkeers)veiligheidsniveau als in de huidige situatie

De maximumcapaciteit wordt echter niet overschreden. Uit de gemaakte verkennende inrichtingsschets blijkt dat voor de realisatie van de erftoegangsweg, in tegenstelling tot wat veel bewoners vermoeden, voldoende ruimte is (zie bijlage 2).

Het gaat hierbij echt om een eerste verkennende inrichtingsschets. Het is wenselijk om uiteindelijk samen met de buurt de definitieve inrichting te bepalen.

Om de verkeersveiligheid van de bestaande Edelsteenweg, die aan modernisering en groot onderhoud toe is, te verbeteren is het gewenst ook daarvan de inrichting aan te passen. Verbeteringen kunnen worden bereikt door het parkeren duidelijker en dwingender te accommoderen (parkeervakken) en verticale snelheidsremmers (verkeersdrempels, kruispuntplateau's, etc.) toe te voegen alsmede de positie van de fietsers te benadrukken, bijvoorbeeld in de vorm van suggestiestroken. Dit alles om te waarborgen dat de buurt ook in de toekomst een veilige wijk blijft.

- b. *Er is een duidelijke voorkeur onder aanwezigen voor de variant via de Noordpolder. Dit is verkeersveiliger dan door de wijk heen. Daarbij wordt de overlast voor de wijk beperkt. Verlies van groen is gezien de huidige invulling (grasland) beperkt. Het verlies van groen kun je mooi oplossen bij de aanleg van de weg en de zone tussen de nieuwe weg en de wijk (daar werd een voorbeeld van gegeven).*

Zoals beschreven in het antwoord op reactie 2a, kan met een aanpassing van de inrichting van de Smaragd en de Edelsteenweg ook door de wijk een verkeersveilige weg worden gerealiseerd.

Wat betreft de variant via Noordpolder: In het document “Beoordeling ontsluitingsvarianten Driehoek Noordpolder” staan 3 verschillende varianten om via de Noordpolder te ontsluiten. De meest realistische variant daarvan is de variant Via de Noord (Oostersingel V2). Bij deze variant wordt de Noordpolder bereikt via het verlengde van de Oostersingel.

Het gebied direct ten noorden van de Edelsteenbuurt is bestemd voor een groene (ecologische) verbindingzone. Niet alleen staat dit in de omgevingsvisie, ook het geldende bestemmingsplan heeft deze bestemming aan het gebied gegeven. De nieuwe ontsluitingsweg zou in de variant via de Noordpolder dit gebied twee keer doorkruisen. Dit heeft een negatief effect op de groene (ecologische) verbindingzone die hier moet komen. Door de aanleg van een geheel nieuwe solitaire weg scoort deze variant daarnaast op het punt logica verkeersstructuur/samenhang met de woonwijk en kern minder goed dan de voorkeursvariant. Ook wordt de Driehoek Noordpolder gezien als de afronding van de noordelijke wijken van Berkel en Rodenrijs. Een weg buitenom via de Noordpolder wekt de suggestie dat er ook in de Noordpolder een permanente (woningbouw)ontwikkeling zal komen. Hiervan is in de 2022 vastgestelde omgevingsvisie nadrukkelijk geen sprake. Verder kan ook in deze variant sprake zijn van overlast voor de bewoners van de Planetenweg en de Spinel.

Tot slot kan deze variant via de Noordpolder ook niet rekenen op volledig draagvlak vanuit de Edelsteenbuurt. Dit blijkt onder andere uit een recent artikel in Hart van Lansingerland en uit een ingezonden brief van twee bewoners. Zowel in het artikel als de brief (zie bijlage 3) staat beschreven dat verschillende bewoners van de Spinel en de Planetenweg het onacceptabel vinden dat de Oostersingel mogelijk doorgetrokken gaat worden voor onder andere de nieuwe woonwijk Driehoek Noordpolder.

- c. ***In het afwegingskader staat de verkeersveiligheid voor de ontsluitingsroute door de wijk op “neutraal”. Hier zetten bewoners vraagtekens bij. Het gevoel heerst dat de herinrichting zal leiden tot hogere snelheden, en daarmee meer verkeersongelukken.***

Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar het antwoord op reactie 2a voor wat betreft de verkeersveiligheid. Door een inrichting conform de CROW-richtlijnen voor een erftoegangsweg blijft sprake van een vergelijkbaar risiconiveau als in de huidige situatie.

- d. ***De kinderen in de wijk zijn gewend aan de verkeerssituatie op het woonerf en de ouders hebben het huis mede vanwege deze veilige situatie gekocht. Er is een groot verschil tussen een woonerf en een erftoegangsweg: auto's rijden doorgaans harder dan 30 km per uur. Er wordt daarbij ook nogmaals gewezen op een eerder aangedragen onderzoek waaruit blijkt dat de meeste ongelukken plaatsvinden op de 30 km toegangswegen. Neem dit advies graag nog eens ter hand.***

Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar het antwoord op reactie 2a voor wat betreft de verkeersveiligheid. Door een inrichting conform de CROW-richtlijnen voor een erftoegangsweg blijft sprake van een vergelijkbaar risiconiveau als in de huidige situatie. De consequentie is wel dat dan geen sprake meer is van een woonerf, maar een erftoegangsweg.

- e. ***De klankbordgroep raadt aan om ook de veiligheidsdiensten (politie) te consulteren over deze ontsluitingsroute.***

In deze fase van de Nota van Uitgangspunten is dat nog niet aan de orde. Op basis van de geldende normen (CROW e.d.) hebben de verkeerskundigen een inrichtingsschets gemaakt. De verwachting, op basis van eerdere ervaringen, is dat de veiligheidsdiensten (politie e.d.) daar mee in kunnen stemmen op het moment dat zij in de fase van het stedenbouwkundig plan worden geconsulteerd.

- f. ***Een aantal bewoners hebben zorgen over de herinrichting van het woonerf (Smaragd). Ze twijfelen aan de 5,5 meter die beschikbaar is, en geven aan dat dit zeker ten koste zal moeten gaan van parkeervakken en van groen.***

a. ***Bewoners verwachten dat het grasveld (oranje pijl) ingericht gaat worden voor parkeren en daarmee de haakse parkeervakken daar tegenover gaan verdwijnen.***

- b. Bewoners verwachten dat parkeerplaatsen die verdwijnen alleen elders in de wijk kunnen terugkomen, waardoor dus verder moet worden gelopen naar een parkeerplaats.*
- c. Bewoners verwachten dat niet alle parkeerplaatsen kunnen worden teruggebracht waardoor er minder parkeerplaatsen zijn en de parkeerdruk zal toenemen.*
- d. Bewoners verwachten dat het alleen mogelijk is de Smaragd in te richten voor 30 km ETW als alles van gevel tot gevel gestript wordt.*
- e. Het elektriciteitshuisje (blauwe pijl) zal verplaatst moeten worden.*
- f. Doordat de weg minder bochten zal hebben na herinrichting zal de snelheid toenemen en is de kans op ongelukken groter.*
- g. Er komen meer auto's en er is op sommige plaatsen geen goed overzicht.*
- h. Er moet een goede brede stoep komen voor voetgangers.*

Zoals blijkt uit de verkennende inrichtingsschets (bijlage 2) is het mogelijk een veilige erftoegangsweg te realiseren door de Smaragd. Hiervoor is voldoende ruimte. Het bestaande elektriciteitshuisje hoeft hiervoor niet te wijken. In de verkennende schets wordt ook een mogelijke parkeeroplossing aangedragen, waarbij het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft. Zoals onder 2a is beschreven gaat het hier om een verkennende schets. Het is wenselijk om samen met de buurt te kijken naar de meest optimale inrichting.

- g. Bewoners vragen of er al duidelijkheid is over de route voor bouwverkeer. Loopt deze door de wijk? Zij raden aan een tijdelijke brug te gebruiken om het bouwverkeer af te wikkelen naar de Anthuriumweg.*

Een definitieve keuze is nog niet gemaakt. Wel is duidelijk dat het bouwverkeer bij geen van de ontsluitingsvarianten door de wijk zal gaan.

- h. Er wordt meer duidelijkheid gevraagd over een calamiteitenroute en de fietsverbindingen gevraagd. Hoe komt de calamiteitenroute te lopen? Sluipverkeer moet worden voorkomen. Oftewel, bij de variant door de wijk geen calamiteitenroute en -doorsteek naar de Anthuriumweg.*

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hier naar gekeken worden. Wel moet duidelijk zijn dat er een calamiteitenroute nodig is.

Zoals in de Nota van uitgangspunten is aangegeven geldt dat nieuwe fietsroutes, die kunnen ontstaan via bestaande erftoegangswegen en erven, niet mogen leiden tot verkeersonveiligheid en om een verantwoorde inpassing vragen.

- i. Tot slot het verzoek om van de ondergrens van het aantal woningen uit te gaan. Dit komt in ieder geval de overlast voor wat betreft het verkeer ten goede.*

Omdat wij verwachten dat ook met het maximale aantal aan woningen een goede verkeerskundig veilige wijk gerealiseerd kan worden en een woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd dat voldoet aan wet- en regelgeving, wordt de opgenomen bandbreedte voor het aantal woningen gehandhaafd.

- j. Bij twee van de drie noordelijke varianten in de beoordelingsnotitie moet de ontsluitingsweg noordelijker worden ingetekend. Gelijk aan de noordelijke variant versie 2. Op die manier is het mogelijk om de groene buffer tussen Edelsteenbuurt en ontsluitingsweg te realiseren.*

Bij de keuzes voor de te beoordelen verschillende varianten is juist de aansluiting gezocht bij de destijds door de werkgroep verkeer beoordeelde varianten. Alleen de Variant "via noordzijde in het verlengde van Oostersingel v2" is als nieuwe variant toegevoegd omdat dit een variant zou kunnen zijn waarbij de ontsluiting gecombineerd zou kunnen worden met die van LOO2. Alle varianten op voorgestelde wijze aanpassen, zou zorgen voor onvoldoende verschil.

- k. Wees alert op de sluiproutes voor het langzaam verkeer.*

Hier wordt op gelet. In de NvU staat beschreven dat “nieuwe fietsroutes, die kunnen ontstaan via bestaande erftoegangswegen en erven, niet mogen leiden tot verkeersonveiligheid en om een verantwoorde inpassing vragen.”

- l. Is er al nagedacht over de routes voor het bouwverkeer? Bouwkeer kan en mag niet door de Edelsteenbuurt worden afgewikkeld.***

De definitieve keuze voor het bouwverkeer is nog niet genomen, wel is duidelijk dat dit niet via de Edelsteenbuurt zal worden afgewikkeld.

Reacties op het gebied van wonen

- m. Een bewoner gaf aan dat op pagina 8 van de NvU de percentages “betaalbaar” (minimaal 50%) en “sociaal” (min. 30%) wat onduidelijk genoteerd staan. Het lijkt nu alsof het om 30% van 50% gaat, wat niet klopt. Het moet worden gelezen als: Betaalbaar min. 50% = min. 30% sociale huur + min. 20% betaalbaar overig.***

Op basis van deze opmerking is nogmaals naar de tekst gekeken. Dit heeft geresulteerd in de volgende aangepaste tekst:

Een woningbouwprogramma waarbij minimaal 50% wordt gerealiseerd in de categorie betaalbaar* (minimaal 30% sociale huur (gelijk aan minimaal 50 woningen) + minimaal 20% in de categorie betaalbaar overig (koop of huur)). Hiermee rekening houdend gaan we uit van een totaal woningaantal van tussen de 140 en de 175 woningen.

Reacties op het gebied stedenbouw & landschap, ruimte voor groen in de wijk

- n. De bomenrij die in de landscheiding staat (aan de oostkant van het plangebied), mag niet gekapt worden om de eventuele appartementsgebouwen aan die kant beter uitzicht te geven over het Annie M.G. Schmidtpark. In de NvU (pagina 6) staat namelijk: ‘Bebouwing grenzend aan de zijde van het Annie MG Schmidtpark is met de voorzijde gericht op het Annie MG Schmidtpark’. Deze zin brengt verwarring over de bomenrij en of deze wel of niet moet wijken voor de nieuwbouw. Hierbij kan het goed zijn om in de NvU te benoemen dat het groen in de landscheiding niet aangetast zal worden, behalve als dit nodig is voor bijvoorbeeld een calamiteitenroute of voor het bouwverkeer.***

Deze bomen bevinden zich buiten het plangebied en zijn onderdeel van een doorlopende groenstructuur langs de Landscheiding. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat deze bomen voor het uitzicht van de nieuwe appartementen gekapt gaan worden.

- o. Een bewoner raadt aan regels op te nemen om verharding van achtertuinen tegen te gaan. De participant zou dit graag voor de gehele gemeente zien, maar wil dit specifiek ook voor de Driehoek Noordpolder meegeven. De bewoner zou ook strengere regels willen voor het kappen van bomen en hierbij ook de bomen met een bepaalde stamomtrek op privé terrein vergunningplichtig willen***

We zitten nu in de fase van een NvU, dergelijke regels worden nu niet opgenomen. Dit zou te zijner tijd wel bekeken kunnen worden bij het wijzigen van het omgevingsplan voor dit plangebied. Daarnaast kan hiernaar worden gekeken ten tijde van het moment dat het omgevingsplan wordt gewijzigd door de regels over de fysieke leefomgeving uit de APV op te nemen in het omgevingsplan.

- p. Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met ‘de auto is te gast in de buurt’. De vraag is of hier wel ruimte voor is en hoe dit ingericht moet worden. Het verzoek is dit nader toe te lichten in de NvU.***

Het statement: 'Groen tenzij' is ook te vrijblijvend volgens de participant. Dit moet vertaald worden in juridisch bindende regels.

Met 'de auto te gast in de buurt' wordt bedoeld dat de gebruiksvriendelijkheid en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte' in eerste vooraf gericht is op de wensen en behoeften van fietsers en voetgangers. Voorkomen moet worden dat er een buurt ontstaat waarbij de ruimtelijke structuur primair geënt is op het autoverkeer. In de NVU zijn percentages opgenomen voor de functie openbaar groen en water. Het stedenbouwkundig plan van de ontwikkelaars moet voldoen aan deze percentages. En de hoofdcontouren van dit plan (o.a. bouwvlakken, bouwhoogtes maar ook de locatie van openbaar groen) zullen worden vastgelegd in het omgevingsplan.

- q. ***Het belangrijk dat het groen dat in de wijk wordt toegevoegd de biodiversiteit ten goede komt. Dit houdt in dat het groen goed is voor de insecten. Dit kunnen bijvoorbeeld vlinderstruiken zijn. Hier moet geld voor vrij worden gemaakt. Het is belangrijk grote prioriteit te geven aan groen en biodiversiteit. Niet alleen denken aan nu, maar juist kijken naar de toekomst. Zodat over honderd jaar de wijk ook groen, biodivers en klimaatbestendig is.***

In het hoofdstuk duurzaamheid wordt op dit onderwerp ingegaan. Hier staat als ambitie beschreven dat groenblauwe structuren en de gebiedseigen biodiversiteit worden versterkt. De manier waarop dit feitelijk gebeurt, komt pas in een latere fase aan de orde.

3. Nagekomen reacties per mail

r. **5) mobiliteit**

Op veel plaatsen in de nota worden kwalitatieve waarderings gegeven, zoals “uitmuntend geschikt e.d.

In het stuk mobiliteit staat dat tijdens de twee bijeenkomsten van de klankbordgroep uitgebreid gesproken is over de ontsluiting. Onvermeld blijft dat nagenoeg de hele klankbordgroep uiterst fel tegen een ontsluiting via de Edelsteenwijk was.

De Edelsteenwijk is een z.g. bloemkoolwijk. Deze wijk is destijds nadrukkelijk zo ontworpen en is daarmee voltooid. Een extra bloemkoolroos daaraan toevoegen is onjuist en planologisch onlogisch. De Edelsteenwijk wordt hierdoor niet afgemaakt, maar is in zijn huidige vorm af.

Het klopt dat in de NvU niet is opgeschreven dat de aanwezige bewoners van de klankbordgroep tijdens de avonden fel tegen deze wijze van ontsluiting waren. Er is voor gekozen om de verslagen, waarin alle opmerkingen van de avonden zijn vastgelegd als bijlage bij de NvU te voegen. Verder zal bij het voorstel aan de raad ook deze reactienota worden meegestuurd. Zodoende kan de raad kennis nemen van de standpunten van de klankbordgroep.

Verder moet worden opgemerkt dat de Edelsteenwijk uitgebreid wordt met een nieuwe woonbuurt in Driehoek Noordpolder. Deze uitbreiding zal waarschijnlijk niet de vorm krijgen van een extra bloemkoolroos. Het is ook niet zo dat de ruimtelijke structuur van de Edelsteenwijk woningbouw in Driehoek Noordpolder uitsluit. Het is wel belangrijk dat Driehoek Noordpolder straks op een goede manier aansluit op de al bestaande Edelsteenbuurt. De NvU bevat uitgangspunten die ervoor zorgen dat dit op een goede manier gebeurt. Het stedenbouwkundig plan voor DNP zal uiteindelijk moeten voldoen aan deze kwalitatieve uitgangspunten.

Beoordelingstabel ontsluiting.

De verkeersveiligheid bij de ontsluiting vis de Edelsteenwijk wordt ten onrechte als neutraal genoemd. Ten opzichte van de huidige situatie is gaat de verkeersonveiligheid sterk achteruit.

Financiële en technische haalbaarheid wordt als 1 criterium genoemd. Dit zijn echter 2 criteria.

De technische haalbaarheid voor de oplossing via Noord is uitstekend.

Een criterium Draagvlak omwonenden zou toegevoegd moeten worden. Dit is uiterst negatief voor de oplossing via de buurt.

Tot zover mijn opmerkingen. Ik ga ervanuit dat de nota wordt aangepast.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid wordt verwezen naar het antwoord op reactie 2a.

Kijkend naar de gebruikte criteria hebben we aansluiting gezocht bij de reeds gebruikte criteria door de werkgroep verkeer. De voorgestelde splitsing van de financieel technische haalbaarheid heeft weinig zin. Uit onderzoek blijkt namelijk dat alle varianten technische gezien aan te leggen zijn. Het grote verschil zit juist in de kosten voor het aanleggen van de verschillende ontsluitingsvarianten.

Over het toevoegen van een criterium “Draagvlak omwonenden” is nagedacht. Echter dit is verwerkt in het criterium woongenot Edelsteenbuurt. In het document “Beoordeling ontsluitingsvarianten Driehoek Noordpolder” staat bij de voor- en nadelen voor de variant door de buurt het volgende beschreven:

Door klankbordgroep als zeer onwenselijke variant bestempeld omdat:

- Bewoners Edelsteenbuurt verwachten bij deze variant dat de verkeersveiligheid in de Edelsteenbuurt ernstig in het geding komt.
- Parkeerdruk in de Edelsteenbuurt zal toenemen.
- Toename van geluidhinder voor groot deel van de Edelsteenbuurt.

s. **Ik vind het wel erg jammer om uit het concept te vernemen dat de huidige bewoners van de edelsteenwijk minder belangrijk zijn dan geld en dat de aanbeveling voor de ontsluiting door de wijk gaat. Door aanpassing van de edelsteenweg ontstaat er naast het verminderde woongemak ook nog extra parkeerproblemen omdat dit voor een aantal straten de uitwijk mogelijkheid is.**

Belangrijkste onwaarheid. De edelsteenweg/ smaragd aanpassen voor doorgaande weg heeft veel impact voor een hofjes aansluitend. Zoals u zelf ook al aangeeft zijn er in de hofjes al veel te weinig parkeerplaatsen. Velen van ons gebruiken dan de edelsteenweg als uitwijk. Als dit weg valt als ook de parkeerplaatsen ter hoogte van de smaragd rijdende naar de dnp ontstaat er nog veel meer parkeerproblemen en ontstaat er nog meer wild parkeren in de hofjes wat tot zeer onwenselijke situaties zal leiden. Gebeurt nu zelfs al dat hierdoor RIWA problemen heeft om door de wijk te rijden om containers op te halen... laat staan als dit de brandweer zou moeten zijn. in mijn beleving wordt dit te weinig meegekomen in het voorstel en het adviesbom de ontsluiting door de wijk te laten gaan.

De aanneme dat de keuze voor ontsluiting is gemaakt puur op het aspect kosten is niet juist. In het document "Beoordeling ontsluitingsvarianten Driehoek Noordpolder" is duidelijk beschreven dat de verschillende varianten zijn beoordeeld op de criteria die in deze reactienota ook terug te vinden in het antwoord op reactie 2a. Daar staat ook uitgelegd waarom er ondanks de weerstand vanuit de directe omgeving gekozen is voor de ontsluitingsvariant door de wijk. Op bijna alle beoordeelde criteria scoort deze variant het beste.

Uit de parkeertellingen blijkt inderdaad dat de Edelsteenweg voor een deel als uitwijkmogelijkheid wordt gebruikt om te parkeren. De parkeerdruk in de Edelsteenweg is namelijk lager dan in de omliggende straten. Bij een reconstructie van de weg kan het parkeren juist duidelijker en dwingender worden geaccommodeerd door de aanleg van parkeervakken.

De huidige weg is aan modernisering en (groot) onderhoud toe en daarom is in de NvU ook de aanpassing van de Edelsteenweg opgenomen. Ten opzichte van de concept versie NvU (20 september 202) is dit punt naar aanleiding van de binnengekomen reacties gewijzigd van een ambitie naar een randvoorwaarde. Verbeteringen kunnen worden bereikt door het parkeren duidelijker en dwingender te accommoderen (parkeervakken) en verticale snelheidsremmers (verkeersdrempels, kruispuntplateau's, etc.) toe te voegen alsmede de positie van de fietsers te benadrukken, bijvoorbeeld in de vorm van suggestiestroken.

Dit alles om te waarborgen dat de buurt ook in de toekomst een veilige wijk kan blijven.

- t. **Afgelopen dinsdag heb ik bij stedenbouw en groen aangegeven dat ik het belangrijk vind dat de bomen die ten oosten staan van de 3 hoek blijven staan. Deze zijn nu mooi hoog gegroeid. Het zou onlogisch zijn om deze te verwijderen voor welk doel dan ook. Ze zijn nuttig voor de schaduwvorming en voor CO2 opvang. Daarnaast geeft het de wijk een mooi groen aanzien. En is al een deel van de hittestress voorkomen ! Dus mijn mening: laat deze te allen tijde staan. Ik begreep ook ergens te lezen of te horen dat er plannen zijn om flatwoningen te plaatsen die uitkijken op het AMG Schmidtpark. Hierdoor zouden sowieso (de) bomen omgehakt moeten worden. Ik ben tegen een dergelijk plan. De natuur moet naar mijn idee niet wijken voor stedenbouwkundige of financiële prikkels om kopers te lokken. Volgens je collega hoort deze bomenrij niet tot de 3hoek of zijn niet eigendom van de gemeente ?!. Als dat zo is : hoe kunnen we dan ervoor zorgen dat ze blijven staan ?**

Aangenomen wordt dat het hier gaat om de bomen die de landscheiding vormen. De landscheiding is gelegen buiten het plangebied. Behalve een mogelijk ontsluiting van langzaam verkeer door deze landscheiding zullen geen aanpassingen aan de landscheiding gedaan worden. Dit betekent dat er geen bomen gekapt zullen worden voor de appartementen die mogelijk aan deze zijde van het plangebied worden gerealiseerd.

Ten tweede een opmerking over het parkeren in de 3 hoek.

Ik lees dat problemen kunnen ontstaan met parkeren. te lezen valt op pagina 11:

Voor de ontwikkeling van de Driehoek Noordpolder moet daarom in de uitwerking van de plannen voor parkeren -conform Nota Parkernormen - op eigen terrein worden uitgegaan van parkeermogelijkheden die realistisch en dwingend zijn. Door te parkeren op eigen terrein zal de ontwikkeling van Driehoek Noordpolder niet leiden tot extra parkeerdruk in de bestaande omliggende buurten zoals de Edelsteenbuurt. Ik wil het volgende opmerken alhoewel ik besef dat

de uitvoerbaarheid lastig is. Het is een brainstorm. als ik 1 auto heb , moet ik mijn eigen terrein beschikbaar stellen. Als iedereen 1 auto zou hebben kan ik dat begrijpen. Gelijke monniken , gelijke kappen. Maar sommigen hebben 2 , 3 of meer zelfs meer auto's voor de deur. Die moeten natuurlijk ook hun eigen terrein beschikbaar stellen voor auto 1. Maar de andere komen op een algemene parkeerplaats.

In de edelsteenbuurt is het nu zo dat die bewoners parkeerplekken bezetten voor mijn bezoek. Nergens lees ik dat het met de toekomstige tijd ook een idee is om mensen te stimuleren maar 1 auto te hebben. In de toekomst willen we meer groen, dan zou ook minder auto's in de wijk zelf een optie moeten zijn bv een algemene parkeerplaats meer buiten de wijk of ondergronds. Immers: als we meer groen willen hebben dan is het betegelen van je eigen terrein natuurlijk tegenstrijdig daaraan.

Het is niet zo dat er parkeerproblemen kunnen ontstaan in de Edelsteenbuurt. Deze zijn er op dit moment al. Dit staat beschreven op de door u aangegeven pagina 11. Uit een meting in 2019 blijkt dat de bezettingsgraad in bijna alle (woon-)erven (ruim) boven de 100% ligt en in slechts enkele gevallen tussen de 90% en 100%.

Verder staat op pagina 12 onder randvoorwaarden beschreven dat er voldaan moet worden aan de parkeernormen beschreven in de Nota Parkeernormen Gemeente Lansingerland 2014 (van toepassing of diens rechtsopvolger). Dit betekent dat voor Driehoek Noordpolder het parkeren volledig binnen het plangebied worden moet opgelost. Dit betekent ook dat de ontwikkeling van Driehoek Noordpolder niet zal zorgen voor een toename van parkeerdruk in de Edelsteenbuurt.

Verder zou het vanuit de overheid veel meer gestimuleerd moeten worden dat meerdere bewoners van de wijk als 3hoek veel meer gebruiksvoorwerpen delen zoals een hogedrukreiniger, laadpalen, gereedschap. Iets dergelijks had ik vorige keer al gemaild met de ideeën van een wijk in Delft Rijswijk. Rijswijkbuiten- Hof van Sion. Ik hoop dat deze ideeën ook meegenomen worden in de plannen.

De ideeën die u hier beschrijft zijn goede ideeën, echter deze horen niet thuis in de Nota van Uitgangspunten.

Als derde had ik aangegeven dat " groen tenzij " een mooi uitgangspunt is , maar erg algemeen gesteld. Betekent dit bv dat iemand dan zijn tuin groen moet houden. Of dat er minder parkeerplekken ter beschikking zijn . Ik denk dat dat niet lukt omdat er geen wet en regelgeving is die bewoners hiertoe dwingt. Kan dit toegelicht en verder uitgewerkt worden ?

Het groen tenzij slaat niet op de privégronden, maar op de inrichting van het openbare gebied. In het openbare gebied willen we zo min mogelijk verharding. Daarom hanteren we het groen, tenzij principe. Dit betekent dat de openbare ruimte groen wordt ingericht, tenzij echt niet anders kan zoals bij toegangswegen of minimaal benodigde aantal parkeerplekken. Verder zijn er in de NVU oppervlakte percentages opgenomen voor de functie openbaar groen en water. Het stedenbouwkundig plan van de ontwikkelaars zal moeten voldoen aan deze percentages.

- u. Ik wil mijn verbazing en teleurstelling uiten over de inhoud van de recent ontvangen nota. Na jaren van toewijding en betrokkenheid in dit complexe participatietraject, komt u in een vaag gemotiveerde analyse tot de conclusie komt dat een ontsluiting via de smaragd, waarbij een woonerf wordt aangepast naar erftoegangsweg, volgens u een "neutraal" effect heeft op de verkeersveiligheid. Ik kan dit werkelijk niet begrijpen.*

De Smaragd wordt straks een doorgaande fietsroute voor al het fietsverkeer uit Berkel Noord, Oostmeerland, Pijnacker, Delft, Westland etc richting Bleiswijk. de Rotte, Zoetermeer-Lansingerland, BleiZo, Gouda etc. Al deze fietsers gaan nu via de planetenweg, langs het offenbachplantsoen. Straks allemaal door de Smaragd. Naast 20 x meer autoverkeer is dit mogelijk 800 x meer fiets / scooter / brommer / fatbike verkeer. Die 800 is slechts een inschatting, want ondanks 20 verzoeken is hier nog nooit serieus naar gekeken. Dat is m.i. altijd al een zeer ernstig onderschat probleem. (overigens ook voor toekomstige bewoners van de

Driehoek zelf); wat nu nauwelijks genoemd wordt in de nota. Totaal onbegrijpelijk. Ook de calamiteitenroute wordt niet genoemd. Het effect voor een ambulance die 1 x per jaar misschien er gebruikt van maakt is klein, maar ook een calamiteitenroute kan een fietsroute zijn. Dat heeft serieus aandacht nodig. Ik ben mij zelf weer aan herhalen, maar het geeft ook maar weer eens aan dat het hele participeren een grote wassen neus is. De problemen die tijdens de participatie worden genoemd worden niet gehoord en niet genoemd. De raad moet een besluit maken op basis van halve, onvolledige, of gemanipuleerde, informatie.

Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar het antwoord op reactie 2a voor wat betreft de verkeersveiligheid. Door een inrichting conform de CROW-richtlijnen voor een erftoegangsweg blijft sprake van een vergelijkbaar risiconiveau als in de huidige situatie.

In de NvU wordt ook ingegaan op de veiligheid met betrekking tot nieuwe fietsroutes. In de NvU is aangegeven dat nieuwe fietsroutes die kunnen ontstaan via bestaande erftoegangswegen en erven niet mogen leiden tot verkeersonveiligheid en vragen om een verantwoorde inpassing.

In een participatietraject is het natuurlijk niet nodig dat een ieder een zelfde mening krijgt, dat zal ook nooit lukken wat betreft de Driehoek Noordpolder. Maar na 4 jaar 'participeren' zijn we nu helaas in een situatie beland waarbij het enige verschil met 4 jaar geleden is dat het aantal te bebouwen woningen is gestegen van eerst zo'n 80 naar 100 naar max 125 en nu zelfs 175(!). Verder zie ik nergens dat er ook maar iets wordt gedaan met onze inbreng. Een oor in, meteen het andere oor uit. En dat lijkt mij niet de bedoeling van een participatietraject.

Helaas is de raad inmiddels al lang alle grip verloren door de provincie die één dag na de gemeenteraadsverkiezingen (waarbij D'66, Leefbaar 3b, CDA en GL in het verkiezingsprogramma tegen bebouwing van de Driehoek of iig ontsluiting via de wijk waren en met elkaar een meerderheid hebben) werden weggevaagd door een arrogante proactieve aanwijzing van de provincie zonder ook maar een moment serieus aandacht te besteden aan de ontsluiting. Maar die aanwijzing kan geen excuus zijn voor deze slappe nota. Het is m.i. nog steeds noodzakelijk dat ook in deze nota oprecht, eerlijk, en transparant wordt gecommuniceerd naar de raadsleden. Dat is nu niet het geval.

Na vier jaar participeren was de melding van een "neutraal effect" op de verkeersveiligheid voor mij echt de druppel. Ik voelde me niet langer in staat om in feite alleen maar passief toe te kijken en argumenten te herhalen waarbij de kern van de problemen niet eens serieus worden onderzocht of genoemd in de nota.

Kortom, deze nota voelde voor mij als een belediging voor de betrokken bewoners, en als een schoffering van wat een participatietraject zou moeten zijn. Het was voor mij de reden om de laatste bijeenkomst af te zeggen. Er is veel tijd en geld besteed aan deze participatie, maar de kern wordt niet uitgezocht.

Ik hoop van harte dat de raadsleden dit (h)erkennen, de nota kritisch lezen, en vooral dat D'66, Leefbaar 3B, GL, en CDA hun verkiezingsbeloftes niet uit het oog zijn verloren. En ook de andere partijen die wel willen bouwen zeer kritisch kijken naar wat er in deze nota staat wat betreft de verkeersveiligheid.

Door uw reactie op te nemen in deze reactienota, wordt deze gedeeld met de raad. De raad krijgt op deze manier inzicht in niet alleen uw reactie, maar ook in de reacties van de andere belanghebbenden. Doel hiervan is juist om open en transparant het participatietraject in beeld te brengen. Het is vervolgens aan de raad om op basis van al deze informatie een besluit te nemen.

- v. *Aanvullend op de bijeenkomst van 3 oktober wilde ik nog een reactie geven op het document 'Beoordeling ontsluitingsvarianten DNP', omdat we hier die avond niet dieper op ingegaan zijn. We hebben wel benoemd dat we het hoogst onveilig vinden om de Smaragd aan te passen van erf naar erftoegangsweg. In onze ogen is er onvoldoende ruimte voor een passende weginrichting en is het daarmee onmogelijk dat er een veilige inrichting ontstaat. We zijn niet dieper ingegaan op de afwegingen die jullie hebben gemaakt om tot de keuze van de Smaragd te komen.*

P2

Voordelen:

punt 1 t/m 3 ben ik het mee eens

punt 4: de Smaragd is m.i. niet geschikt te maken om extra verkeer af te kunnen wikkelen.

Nadelen ben ik het mee eens

Voor de verkeersveiligheid is o.a. gekeken naar de ongevallenregistratie. Dit geldt voor de huidige situatie. Ik ben het er niet mee eens dat de verkeersveiligheid op geel/neutral wordt gescoord omdat er de afgelopen jaren nauwelijks ongevallen zijn geregistreerd. Dat gaat namelijk om de huidige situatie en die situatie gaat sterk veranderen. Het lijkt er nu op dat de situatie dan best wat onveiliger mag worden, alsof er marge is. Als ik me voorstel hoe de nieuwe situatie wordt, dan is de verkeersveiligheid negatief te noemen, of hooguit gematigd negatief. Je gaat namelijk in een zeer beperkte ruimte een erftoegangsweg realiseren waar auto's 30km/u mogen rijden. Er moet een groot aantal auto's door dat kleine stukje.

Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar het antwoord op reactie 2a voor wat betreft de verkeersveiligheid. Door een inrichting conform de CROW-richtlijnen voor een erftoegangsweg blijft sprake van een vergelijkbaar risiconiveau als in de huidige situatie.

Tot slot de vraag of jullie in het verslag van dinsdag ook het verdere programma en mogelijkheden voor bijwonen/sprekrecht willen toevoegen?

We zullen naast het verslag van de laatste bijeenkomst in de begeleidende mail aangeven wat de vervolplanning is en wanneer u de mogelijkheid heeft tot inspreken.

- w. Ik ben enorm verbaasd over wat ik lees. Ik kan werkelijk niet begrijpen dat na al deze jaren van inspanning in een complex participatietraject u in uw analyse tot de conclusie komt dat een ontsluiting via de smaragd (waarbij een woonerf wordt aangepast naar erftoegangsweg) volgens u een "neutraal" effect heeft op de verkeersveiligheid. Zoveel meer verkeer, zo wel auto's als doorgaand fietsverkeer heeft een enorme invloed op de verkeersveiligheid. Dat weet u zelf ook. Deze nota kan ik echt niet serieus nemen. Ik kan me ook werkelijk waar niet voorstellen dat u zelf geloofd wat u opschrijft. Mijn inbreng en die van andere bewoners worden blijkbaar misbruikt om straks het onderdeel 'participatie' aan te kunnen vinken.

Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar het antwoord op reactie 2a voor wat betreft de verkeersveiligheid. Door een inrichting conform de CROW-richtlijnen voor een erftoegangsweg blijft sprake van een vergelijkbaar risiconiveau als in de huidige situatie.

- x. Wat een mooi verkooppraatje over de te bouwen Driehoek Noordpolder!
De projectontwikkelaars kunnen er hun gang mee gaan om de nieuw te ontwikkelen wijk in hun brochures op een prachtige manier aan te kondigen.

Chapeau, we zijn 4 jaar verder en nog steeds is, bijna, alles bij het oude gebleven!

Ik schrijf "bijna" omdat het enige dat veranderd is de aantallen te bouwen woningen zijn.

In september 2019 was er nog sprake van "slechts" 75 woningen, en inmiddels wordt er gesproken over 175 te bouwen woningen. Nog sterker, in 2001, toen dit hele verhaal ook speelde, sprak men nog over 35 te bouwen woningen.

En de ontsluiting..... die gaat nog steeds via de Edelsteenweg en de "flessenhals" bij de Smaragd!

In 2001 kwam om dezelfde reden het hele plan zelfs in een lade van een ambtenaar terecht!

Wij zijn dus geen steek verder gekomen, ja, de gemeente en de ontwikkelaars maar de buurtbewoners staan gewoon aan de kant!

Alle officiële procedures ten aanzien van de bewoners zijn doorlopen dus daar is aan voldaan en verder hebben wij het maar te slikken!

Er wordt zeggen en schrijven 5 regels gewijd aan het "ongemak" wat de bewoners van de flessenhals aan de Smaragd straks zullen gaan ervaren en dat is het.

Maar wat een prachtige wijk krijgen de nieuwe bewoners straks, fantastisch, groen en blauw en vooral autoluw!!!

En daar mogen wij, de bewoners van de aangrenzende Smaragd, van "meegenieten"!!
Aan de enorme geluidhinder en de onveilige situaties die straks ontstaan wanneer de nieuwe wijk klaar is, wordt volledig voorbijgegaan!
"Jullie hebben 40 jaar mogen genieten, nu zijn anderen aan de beurt"

Over de ontsluiting gesproken, waarom is er nog geen CALAMITEITEN route onderzocht? Of kunnen we er nu al van uitgaan dat dit ook allemaal via de Smaragd gaat lopen?
Als dit wordt overgelaten aan de projectontwikkelaars zal dit zeker gebeuren en hebben Gemeente en aanwonenden geen inspraak meer, als wij dat al hadden!

Conclusie: 4 jaar stress en slapeloze nachten en we zijn weer bij af!

In de afgelopen periode is inderdaad het woningaantal gestegen. Enerzijds doordat het plangebied is vergroot. In een latere fase is namelijk het noordelijke deel van het plangebied toegevoegd. Anderzijds inderdaad ook omdat de woningbehoefte toeneemt en we een dergelijk locatie optimaal moeten gebruiken voor doelgroepen zoals starters/jongeren en ouderen. Uiteraard wel met een aantrekkelijk woonkarakter, daarom geven we ook een maximum aan.

Wat betreft de keuze voor de ontsluiting wordt verwezen naar het antwoord op reactie 2a.

- y. **Dat deze keuze geen optie is moge duidelijk zijn zeker gezien het feit dat er wel degelijk een oplossing kan worden gevonden.**
Telkens komt naar voren : "ja, maar er ligt daar een kerosineleiding moeilijk om de weg daar te realiseren".
Nou wij als bewoners hebben niets te maken met die leiding dát is een probleem voor de aannemer(s) om het op te lossen.
Ik heb eerst jaren in de leeuwerik in de Noordpolder gewoond, daarna een aantal jaren in Parc Rodenrijs in die wijken ligt maar één hoofdroute voor in en uitgaand verkeer.
En dat is de oplossing in de driehoek er moeten toch wegen aangelegd worden dus als ze één weg iets breder maken ,net als in de wijken die ik hiervoor noemde, kan die als "hoofdroute" gebruikt worden en kan er best een aansluiting gemaakt worden naar de Oostersingel

De variant via de Noordpolder waar hier op bedoeld wordt is niet enkel vanwege de kerosineleiding afgefallen als voorkeursvariant. In het document "Beoordeling ontsluitingsvarianten Driehoek Noordpolder" is dit onderbouwd.

In het antwoord op reactie 2a staat ook onderbouwd waarom gekozen is om de ontsluiting door de Edelsteenbuurt te laten gaan. Daarbij wordt ook verwezen naar bijlage 2.

4. Aanpassingen Nota van Uitgangspunten

Naar aanleiding van de in deze reactienota beschreven reacties wordt de concept NvU van 20 september 2023, die tijdens de 3^e participatiebijeenkomst is gepresenteerd, op twee onderdelen aangepast:

- De herinrichting van de Edelsteenweg is van ambitie omgezet naar randvoorwaarde. De oude tekst stond onder het kopje ambitie en was:
De noordelijke en zuidelijk tak van de Edelsteenweg moeten worden aangepast. Verbeteringen kunnen worden bereikt door het parkeren duidelijker en dwingender te accommoderen (parkeervakken) en verticale snelheidsremmers (verkeersdrempels, kruispuntplateau's, etc.) toe te voegen alsmede de positie van de fietsers te benadrukken, bijvoorbeeld in de vorm van suggestiestroken.

De nieuwe tekst is:

De noordelijke en zuidelijk tak van de Edelsteenweg worden door de gemeente aangepast. Verbeteringen kunnen worden bereikt door het parkeren duidelijker en dwingender te accommoderen (parkeervakken) en verticale snelheidsremmers (verkeersdrempels, kruispuntplateau's, etc.) toe te voegen alsmede de positie van de fietsers te benadrukken, bijvoorbeeld in de vorm van suggestiestroken.

- De tekst voor het beschrijven van het woningbouwprogramma (categorie betaalbaar en overig) is voor de leesbaarheid aangepast. De oude tekst was:
Een woningbouwprogramma waarbij minimaal 50% wordt gerealiseerd in de categorie betaalbaar. Deze categorie is vervolgens verdeeld in minimaal 30% sociale huur (gelijk aan minimaal 50 woningen) en voor het overige geldt dat ze in de categorie betaalbaar overig (koop of huur) vallen. Dit resulteert in een woningaantal van tussen de 140 en de 175 woningen;

De nieuwe tekst is:

Een woningbouwprogramma waarbij minimaal 50% wordt gerealiseerd in de categorie betaalbaar¹ (minimaal 30% sociale huur (gelijk aan minimaal 50 woningen) + minimaal 20% in de categorie betaalbaar overig (koop of huur)). Hiermee rekening houdend gaan we uit van een totaal woningaantal van tussen de 140 en de 175 woningen;

Bijlagen

1. Verslag 3^e bijeenkomst klankbordgroep.
2. Verkennende schets inrichting Smaragd.
3. Ingezonde brief.

Bijlage 1: verslag 3^e bijeenkomst klankbordgroep

Klankbordgroep bijeenkomst Driehoek Noordpolder

Nota van Uitgangspunten

Datum: 3 oktober 2023

Aanwezigen

- 10 bewoners
- 3 grondbezitters
- 8 ambtenaren gemeente
- 2 wethouders
- 3 raadsleden
- 1 ambtenaar provincie
- 1 woningcorporatie

Plenair

Wethouder opent de avond.

Bij de laatste participatieavond voor de zomer was de boodschap duidelijk. Alles was eigenlijk wel gezegd: “kom maar door gemeente met een plan”. Nu ligt er een concept Nota van Uitgangspunten (NvU).

De NvU wordt in november behandeld: eerst door het college van B&W en daarna ter besluitvorming in de gemeenteraad.

De wethouder benadrukt het belang van een groenblauwe uitstraling voor de gemeente. Daarom wordt gekeken naar een groene verbinding tussen het Annie M.G Schmidtpark en de Groenzoom. Omdat dit buiten het plangebied is gelegen, staat dit niet vermeld in de NvU.

Daarnaast staat ook het opknappen van de Edelsteenweg op het programma. Ook dit staat los van het project, maar is voor de keuze voor ontsluiting door de wijk wel relevant.

De wethouder nodigt uit tot het geven van reacties op de concept NvU, zodat deze mee kunnen worden gegeven aan de gemeenteraad ter besluitvorming. Dat kon ter plaatse tijdens de bijeenkomst, of per mail via dnp@lansingerland.nl (tot 10 oktober).

Dagvoorzitter neemt over.

Het doel van de avond was de klankbordgroep te informeren over de keuzes die zijn gemaakt in de NvU. Hier was wat onvrede over: “Waarom participeren we met elkaar als toch ontsloten wordt via de wijk, terwijl de klankbordgroep daar duidelijk tegen is?”

De gemeente heeft alle opmerkingen van de klankbordgroep meegenomen in de afwegingen voor de NvU. Daarbij zijn bepaalde keuzes toch anders uitgevallen. Uiteindelijk is de beslissing aan de gemeenteraad. Er waren ook een aantal raadsleden aanwezig bij de bijeenkomst om mee te luisteren.

Rondje langs de klankbordgroep.

Eenzijds vonden bewoners de NvU duidelijk en leesbaar. De redematies waren logisch en er is besef dat uiteindelijk water bij de wijn moet: "Wij beslissen niet: dat is het democratisch proces".

Wel heerst het gevoel dat we niet verder zijn gekomen dan 4 jaar geleden. Sommige bewoners voelen zich geschokt en/of machteloos, want de klankbordgroep was heel duidelijk over "geen ontsluiting door de wijk". Dat geeft een knauw aan het vertrouwen en geeft bij enkelen de indruk dat de gemeente de goedkoopste optie kiest onder druk van de projectontwikkelaars.

Daarnaast vinden enkele bewoners de Nota van Uitgangspunten (nog) niet compleet. Zo is de calamiteitenroute niet meegenomen en menen ze dat de verandering van een woonerf naar een erftoegangsweg helemaal niet past. Ze missen een verdere invulling van de plannen en zouden het waarderen als er meer duidelijkheid (bijvoorbeeld een tekening) over de inrichting komt, vóórdat de gemeenteraad beslist over deze ontsluitingsroute.

Het belangrijkste argument van de klankbordgroep tegen de ontsluitingsvariant is dat het als een aantasting van de verkeersveiligheid wordt gezien. Volgens sommige bewoners rammelt de argumentatie over de ontsluiting. De wijk is destijds planologisch ontworpen op eindigheid en is niet klaar voor zoveel extra woningen en verkeersbewegingen.

Projectleider Martijn van Dee geeft extra uitleg over de Nota van Uitgangspunten.

Belangrijk hierbij is het onderscheid tussen randvoorwaarden (daar kan niet aan getornd worden) en ambities (die kunnen worden bijgestuurd als ze botsen met andere ambities).

Voor mobiliteit zijn vier scenario's beoordeeld. Hierbij is de ontsluitingsroute door de wijk toch als beste variant uit de afweging gekomen, onder andere vanwege de opoffering van groen op de andere varianten. Het afwegingskader staat in de bijlage van de NvU. Hierop kwamen een aantal reacties van klankbordgroep leden:

- De aanwezige bewoners offeren liever groen op dan het leven van kinderen. Bovendien betekent de herinrichting van de wegen in de wijk dat ook daar voetpaden en groen gaan verdwijnen. Is het weiland ten noorden van de wijk daadwerkelijk zo 'groen'? Volgens bewoners geldt dat argument pas bij het verdwijnen van bomen of struiken.
- Er is een duidelijke voorkeur onder aanwezigen voor de variant via de Noordpolder. Je kunt overlast en het verlies van groen mooi oplossen bij de aanleg van de weg en een groenblauwe zone tussen de nieuwe weg en de wijk.
- In het afwegingskader staat de verkeersveiligheid voor de ontsluitingsroute door de wijk op 'neutraal'. Hier zetten bewoners vraagtekens bij. Bij hen heerst het gevoel dat de herinrichting zal leiden tot hogere snelheden en daarmee meer verkeersongelukken. Volgens de verkeerskundigen kun je nog veel in de inrichting doen om dit te voorkomen, bijvoorbeeld met snelheid remmende maatregelen.

- Desalniettemin wordt het volgens de aanwezige bewoners een flinke klus om de Edelsteenweg verkeersveilig te maken. Volgens bewoners is het vanuit strategisch oogpunt beter om voor een andere variant te kiezen. Al is het maar vanwege de weerstand tegen het plan.
- De klankbordgroep wijst nogmaals op een eerder aangedragen onderzoek, waaruit blijkt dat de meeste ongelukken plaatsvinden op de 30 km toegangswegen. Neem dit advies graag nog eens ter hand.
- De kinderen in de wijk zijn gewend aan de verkeerssituatie op het woonerf en de ouders hebben het huis mede vanwege deze veilige situatie gekocht. Er is een groot verschil tussen een woonerf en een erftoegangsweg: auto's rijden doorgaans harder dan 30 km per uur.
- De klankbordgroep raadt aan om ook de veiligheidsdiensten (politie) te consulteren over deze ontsluitingsroute.

De gemeente geeft aan dat de verdere inrichting van de ontsluitingsvariant pas in het omgevingsplan wordt uitgewerkt, waarbij te zijner tijd weer participatie mogelijk is. Bewoners willen echter eerst weten hoe de inrichting eruit komt te zien, vóórdát de gemeenteraad een beslissing neemt over de ontsluitingsvariant.

Tot slot was er een vraag over het 'stedenbouwkundig accent' in de concept NvU. Biedt dat de mogelijkheid om later te beslissen overal hoog te gaan bouwen? Volgens de gemeente is dat niet zo, want dan heb je het niet meer over een accent. Daarbij werd door een bewoner de opmerking gemaakt dat tijdens de bijeenkomsten nooit is gesproken over zes woonlagen. Daar werd gesproken over maximaal vier woonlagen.

Wethouder reflecteert op de avond.

De ontsluiting van de Driehoek Noordpolder is een duivels dilemma. Een ontsluitingsroute via de Noordpolder geeft weer de zorg dat dit aanleiding geeft tot nog meer woningbouw in de toekomst. De gemeenteraad krijgt alle ontsluitingsvarianten te zien in de besluitvorming.

Individuele gesprekken

Na het plenaire gedeelte kregen klankbordgroep leden kans om individuele experts op thema-niveau te spreken en opmerkingen achter te laten. Hieronder staat samengevat wat tijdens individuele gesprekken aan bod is gekomen.

Historie

Circa 4 jaar geleden was de ontsluiting al een bottleneck. Destijds is aangegeven dat doorgang van het project niet plaatsvindt als de ontsluiting niet geregeld kan worden. Nu wordt de ontsluiting voorgesteld door de wijk. Dit was juist 4 jaar geleden de reden om niet verder te gaan.

Toen het plan destijds gepresenteerd werd door de ontwikkelaars (waarschijnlijk 2018) lag er al een volledig panklaar plan in de ogen van de bewoners. Er kon zelfs al worden ingeschreven op woningen. In dat plan werd overigens niet gesproken over hoogbouw. De aanwezige bewoners waren destijds overrompeld.

Na deze avond is er een enquête gehouden onder de bewoners. Circa 500 mensen zijn benaderd en hebben aangegeven dat ze niet willen dat er gebouwd wordt in de Driehoek Noordpolder. Omdat ontsluiting een probleem was, is er een werkgroep Verkeer samengesteld. De gemeente heeft dit rapport.

Veiligheid is nu nog steeds een belangrijk argument om niet te kiezen voor de ontsluitingsvariant door de wijk. Het vraagstuk rondom de ontsluiting heeft ervoor gezorgd dat het project in 2021 op pauze is gezet. In 2022 is het project weer opgestart.

Mobiliteit en parkeren

Een aantal aanwezige bewoners maakt zich zorgen over de herinrichting van het woonerf (Smaragd). Ze twifelen of er 5,5 meter beschikbaar is en verwachten dat dit ten koste zal gaan van parkeervakken en van groen:

- Deze bewoners verwachten dat het grasveld (de oranje pijl op onderstaande afbeelding) ingericht gaat worden voor parkeren en dat daarmee de haakse parkeervakken daar tegenover zullen verdwijnen.
- Deze bewoners verwachten dat parkeerplaatsen die verdwijnen alleen elders in de wijk kunnen terugkomen, waardoor zij straks verder moeten lopen naar een parkeerplaats.
- Deze bewoners verwachten dat niet alle parkeerplaatsen kunnen worden teruggebracht, waardoor er minder parkeerplaatsen zijn en de parkeerdruk zal toenemen.
- Deze bewoners verwachten dat het alleen mogelijk is de Smaragd in te richten voor 30 km ETW als alles van gevel tot gevel wordt gestript.
- Het elektriciteitshuisje (de blauwe pijl op onderstaande afbeelding) zal volgens hen verplaatst moeten worden.
- Doordat de weg minder bochten zal hebben na de herinrichting, zijn sommige bewoners bang dat de snelheid zal toenemen en daarmee ook de kans op ongelukken.
- Deze bewoners verwachten veel meer auto's in de wijk en geven aan dat er op sommige plaatsen geen goed overzicht is.
- Deze bewoners vinden het belangrijk dat er een goede brede stoep komt voor voetgangers.



Aanwezige bewoners vroegen daarnaast of er al duidelijkheid is over de route voor bouwverkeer. Loopt deze straks door de wijk? Zij raden aan een tijdelijke brug te gebruiken om het bouwverkeer af te wikkelen naar de Anthuriumweg. Bouwverkeer kan en mag volgens deze bewoners niet door de Edelsteenbuurt worden afgewikkeld.

Daarnaast vragen bewoners om meer duidelijkheid over de calamiteitenroute. Hoe komt de calamiteitenroute te lopen? Sluipverkeer moet volgens hen worden voorkomen. Graag bij de ontsluitingsvariant door de wijk geen calamiteitenroute en -doorsteek naar de Anthuriumweg realiseren.

Bewoners vragen zich ook af hoe de fietsverbindingen eruit komen te zien. Wees ook alert op de sluiproutes voor het langzame verkeer.

Een bewoner vraagt zich af waarom bij het criterium 'verkeersveiligheid' de score voor de ontsluitingsvariant door de wijk op geel (neutraal) is gezet. Dit is volgens de bewoner een verkeersonveilige variant.

Bij twee van de drie noordelijke varianten in de NvU kan de ontsluitingsweg noordelijker worden ingetekend, zoals bij de noordelijke variant versie 2. Op die manier is het mogelijk om een groene buffer tussen de Edelsteenbuurt en de nieuwe ontsluitingsweg te realiseren.

Tot slot het verzoek om van de ondergrens van het aantal woningen uit te gaan. Dit komt in ieder geval de overlast voor wat betreft het verkeer ten goede.

Wonen

Een woningzoekende (uit Bergschenhoek) gaf aan dat hij als 'emptynester' geïnteresseerd is in een nieuwe woning om te kunnen doorstromen uit zijn grondgebonden woning. Hij wil graag een levensloopbestendige (gelijkvloerse) en kleinere woning. Hij wil graag een hofjesachtige woonvorm met een soort gemeenschappelijke binnentuin (niet per se gesloten, maar wel besloten) zoals bijvoorbeeld 't Hoff in Berkel centrum (Schapenwei).

Een bewoner gaf aan dat op pagina 8 van de NvU de percentages 'betaalbaar' (minimaal 50%) en 'sociaal' (min. 30%) wat onduidelijk genoteerd staan. Het lijkt nu alsof het om 30% van 50% gaat, wat niet klopt. Het moet worden gelezen als: betaalbaar min. 50% = min. 30% sociale huur + min. 20% betaalbaar overig.

Stedenbouw & landschap, ruimte voor groen in de wijk

De bomenrij die in de landscheiding staat (aan de oostkant van het plangebied), mag niet gekapt worden om de eventuele appartementsgebouwen aan die kant beter uitzicht te geven over het Annie M.G. Schmidtpark. In de concept NvU (pagina 6) staat namelijk: *'Bebouwing grenzend aan de zijde van het Annie MG Schmidtpark is met de voorzijde gericht op het Annie M.G. Schmidtpark'*. Deze zin scheidt verwarring over de bomenrij. Moet deze wijken voor de nieuwbouw? Een bewoner raadt aan in de NvU te benoemen dat het groen in de landscheiding niet aangetast zal worden, behalve als dit nodig is voor bijvoorbeeld een calamiteitenroute of voor het bouwverkeer.

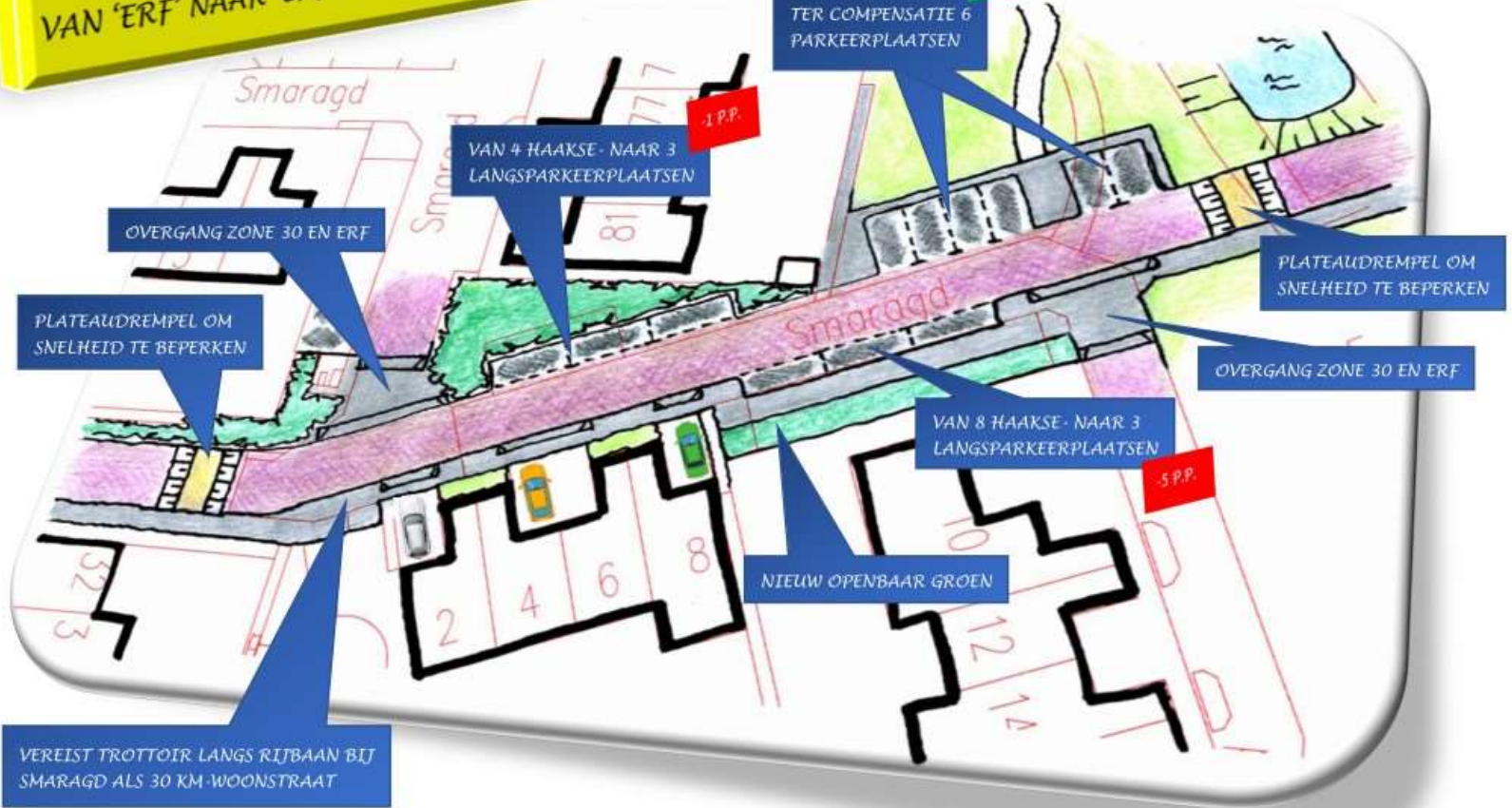
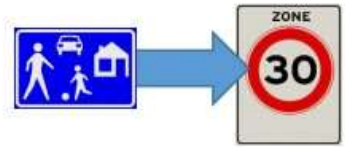
Een bewoner raadt aan regels op te nemen om verharding van achtertuinen tegen te gaan. De participant zou dit graag voor de gehele gemeente zien, maar wil dit specifiek ook voor de Driehoek Noordpolder meegeven. De bewoner zou ook strengere regels willen voor het kappen van bomen en hierbij ook de bomen met een bepaalde stamomtrek op privé terrein vergunningplichtig maken.

Het is onduidelijk wat precies wordt bedoeld met *'de auto is te gast in de buurt'*. De vraag is of hier wel ruimte voor is en hoe dit ingericht moet worden. Het verzoek is dit nader toe te lichten in de NvU. Het statement: *'Groen tenzij'* is ook te vrijblijvend volgens de participant. Dit moet vertaald worden in juridisch bindende regels.

Tot slot is het belangrijk dat het groen, dat in de wijk wordt toegevoegd, de biodiversiteit ten goede komt. Dit houdt in dat het groen goed is voor de insecten. Dit kunnen bijvoorbeeld vlinderstruiken zijn. Een participant gaf aan het belangrijk te vinden dat hier geld voor vrij wordt gemaakt.

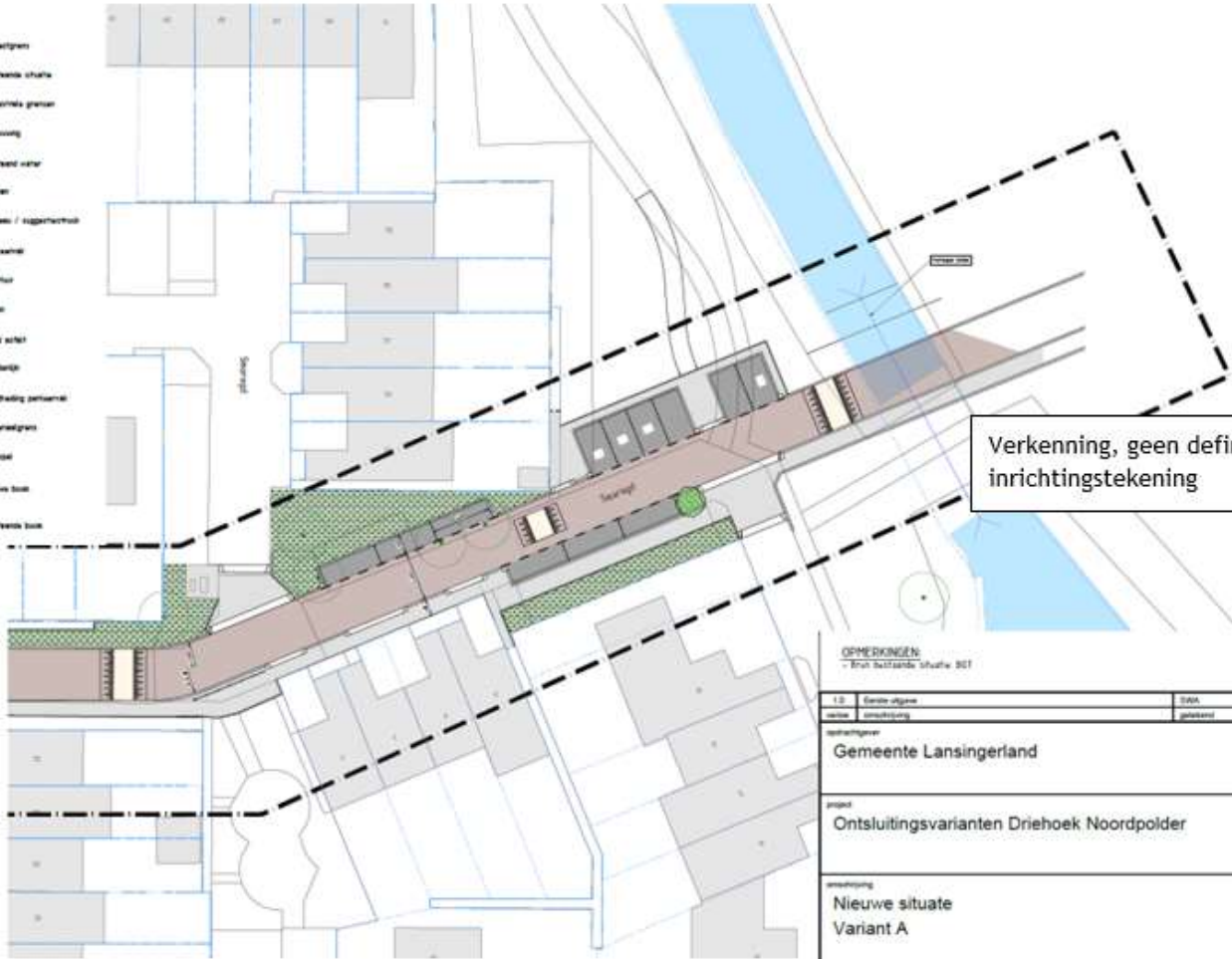
Het is, kortom, belangrijk grote prioriteit te geven aan groen en biodiversiteit. Niet alleen denken aan nu, maar juist kijken naar de toekomst. Zodat over honderd jaar de wijk ook groen, bio divers en klimaatbestendig is.

VERKENNING: VAN 'ERF' NAAR 'ERFTOEGANGSWEG'



LEGENA

-  Projectgrens
-  Bestemmings uitdrukking
-  Kadastergrens
-  Saksing
-  Bestemmings water
-  Rijksweg
-  Ploeg / oppervlakte
-  Parkeren
-  Tuinpad
-  Oever
-  Rood gebied
-  Buisleiding
-  Afvalleiding perfoon
-  Ploeggrens
-  Oever
-  Nieuw bos
-  Bestemmings bos



Verkenning, geen definitieve inrichtingstekening



OPMERKINGEN
- Ervul bestaande situatie B01

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Schaal 1:200

1.0	Bestemmings uitdrukking	2024	2023	2022	18-10-2023
2.0	Bestemmings uitdrukking	2024	2023	2022	2021

bestemmingsplan
Gemeente Lansingerland

project
Ontsluitingsvarianten Driehoek Noordpolder

aanleiding
Nieuwe situatie
Variant A

 Lansingerland


Royal HaskoningDHV
Defining Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentatie CONCEPT	documentversie 1.0
-------------------------	-----------------------

Berkel en Rodenrijs, 1 juni 2023

Betreft: ontsluiting Driehoek Noordpolder

Geacht College,

In het eerste verslag van de Klankbordbijeenkomst van 18 april 2023 lazen wij, dat er een willekeurig voorstel is gedaan de Oostersingel door te trekken ter ontsluiting van de nieuw te bouwen wijk Driehoek Noordpolder. Wij zijn enorm geschrokken van dit bericht en leggen u onze bezwaren tegen dit voorstel voor.

Als de Oostersingel doorgetrokken wordt, dan betekent dit dat de weg bijna **letterlijk** in onze achtertuin komt te liggen. De ruimte tussen de huizen van Spinel 1-13 en Planetenweg 55-63 is dusdanig smal dat er domweg geen ruimte is voor een autoweg met fietspad en voetpad. De sloot die tussen de huizen van Spinel en de Planetenweg ligt, zal gedempt moeten worden om ruimte te maken, de bomen en struiken zullen gekapt worden, een stuk groen verdwijnt en dit alles om een nieuw te bouwen wijk te ontsluiten die geheel aan de andere kant van Edelsteenbuurt ligt. Onze woonsituatie wordt er zo niet veiliger en gezonder op. Zullen wij in de toekomst nog een achteruitgang naar onze tuinen hebben?

De verkeersbewegingen op deze nieuwe autoweg zullen toenemen. Er is sprake van zeker 750 reisbewegingen per dag. Wie garandeert de snelheid waarmee gereden wordt? De situatie zal met name voor spelende kinderen niet veiliger worden.

De plek tussen de Spinel en de Planetenweg is namelijk van oudsher een plek waar kinderen veilig kunnen spelen. Kinderen bouwen er hutten, voetballen er, stoeien er, spelen verstoppertje, enz. Deze plek heeft dus een zeer belangrijke functie in de buurt, een buurt waar veel gezinnen met jonge kinderen wonen. Wij houden dit graag zo.

Daarnaast maken ook veel volwassenen gebruik van het wandelpad. Ze laten hier hun hond uit, gezinnen wandelen hier, joggers leven zich uit. Niet alleen mensen uit onze wijk maken gebruik van dit pad, maar ook uit de wijken rondom ons. In die zin heeft dit stukje groen een sociale functie. Mensen ervaren hier de natuur nog, als zij tijdens het wandelen uitkijken over de weilanden met koeien en het water dat naar de Noordeindseweg loopt. Dit komt de volksgezondheid zeker ten goede.

Als de weg bij ons achter ter ontsluiting moet dienen, betekent dit dat er ook een aansluiting moet komen op een weg door de weilanden. Ook daar verliezen mensen dan hun landelijke uitzicht.

Het meest logisch lijkt ons een ontsluitingsweg via de al aanwezig zijnde Anthuriumweg. Daar hebben bestaande bewoners het minste last van. De infrastructuur is er al, dus waarom geen gebruik daarvan maken?

De onrust in de buurt heeft er ook mee te maken dat nog steeds niet bekend is of er bijvoorbeeld definitief huizen gebouwd zullen worden op de weilanden naast Spinel en Planetenweg. Of dat er een ander plan is met die weilanden. Is het überhaupt mogelijk hier te bouwen in verband met de pijpleiding met kerosine die daar ligt? Ooit was er sprake van een recreatiegebied met slechts een verbindend fietspad naar Bleiswijk. U zult begrijpen dat dit onze voorkeur heeft.

Wij hopen dat u onze bezwaren ter harte zult nemen zodat ook u niet anders kan concluderen dan dat het voorstel de Oostersingel door te trekken niet reëel is. Verder lijkt ons duidelijkheid over de uiteindelijke bestemming van het ons omringende groen belangrijk. Wellicht dat u daarmee onze zorgen kunt wegnemen.

Met vriendelijke groeten,

Namens bezorgde bewoners Spinel en Planetenweg