Antwoordnota inspraak verkeer en parkeren, woningbouwontwikkeling Fuchsiastraat Voorhout

Zaaknummer: Z-26-506891
Datum: 18 mei 2026

1. Inleiding

Bouwbedrijf Van der Hulst heeft een principeverzoek ingediend voor woningbouw op de locatie van het voormalig Tennispark Oosthout aan de Fuchsiastraat in Voorhout en het naastgelegen agrarische perceel. Het initiatief gaat uit van de bouw van 56 woningen en een zorggebouw met 24 eenheden en ruimte voor dagbesteding. De 56 woningen betreffen: 10 levensloopbestendige appartementen, 22 maisonnettewoningen en 24 grondgebonden gezinswoningen.

Voorafgaand aan het indienen van het principeverzoek voor de woningbouw (in mei 2025) heeft initiatiefnemer in juli 2023 en maart 2025 twee inloopbijeenkomsten georganiseerd. Vanwege de vragen en zorgen over verkeer en parkeren en de gevraagde volledigheid en zorgvuldigheid op deze onderwerpen, is hier nader onderzoek naar gedaan. De gemeente heeft op 5 februari 2026 een derde inloopbijeenkomst georganiseerd, specifiek over de uitkomsten van de onderzoeken naar verkeer en parkeren.

De inloopbijeenkomst van 5 februari 2026 was goed bezocht. Tijdens de bijeenkomst zelf was er voor iedereen de gelegenheid om een reactie te geven via een reactieformulier. Direct na de bijeenkomst is de informatie van de bijeenkomst ook op de projectpagina (op de website van de gemeente) geplaatst en is iedereen in de tweeëneenhalve week aansluitend in de gelegenheid gesteld om via e-mail te reageren.

Alle ontvangen reacties zijn gebundeld opgenomen in voorliggende antwoordnota. Er zijn in totaal 32 reacties ontvangen; 19 tijdens de inloopbijeenkomst zelf via een ingevuld formulier en 13 naderhand per e-mail. De reacties zijn anoniem opgenomen.

Omdat een aantal onderwerpen relatief vaak aan de orde komt, is op deze onderwerpen eerst een algemene toelichting gegeven (hoofdstuk 2). Daar waar aan de orde, is hier in de beantwoording van de afzonderlijke reacties (hoofdstuk 3) dan naar verwezen.

De reacties zijn integraal overgenomen zoals ze door de gemeente zijn ontvangen. Van sommige reacties is bekend dat ze van dezelfde indiener afkomstig zijn. Omdat het afzonderlijke reacties zijn die separaat zijn ontvangen (bijvoorbeeld een reactie via een reactieformulier en later ook per e-mail) zijn deze dan wel als afzonderlijke reactie in deze nota opgenomen.

2. Veelgenoemde onderwerpen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal onderwerpen, die in de ontvangen inspraakreacties meerdere keren aan orde komen. Het betreft achtereenvolgend:

a. De gevolgen van de ontwikkeling op parkeren
b. De verkeersdruk in de Fuchsiastraat
c. De huidige inrichting van de Fuchsiastraat
d. Varianten voor de ontsluiting
e. De gevolgen op bomen
f. De 'knip' in de Azaleahof
g. De omvang van het plan – het aantal woningen
h. De woningdichtheid van de Bloemenbuurt
i. Toename van de omvang van het plan ten opzichte van eerdere plannen

a. De gevolgen van de ontwikkeling op parkeren

Een deel van de insprekers geeft aan zich zorgen te maken omdat de parkeerdruk in de Fuchsiastraat nu al hoog is en de nieuwbouw tot een nieuwe parkeervraag zal leiden.

Het nieuwbouwplan zal uiteraard leiden tot een nieuwe parkeervraag van de nieuwe bewoners. Het uitgangspunt daarbij is dat het plan moet voldoen aan de door de gemeenteraad vastgestelde nota Parkeernormen. Op basis van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen nodig zijn. Het benodigde aantal parkeerplaatsen moet volledig binnen het nieuwbouwplan worden gemaakt. Op die manier voorziet het plan zelf in genoeg parkeercapaciteit en wordt overloop naar de omgeving voorkomen.

Het initiatiefvoorstel zoals dat is ingediend voldoet hieraan. Er zijn op basis van de geldende parkeernormen in totaal 93 parkeerplaatsen nodig. Het plan voorziet in 107 parkeerplaatsen. Er is dus een overschot. Daarmee is er geen reden om te veronderstellen dat het plan zal leiden tot een hogere parkeerdruk bij de bestaande woningen; de nieuwe bewoners zullen bij hun eigen woning gaan staan en daar is genoeg plek.

Het plan biedt daarnaast juist de mogelijkheid om de parkeerdruk in de bestaande buurt te verminderen. Ter hoogte van het tennispark liggen nu aan beide zijden van de Fuchsiastraat parkeervakken. De parkeervakken aan de oostzijde (de kant van de Fonteinkruidhof) vallen buiten de plangrens van de nieuwbouwontwikkeling. Deze parkeerplaatsen liggen nu in een donkere, verlaten hoek en zijn daardoor niet aantrekkelijk om te gebruiken. Deze parkeerplaatsen worden opnieuw ingericht en liggen straks niet meer in een verlaten hoek, maar tegenover de nieuwe woningen, goed verlicht en met sociaal toezicht, zodat ook door de bestaande bewoners deze plaatsen kunnen worden benut.

Aanvullend heeft Bouwbedrijf Van der Hulst aangegeven 12 parkeerplaatsen bij Provalu te willen aanleggen. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan het geluid dat wij van bewoners ontvingen, dat er in de wijk wordt geparkeerd door werknemers van Provalu. Met de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is hier minder aanleiding voor.

b. De verkeersdruk in de Fuchsiastraat

Een deel van de insprekers geeft aan zich zorgen te maken over de toenemende verkeersdruk in de Fuchsiastraat, waarbij wordt aangegeven dat de straat deze verkeerstoename niet aankan.

De huidige en toekomstige (te verwachten) verkeerdruk zijn onderdeel van het uitgevoerde verkeersonderzoek. Om de huidige verkeersdruk in beeld te brengen zijn er verkeerstellingen uitgevoerd. In de huidige situatie is er sprake van circa 300 autobewegingen per etmaal op een gemiddelde doordeweekse dag. Dat is op het drukste punt van de straat, nabij de aansluiting op de Oosthoutlaan. Dit betreft het aantal autobewegingen in twee richtingen. Bijvoorbeeld: een boodschappenbezorger die de straat inrijdt en een paar minuten later weer uitrijdt, dat zijn twee autobewegingen.

De verwachte verkeerstoename als gevolg van het nieuwbouwplan is bepaald op basis van landelijke kentallen (van kenniscentrum CROW). Op basis van het programma zoals dat is opgenomen in het principeverzoek, leidt de woningbouwontwikkeling tot een toename van circa 400 autobewegingen per etmaal, op een gemiddelde doordeweekse dag. De verwachting voor de nieuwe situatie is dus een verkeersintensiteit van circa 700 mvt/etmaal (in twee richtingen) op het drukste deel van de Fuchsiastraat.

Enerzijds is daarmee de conclusie dat de toename van de verkeersintensiteit significant is, van 300 naar 700 mvt/etmaal. Anderzijds: in relatieve zin blijft de verkeersintensiteit met 700 mvt/etmaal relatief laag voor een 30 km/u-woonstraat. Ook hiervoor zijn landelijke beoordelingscriteria beschikbaar (CROW) en in de uitgevoerde verkeersonderzoeken is dit aspect ook beoordeeld door de betreffende adviesbureaus. In een dergelijke 30 km/u-woonstraat kunnen 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal worden verwerkt. Zie ook de referenties naar de verkeersintensiteiten in andere woonstraten in de buurt, zoals gepresenteerd tijdens de inloopbijeenkomst. Ook in de nieuwe situatie blijft de hoeveelheid autoverkeer daar (ver) onder.

c. De huidige inrichting van de Fuchsiastraat wordt niet veilig gevonden

Een deel van de insprekers geeft aan zich zorgen te maken over de verkeersveiligheid in de straat, met name gezien de situatie bij de oversteek van het Kroospad (fietspad) en de scherpe en smalle bocht van en naar de tennisvelden.

Deze situatie is beschouwd in het uitgevoerde onderzoek en we delen de conclusie dat deze situatie niet optimaal is. Het zicht op het fietsverkeer op het Kroospad (en vice versa) is niet optimaal door de ligging, in combinatie met het groen. En de situatie in de bocht naar het tennispark is niet optimaal door de combinatie van een smalle rijbaan, de scherpe bocht en het feit dat hier op de straat wordt geparkeerd (wat hier niet is toegestaan, maar wel gebeurt). Hierdoor kan autoverkeer elkaar niet goed op tijd zien en niet tegelijkertijd passeren. En door de combinatie van de smalle rijbaan en de geparkeerde auto’s komen fietsers in de knel als hier tegelijkertijd een auto rijdt.

De gemeente koppelt woningbouw op het voormalig tennispark daarom aan een aanpassing van deze situatie, zodat dit bestaande knelpunt wordt opgelost en geen belemmering vormt voor de nieuwbouw. Er is een eerste ontwerp opgesteld om te verkennen wat de mogelijkheden zijn voor verbetering van de situatie. Hiermee is aangetoond dat de bocht minder scherp en daarmee overzichtelijker kan worden gemaakt. Door de rijbaan te verbreden naar de gangbare breedte voor een 30 km/u-woonstraat kan verkeer elkaar goed en veilig passeren en door een andere aansluiting van het Kroospad verbetert de overzichtelijkheid. Op de kruispunten komen kruispuntplateaus om de snelheid van het verkeer laag te houden. Met deze aanpassingen verbetert de verkeersveiligheid en kan de nieuwbouwlocatie verkeersveilig worden ontsloten.

Het betreffende ontwerp betreft een eerste ontwerpverkenning en biedt ruimte voor aanpassingen en verdere optimalisaties. We doen dit graag in samenspraak met de omgeving.

d. Varianten voor de ontsluiting

Op de inloopbijeenkomst zijn de uitkomsten van het verkeersonderzoek gepresenteerd, inclusief het onderzoek naar de verschillende varianten voor de ontsluiting van de locatie en de voor- en nadelen van elk van de onderzochte varianten. Een deel van de inspraakreacties betreft de voorkeur van de inspreker voor één (of een combinatie) van de onderzochte varianten.

Op basis van een afweging is gekomen tot een voorkeursvariant voor de ontsluiting van de nieuwbouwlocatie, zoals die met het besluit hierover wordt vastgesteld. De basis voor dit besluit is een integrale afweging op basis van de voor- en nadelen van de verschillende varianten.

Het kan uiteraard voorkomen dat een inspreker een voorkeur heeft voor een andere variant dan de voorkeursvariant die door de gemeente wordt/is vastgesteld. En het is uiteraard ieders goed recht om daar een eigen voorkeur in te hebben. In antwoord op de betreffende inspraakreacties wordt daarom aangegeven dat de gemeente kennisneemt van de voorkeur van de inspreker; we doen niets af aan ieders eigen voorkeur. Voor de afweging en onderbouwing van de voorkeursvariant inhoudelijk, wordt verwezen naar het opgestelde advies.

e. Gevolgen op de bomen

Een deel van de insprekers geeft aan zich zorgen te maken over en/of te verzetten tegen de kap van bomen, die nodig is voor de aanpassing van de Fuchsiastraat ter hoogte van de scherpe bocht naar het tennispark.

Zoals beschreven zijn er in de huidige situatie knelpunten in de inrichting van de Fuchsiastraat: de oversteek van het Kroospad (fietspad) en de scherpe en smalle bocht van en naar de tennisvelden. Dit zijn knelpunten die ook door de omgeving zijn benoemd. De gemeente koppelt woningbouw op het voormalig tennispark aan een aanpassing van deze situatie. Een voorwaarde voor de ontwikkeling is een volwaardige en verkeersveilige ontsluiting.

Het aanpassen van deze situatie heeft gevolgen voor de bestaande bomen langs de Fuchsiastraat ter hoogte van de bocht naar de tennisvelden. Wij onderkennen dat dit terplekke gevolgen heeft.

Wij hebben daarbij het volgende overwogen:

- De inrichting ter hoogte van de oversteek van het fietspad en de scherpe bocht is op dit moment al niet optimaal – zoals ook door de omgeving aangegeven. Vanuit het streven naar een verkeersveilige inrichting, zou het dus – ook zonder de woningbouwontwikkeling – nodig zijn om op enig moment de situatie terplekke aan te passen, met ook in dat geval gevolgen op de aanwezige bomen.
- Het is goed om het bredere plaatje te bekijken. Voor de woningbouwontwikkeling en een verkeersveilige ontsluiting zal een aantal bomen moeten worden gekapt. Onderdeel van het woningbouwplan is echter ook een inpassingsplan met aanplant van nieuwe bomen, zodat nieuwe structuren en nieuw groen ontstaan. Er wordt hierbij een verbinding gemaakt tussen het park en het nieuwe groen in de wijk.
- Er is een voorlopig ontwerp opgesteld om de beschreven knelpunten in de verkeersveiligheid in de Fuchsiastraat op te lossen. Zoals aangegeven is dit een eerste ontwerp, om de mogelijkheden van aanpassingen te verkennen en aan te tonen. Het ontwerp biedt ruimte voor aanpassingen en optimalisaties. Dat geldt ook zeker voor de gevolgen op bomen. We zien mogelijkheden om te komen tot optimalisatie van het ontwerp, met kleinere impact op de bomen dan in het eerste ontwerp. Dat zal niet betekenen dat bomenkap volledig kan worden vermeden, maar wel dat het aantal te kappen bomen kleiner kan zijn dan op basis van het eerste ontwerp. Door de waarde die aan de bomen wordt gegeven en de

opmerkingen en zorgen hierover vanuit de omgeving, is dit wat ons betreft een zwaarwegend uitgangspunt voor het verder uitwerken van het ontwerp.
- Aansluitend bij het vorige punt: onderdeel van het opstellen van het ontwerp van de nieuwe situatie in de Fuchsiastraat ter hoogte van de bocht, is ook het opstellen van een groenplan c.q. aanplantplan met nieuwe bomen in het ontwerp.

f. De 'knip' in de Azaleahof

Een aantal insprekers roept op om de 'knip' in de Azaleahof (de paaltjes in de fietsbrug) te verwijderen. De achterliggende gedachte is dat een deel van de bewoners van het Krooshof nu in de Fuchsiastraat parkeert en zo een 'omrijdroute' door de Bloemenbuurt vermijdt. De veronderstelling is dat deze bewoners dat niet meer doen als ze een kortere route via de Azaleahof kunnen rijden.

Naar aanleiding van vragen hierover heeft de gemeente onderzoek laten doen naar de verkeerscirculatie in de Bloemenbuurt. Het rapport (van bureau Goudappel) is onderdeel van de stukken. Met betrekking tot de knip in de Azaleahof en de gevolgen van het weghalen hiervan zijn de conclusies:
- Door het weghalen van de paaltjes zou een herverdeling van het verkeer ontstaan. Een deel van het verkeer dat nu via de Bloemenschans naar de achterliggende straten rijdt, zal dan gebruik gaan maken van de kortere route via de Azaleahof. Dat levert op sommige plekken dus minder verkeer op maar op andere plekken juist meer verkeer (Azaleahof, Watermuntstraat, Anemoonstraat).
- Dit hoeft niet te betekenen dat de betreffende bewoners dan niet meer in de Fuchsiastraat parkeren want dat blijft ook in dat geval vaak de kortste route.
- De Azaleahof is een woonerf. Goudappel geeft aan dat hier de nadruk ligt op de verblijfsfunctie en dat hier lage verkeersintensiteiten bij horen. En juist niet een functie voor doorgaand verkeer, die zou ontstaan met het weghalen van knip.
- Omdat er in de huidige situatie geen knelpunten optreden in de verkeerscirculatie in de Bloemenbuurt, is er geen aanleiding voor een dergelijke maatregel.

Daar komt bij dat de huidige houten brug in de Azaleahof, waar nu de knip ligt, een fietsbrug is, die niet geschikt is voor autoverkeer. Het opheffen van de knip vereist dus ook het versneld afschrijven van deze brug en een forse investering in een nieuwe (auto)brug.

Al deze punten bij elkaar zorgen ervoor dat de gemeente de circulatie in de Bloemenbuurt nu op korte termijn niet zal wijzigen met het weghalen van de knip in de Azaleahof. Deze knip heeft ook geen directe relatie met de woningbouw op het tennispark. Met de nieuwbouw op het tennispark ontstaat juist betere parkeergelegenheid met meer parkeerplaatsen.

g. De omvang van het plan – het aantal woningen en de dichtheid

Een aantal insprekers geeft aan dat het plan te omvangrijk is met '80 woningen op 0,9 hectare' en daardoor met een veel grotere dichtheid dan gebruikelijk.

Daarbij wordt eerst opgemerkt dat zowel het aangegeven oppervlak van het plangebied als het aantal woningen niet juist is, waardoor een onjuist beeld wordt geschetst.

Het plangebied bestaat uit het voormalig tennispark (0,9 hectare) en een agrarisch perceel, met een totale omvang van 1,3 hectare. Het initiatief betreft een woningbouwplan met diverse woningtypen voor verschillende doelgroepen. Het bestaat uit 56 woningen en een zorggebouw met 24 eenheden en ruimte voor dagbesteding.

De 56 woningen bestaan uit verschillende woningtypen: 10 levensloopbestendige appartementen, 22 maisonnettewoningen en 24 grondgebonden gezinswoningen.

Om het aantal woningen ten opzichte van de omvang van het plangebied in een context te plaatsen en te kunnen beoordelen, is het zinvol om een vergelijking te maken met een aantal aanstaande en recent gerealiseerde woningbouwontwikkelingen in Teylingen:

Langeveld
Het plangebied Langeveld beslaat ongeveer 3 hectare en er komen ongeveer 150 woningen in een 'uitleglocatie' (weiland wordt woongebied) met een afwisselend woningbouwprogramma, waaronder ook een deel appartementen. De woningdichtheid is daarmee ongeveer 50 woningen per hectare.

Oude Tol
Het plangebied is ongeveer 0,6 hectare en er komen 43 woningen in een afwisselend woningbouwprogramma, waaronder ook appartementen in een 'binnenstedelijk transformatiegebied'. Hiermee is de woningdichtheid ongeveer 72 woningen per hectare.

Bloementuin
Het plangebied beslaat ongeveer 1,6 hectare en zijn 88 woningen gerealiseerd met een afwisselend woningbouwprogramma, waaronder ook appartementen in een 'binnenstedelijk transformatiegebied'. Hiermee is de woningdichtheid ongeveer 55 woningen per hectare. Dit komt sterk overeen met de herontwikkeling van het tennispark aan de Fuchsiastraat. Ook voor de ontsluiting en de verkeerstoename op bestaande woonstraten is een vergelijking met het plan Bloementuin relevant. Zie de beantwoording van de recente technische vragen daarover: TV Woningbouw TPO / Teylingen Met Elkaar Teylingen - iBabs Publieksportaal

Van der Woudestraat
Betreft een herontwikkelingslocatie van enkele jaren geleden waarbij alleen grondgebonden woningen zijn gerealiseerd. Het plangebied is ongeveer 0,65 hectare met 25 eengezinswoningen. De woningdichtheid is daarmee 38 woningen per hectare. Dit is naar verhouding laag, als gevolg van het feit dat het alleen grondgebonden woningen betreft. Dit is volgens rijk, provinciaal en gemeentelijk beleid nu niet meer mogelijk. Het is logisch dat de woningdichtheid naar verhouding laag is als het plan alleen grondgebonden eengezinswoningen en geen appartementen omvat.

Conclusie
De plannen Oude Tol en Bloementuin zijn qua typologie het meest vergelijkbaar met de Fuchsiastraat. Er is bij deze drie plannen sprake van een kleine tot middelgroot binnenstedelijke transformatiegebied met alleen wonen en een afwisselend woningbouwprogramma van zowel grondgebonden woningen als appartementen in een dorpse omgeving.

Gezien de huidige tijd, waarbij optimaal grondgebruik en betaalbaarheid van woningen een belangrijke rol spelen is een grotere woningdichtheid goed te verantwoorden. Wel moet er sprake zijn van voldoende woon- en leef kwaliteit. In de Bopa-procedure voor het beoogde plan Fuchsiastraat zal dit door middel van diverse onderzoeken nader gemotiveerd worden.

h. De woningdichtheid van de Bloemenbuurt

Een aantal insprekers geeft aan dat woningdichtheid in de Bloemenbuurt al hoog is en hoger dan in andere wijken en dat het daarom niet wenselijk is om nog meer woningen toe te voegen.

Om dit te motiveren is gebruik gemaakt van open data, zoals website www.allecijfers.nl, waarbij wordt gerefereerd aan de woningdichtheid.

De dichtheid van een gebied wordt bepaald door het aantal woningen of adressen te delen door de oppervlakte van de buurt, wijk of plangebied. De kenmerken van een gebied zijn van belang om de situatie te bekijken. Er is dus nooit sprake van alleen absolute meetkunde maar het geeft wel enige richting en ordening. Hieronder worden kenmerken van de buurt Bloemenbuurt benoemd en vergeleken.

De Bloemenbuurt kenmerkt zich door een opzet met hoofdzakelijk grondgebonden woningen (91%). De structuur van de Bloemenbuurt kenmerkt zich door compacte woonstraatjes en een robuuste groen- en waterstructuur en het Oosthoutpark. Opvallend is dat er zeer weinig twee-onder-een-kap of vrijstaande woningen in de buurt aanwezig zijn.

De Bloemenbuurt heeft een oppervlakte van 35 hectare, in de wijk staan 768 woningen. Daarmee is de woningdichtheid 22 woningen per hectare. In vergelijking met andere woonbuurten uit dezelfde bouwperiode is de bebouwingsdichtheid laag. Gemiddeld is de bebouwingsdichtheid tussen 20 en 35 woningen per hectare voor buurten gerealiseerd tussen 1975 en 1985. Voor de Bloemenbuurt geldt dat er ook delen zijn die in de periode na 1985 zijn gebouwd, voor die bouwperiode geldt dat de bebouwingsdichtheid is zijn algemeen hoger is.

Ter vergelijk, de wijk Voorhout oost (waar de Bloemenbuurt onderdeel van uitmaakt) heeft een woningdichtheid van 25,2 woningen per hectare, de wijk oude dorp 27,4 en de wijk Hooghkamer 25 woningen per hectare.

Samenvattend is de stedenbouwkundige opzet van de Bloemenbuurt de uitkomst van een periode en van de gerealiseerde woningtypen. De dichtheid van de Bloemenbuurt wijkt niet af van andere buurten in Teylingen uit deze periode of op regionaal en nationaal niveau.

i. Toename van de omvang van het plan ten opzichte van eerdere plannen

Een aantal insprekers merkt op dat eerder andere plannen zijn gepresenteerd met minder woningen en dat het aantal woningen steeds verder is toegenomen.

In 2019 is door een andere eigenaar een schets met 39 grondgebonden woningen gepresenteerd aan omwonenden. Het betrof alleen het perceel van het tennispark. Dit plan is ingetrokken door de initiatiefnemer en ook niet nader getoetst. Het perceel is vervolgens verkocht.

Bij het stedenbouwkundig plan uit 2023 is het plangebied uitgebreid met aangrenzende gronden tot het spoor. Het plangebied is daarmee vergroot van 0,9 ha naar 1,3 ha. Er werden toen 47 appartementen en een zorggebouw met 20 eenheden voorgesteld. Dit plan voldeed aan het huidige woningbouwbeleid maar bleek financieel niet haalbaar.

Het huidige plan (mei 2025) bestaat uit 32 appartementen, 24 eengezinswoningen en een zorggebouw van 24 eenheden. Dit plan voldoet aan de het huidige woningbouwbeleid. Het is van belang onderscheid te maken tussen zelfstandige woningen en zorgwooneenheden. Het plan voorziet in een zorggebouw met 24 wooneenheden en 56 zelfstandige woningen.

Het is juist dat het aantal woningen is toegenomen ten opzichte van het plan uit 2023 met 4 zorgeenheden en 9 woningen. Dit heeft meerdere oorzaken, waaronder de financiële haalbaarheid voor de eigenaar. Door sterk toegenomen kosten voor bouwmaterialen voor zowel de woningen als het geluidsscherm heeft de eigenaar ervoor gekozen het stedenbouwkundig plan te wijzigen.

De totstandkoming van het huidige stedenbouwkundige plan is het resultaat van een integrale afweging, waarbij ingezet wordt op een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners en de omgeving. Dit doen we door het plan (in de Bopa procedure) te toetsen aan het gemeentelijk beleid en richtlijnen, zoals woonbeleid, parkeerbeleid, groen, wet- en regelgeving en haalbaarheid.

3. Reacties en beantwoording

In dit hoofdstuk zijn de door de gemeente ontvangen reacties opgenomen, op de informatie zoals die tijdens de inloopbijeenkomst van 5 februari 2026, is gedeeld. Steeds is de reactie in zwart weergegeven met daaronder de beantwoording door de gemeente in blauw.

Nr.	Reactie en antwoord
01	- Ontsluiting via de Fuchsiastraat belast de straat nog meer. Nu al te veel. Verkeerskundigen moeten ook eens overleggen met de bewoners (ervaringsdeskundigen). - Veel groen in de nieuwbouw mooi, maar veel groen verdwijnt voor de huidige bewoners. - Geen tegenstander van nieuwbouw maar wel in deze omvang. Iets minder betekent alle partijen gelukkig. - Bouwdichtheid is hier al veel hoger dan in nieuwe wijken. Dat wordt nog hoger. Hoe kan dat? - Betrek huidige bewoners in de overleggen, dan is er echt wel tot een gezamenlijke oplossing te komen. - Hoewel andere ontsluitingen bezwaren hebben, helpen alle beetjes. - Eerste deel Fuchsiastraat van/naar Oosthoutlaan blijft net zo breed dus het andere deel verbreden helpt hier niet. - Met de files op de Oosthoutlaan en toenemende drukte door nieuwbouw komt de file straks tot in de Fuchsiastraat. - Geef de huidige bewoners eigen parkeerplek voor parkeren.
	- Met betrekking tot de eerste vier punten: zie de toelichting c.q. beantwoording op deze onderwerpen zoals opgenomen in hoofdstuk 2. - Met betrekking tot het punt dat het deel van de Fuchsiastraat van/naar de Oosthoutlaan net zo breed blijft: dit is correct. Dit is echter geen knelpunt. De breedte van de Fuchsiastraat voldoet qua breedte aan de geldende ontwerprichtlijnen. De Fuchsiastraat is niet heel breed, maar dat zien we niet als knelpunt. Een bredere straat zou leiden tot hogere snelheden van het autoverkeer. De huidige inrichting voldoet en past bij het gewenste gedrag (lage snelheid). - De files op de Oosthoutlaan hebben hun oorzaak in de gebrekkige doorstroming op drukke momenten bij de rotonde Oosthoutlaan-Rijksstraatweg. Om dit knelpunt op te lossen, wordt dit kruispunt aangepakt zodat de doorstroming verbetert en er geen wachtrijen meer zijn die, zoals nu het geval, terugslaan tot op de Oosthoutlaan in Voorhout. - Zoals toegelicht in hoofdstuk 2 krijgt het nieuwbouwplan voldoende parkeerplaatsen om aan de parkeervraag van de nieuwe bewoners te voldoen. Deze eis geldt vanuit het parkeerbeleid. Er wordt dus geen negatief effect voor de bestaande woningen in de Fuchsiastraat verwacht. Het plan biedt juist mogelijkheden om ook voor de bestaande bewoners de situatie te verbeteren. Het toekennen van vaste parkeerplaatsen aan bewoners is niet aan de orde omdat dit leidt tot minder efficiënt gebruik van de bestaande parkeerplaatsen en een hogere parkeerdruk.
02	Het verkeer blijft een probleem. Variant 5 is een mooie nieuwe oplossing voor het middengedeelte van het verkeersprobleem. Variant 6 was in de eerste plannen

	verwerkt. Deze variant is positief ontvangen door de buurt alleen de rijrichting wilden we omdraaien. Bij deze variant behoeft de aansluiting bij de brandweer extra aandacht. Misschien wat grond verwerven bij de parkeerplaatsen Provalu. Deze route wordt toch al aangelegd voor het bouwverkeer dus dat scheelt kosten.
	Om recht te doen aan de vragen en zorgen met betrekking tot verkeer en parkeren, is er uitvoerig onderzoek gedaan naar deze onderwerpen. Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.
03	- De ontsluiting moet via de Nijverheidsweg. Vanaf ingang nieuwbouwplan 1-richtingsverkeer. - De bezwaren van de brandweer vind ik niet zwaar genoeg wegen ten opzichte van een overbelaste Geraniumhof. Deze straat heeft al veel verkeer van achterliggende en naast gelegen wijk. - Bij de Azaleahof de brug open en paal er uit. - De doorstroming via de bestaande rotonde kost niks en is de snelste optie.
	- Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. - Daarbij wordt opgemerkt dat de beoogde ontsluiting voor de nieuwe woningen via de Fuchsiastraat loopt, maar niet via de Geraniumhof. In de Geraniumhof is geen verkeerstoename te verwachten. - Voor de gemeente is het advies van de brandweer wel zwaarwegend. Het betreft de noodhulpverlening en daarmee kunnen keuzes gevolgen hebben op (het redden van) mensenlevens. - Met betrekking tot het weghalen van de ‘knip’ in de brug in de Azaleahof; zie de beantwoording op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2.
04	- Ontsluiting moet echt via de Nijverheidsstraat. Dat haalt de angel uit elk verzet. - Veranderen van fietsbeweging is onveilig. Twee keer een haakse beweging. - Ochtend- en avondspits: verkeer de Fuchsiastraat in en uit is nu al niet fijn. Mede door de parkeerdruk door fout geparkeerde auto’s is er geen manoeuvreerruimte. Uitgang is door parkeerplaatsen Begoniahof onoverzichtelijk: kruist druk fietspad. Ik hou mijn hart vast met meer verkeersbewegingen. - Blijf af van het openbaar groen. - Waarom 80 woningen? - Geluidswal geen cadeau voor bestaande bewoners.
	- Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. - De voorgestelde gewijzigde aansluiting van het fietspad (Kroospad) is niet onveilig. In de voorgestelde situatie sluit het fietspad overzichtelijker aan, haaks op de Fuchsiastraat. Dit ontwerp is besproken in het overleg met de nood- en hulpdiensten, waarbij de conclusie is dat dit een verbetering van de verkeersveiligheidssituatie is.

	- De verwachte toekomstige verkeersintensiteit is berekend en beoordeeld. De Fuchsiastraat kan deze verkeerstoename aan. Zie ook de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. Dat het parkeerverbod hier wordt genegeerd waardoor de beschikbare ruimte wordt beperkt is geen argument. De oplossing daarvoor ligt in het naleven van de geldende regels, in dit geval het parkeerverbod. - Met betrekking tot het groen: zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. - Het plan gaat niet uit van 80 woningen, maar van 56 woningen en een zorggebouw. Zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. - Uw opmerking met betrekking tot de 'geluidswal' kunnen wij niet plaatsen. Het geluidsscherm dat langs het spoor wordt gebouwd voor een acceptabele geluidsbelasting op de nieuwe woningen, is ook voor de bestaande woningen gunstig, gezien de afname van het spoorgeluid.
05	- Waarom worden in Sassenheim tennisbanen aangelegd in plaats van deze hier in Voorhout te gebruiken? - Van de ontsluitingsopties is eenrichtingsverkeer via het industrieterrein het meest logisch.
	- De vraag is niet aan de orde: de tennisbanen van STV in Sassenheim zijn al aangelegd. Het betrof het uitplaatsen van de banen die in Sassenheim zijn verdwenen met de bouw van de Bloementuin. Het betreft twee verschillende verenigingen. Het besluit om dit tennispark te sluiten is genomen door de vorige eigenaar. - Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.
06	- De Brandweer argumenteert dat ze deze draai niet kunnen maken naar de nieuwbouw. Dat is flauwekul, want zonder deze ontsluiting moeten ze ook omrijden. - 80 woningen op een postzegel. De bouwer maakt winst over de rug van een overbelaste straat en de bewoners met voornoemde onveiligheden (reken uit hoeveel bewegingen per jaar; ik neem de gemeente elk ongeval kwalijk).
	- Het verschil tussen beide is dat in het geval van ontsluiting via de Fuchsiastraat de brandweer de nieuwbouwlocatie via deze reguliere route kan bereiken. Daarnaast is er een tweede (calamiteiten)ontsluiting nodig, die is voorzien via de Fonteinkruidhof. In de variant waarin de nieuwbouwlocatie wordt ontsloten via de Nijverheidsweg en het 'Spoorpad' is dit de reguliere ontsluiting die dan niet door de brandweer kan worden gebruikt. Dat betekent in dat geval een nieuwe woonbuurt die niet via de reguliere route bereikbaar is voor de brandweer (en ook niet voor ander groot verkeer, zoals een vrachtwagen in het geval van een verhuizing). Dat is niet acceptabel en beide situaties zijn dus zeker niet met elkaar vergelijkbaar. - Het plan gaat niet uit van 80 woningen, maar van 56 woningen en een zorggebouw. Zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.

07	- De ontsluiting is niet naar behoren. Zoveel auto's extra is op een wijk een belasting wat er op neerkomt door 1 straat die veel te smal is. - De hoeveelheid woningen is absurd, van 35 naar 69 en 81. Hoe dan? - Op welke tijden wordt er gemeten voor de verkeersbewegingen en voor de parkeerplekken? - Doe de helft van 81 woningen op de plek waar nu al weinig ruimte is. - Wordt er ook rekening gehouden met alle fietsers die er ook nog over en tussendoor fietsen? - Waarom geen eenrichtingsverkeer van de ingang Fuchsiastraat en dan de uitgang Fonteinkruidhof? Dit ontlast misschien de straatjes.
	- Met betrekking tot de verwachte verkeerstoename in de Fuchsiastraat als gevolg van de ontwikkeling en de beoordeling daarvan, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. Daarbij is ook rekening gehouden met de fietsers die hier rijden. - De verkeerstellingen zijn uitgevoerd in twee periodes: begin 2024 gedurende een periode van 2,5 week en najaar 2025 gedurende een week. In deze periodes is gedurende alle dagen het verkeer geteld, zodat een goed beeld ontstaat van de verkeersintensiteit in de straat. De parkeertellingen zijn uitgevoerd in het voorjaar van 2024, door op verschillende momenten (overdag en 's avonds laat) de parkeerdruk c.q. het aantal geparkeerde auto's te meten. - Met betrekking tot het aantal woningen en de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op deze punten in hoofdstuk 2.
08	- Alle grote bomen moeten blijven. Bewezen is dat groen mensen beter in hun vel laat zitten. Hittestress en bijv. het klimaat. Dus dan is herplant van kleine bomen niet aan de orde. - Voorkeur ontsluiting via Nijverheidspad. - Parkeerplekken voor Fuchsiastraat houden zoals het is; niet draaien, dan krijg je lichten in je woning. - Maximaal 35 woningen is acceptabel. - Fietspad ook niet verleggen. - Nu staat de Fuchsiastraat al vast als je 's ochtends de Oosthoutlaan op moet. - De grote bomen hebben volgens de gemeente geen waarde. Ik dacht dat de gemeente juist meer bomen wilde planten om te verduurzamen en te vergroenen. En niet alleen in het nieuwe plan. Wij, bewoners die er al lang wonen hebben ook recht op groen.
	- Met betrekking tot de voorkeur voor de ontsluiting, de gevolgen op de bomen en het aantal woningen, verwijzen wij naar de beantwoording op deze punten zoals opgenomen in hoofdstuk 2. - In het opgestelde eerste ontwerp zijn zes extra parkeerplaatsen opgenomen in de Fuchsiastraat voor de bestaande woningen. Deze mogelijkheid is in het ontwerp verkend, gezien de signalen over de hoge parkeerdruk. We ontvangen zowel positieve als negatieve reacties op het toevoegen van parkeerplaatsen hier. Dit is wat ons betreft een onderwerp dat we meenemen in de verdere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp, dat we graag in samenspraak met de omgeving oppakken en wat dus nog geen vaststaand punt is.

	- Met betrekking tot het fietspad: in de voorgestelde situatie sluit het fietspad overzichtelijker aan, haaks op de Fuchsiastraat. De huidige situatie is juist door de omgeving benoemd als onoverzichtelijk. Dit ontwerp is besproken in het overleg met de nood- en hulpdiensten, waarbij de conclusie was dat dit een verbetering van de verkeersveiligheidssituatie is.
09	Geen enkele ontsluitingsvariant heeft een optie op eenrichtingsverkeer. Er in via Fuchsiastraat, er uit via Fonteinkruidhof.
	Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. Er zijn verschillende varianten voor de ontsluiting verkend. Daarin zijn ook combinaties mogelijk. De voor- en nadelen van de verschillende varianten, zoals die zijn benoemd, veranderen daar echter niet mee. In dit geval de overweging dat het Fonteinkruidhof een smal woonerf is dat niet geschikt is voor doorgaand verkeer. Een nadeel van combinatievarianten in combinatie met eenrichtingsverkeer is bovendien het risico op het negeren van het eenrichtingsverkeer (met onveilige situaties tot gevolg).
10	Ontsluitingsweg via de ‘brandweer’ blijft de juiste optie.
	Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.
11	Het verkeer kan wat mij betreft het beste worden ontsloten door de realisatie van 2 varianten in plaats van 1. Te weten B. Fuchsiastraat en C. via Spoorpad en Nijverheidsstraat.
	Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. Er zijn verschillende varianten voor de ontsluiting verkend. Daarin zijn ook combinaties mogelijk. De voor- en nadelen van de verschillende varianten, zoals die zijn benoemd, veranderen daar echter niet mee.
12	- 80 woningen op een oppervlakte van 0,9 hectare? - Bouwdichtheid in de Bloemenbuurt overstijgt al het landelijk gemiddelde. - 80 woningen aan het einde van een doodlopende straat? - In eerste instantie werden 30 woningen toegezegd. Nu worden het 80 woningen. Met de kans dat de gemeente er mogelijk 20 minder eist, is het nog steeds twee keer zoveel als in eerste instantie toegezegd.
	Met betrekking tot het aantal woningen, de oppervlakte van de locatie en de woningdichtheid wordt verwezen naar de beantwoording op deze punten zoals opgenomen in hoofdstuk 2.

13	Soms moet je bedenken dat niet op iedere postzegel het woonprobleem kan worden opgelost. Bouwbedrijf Van der Hulst heeft de locatie voor ongeveer 1,1 miljoen gekocht. Dan hen je geen 80 woningen nodig om rendement te halen. Het aanpassen van de Fuchsiastraat naar circuit Zandvoort is niet slim.
	Met betrekking tot het aantal woningen, de oppervlakte van de locatie en de woningdichtheid wordt verwezen naar de beantwoording op deze punten zoals opgenomen in hoofdstuk 2. voorgestelde aanpassing aan de Fuchsiastraat betreft alleen het deel ter hoogte van de oversteek van het fietspad en de scherpe bocht. Dit zijn juist knelpunten die ook door de omgeving zijn aangedragen. De straat wordt niet breder dan wat de ontwerprichtlijnen voor een 30 km/u-woonstraat voorschrijven. Met de aanpassing verbetert het zicht en kan verkeer elkaar normaal passeren en met kruispuntplateaus wordt de snelheid laag gehouden. Al deze punten zijn een verbetering voor de verkeersveiligheid.
14	Inbreng is: variant B Fuchsiastraat en C via Spoorpad en Nijverheidsstraat.
	Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.
15	Mijn 1e keuze is variant B (Fuchsiastraat), 2e keuze is variant C (Nijverheidsstraat en Spoorpad). Wij zijn geïnteresseerd in een seniorenwoningen en verkopen dan een gezinswoning aan de Waterlelieweg.
	Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. Voor het beschikbaar komen van de nieuwe woningen in het plangebied raden wij u aan om de website van bouwbedrijf Van der Hulst in de gaten te houden.
16	- Grootste zorg is het aantal verkeersbewegingen. - Optie B (Fuchsiastraat) is geen oplossing in verband met te breed en te hard rijden. Optie C (Nijverheidsstraat en Spoorpad) heeft de voorkeur.
	- Met betrekking tot de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen en de beoordeling daarvan, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2. - Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.
17	- Goed dat er extra woningen worden gebouwd voor starters en senioren. Graag. - Variant B (Fuchsiastraat) vind ik het meest logisch. - Variant E (via Fonteinkruidhof en Waterlelieweg) minder wenselijk.

	- Om te voorzien in de grote vraag naar woningen, door verschillende doelgroepen, is het voornemen hier een plan te ontwikkelen met een gedifferentieerd aanbod. - Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.
18	Het terrein is niet geschikt voor de bouwplannen. - Te weinig ruimte voor de hoeveelheid woningen. - Parkeerdruk is nu al te groot. Bij gebrek aan ruimte parkeren wij onze auto al bij het vml. tennispark. - In geval van wegonderhoud of calamiteit is er geen andere ontsluiting meer mogelijk. - Voor fietsers en voetgangers is het nu al verkeersonveilig. - Er lijken bomen te moeten worden gekapt. Dat vind ik onwenselijk en onbegrijpelijk.
	- Met betrekking tot het aantal woningen in relatie tot de omvang van de locatie: zie de beantwoording en onderbouwing op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2. - Met betrekking tot parkeren: het nieuwbouwplan voorziet in (meer dan) genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein en leidt dus niet tot een hogere parkeerdruk. Het plan biedt juist de mogelijkheden om voor de bestaande woningen de situatie te verbeteren. Zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. - Voor het geval van wegonderhoud of een calamiteit is een calamiteitenontsluiting voorzien via de Fonteinkruidhof. - Het is niet helemaal duidelijk wat u bedoelt met de opmerking dat het voor fietsers en voetgangers nu al onduidelijk is. Met betrekking tot fietsers is meermaals door de omgeving gewezen op de oversteek van het Kroospad. Onderdeel van het plan is een aanpassing om deze verkeersveilig te maken. Zie de beantwoording op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2. - Met betrekking tot de kap van bomen verwijzen wij eveneens naar de onderbouwing en beantwoording zoals opgenomen in hoofdstuk 2.
19	80 woningen in het al dichtst bebouwde deel van Oosthout is veel te veel. Als dit aantal naar beneden gaat zijn al die plannen voor andere ontsluitingswegen ook niet nodig.
	Het plan gaat niet uit van 80 woningen, maar van 56 woningen en een zorggebouw met 24 eenheden. Dit is passend gezien de omvang van de locatie. Zie de beantwoording en onderbouwing op dit punt in hoofdstuk 2.
20	Helaas zijn wij deze avond niet in de gelegenheid om aanwezig te zijn. Daarom moet ik u in middels deze brief laten weten niet achter de plannen van de gemeente te staan. Wij maken, net als veel medebewoners van de Fuchsiastraat, grote zorgen over de toekomstige leefbaarheid van de wijk. Onze verwachting is dat tijdens deze bijeenkomst hetzelfde nieuwe plan en dezelfde indeling voor de Fuchsiastraat worden gepresenteerd als eerder aan de raadscommissie

	is voorgelegd. Indien dit plan wordt doorgezet, heeft dit grote gevolgen voor de bewoners van zowel de Fuchsiastraat als de Kroosweg e.a. omwegen. Wij begrijpen de urgentie van de woningnood en staan daar zeker niet afwijzend tegenover. Maar het zijn de grote zorgen over de gekozen locatie tennispark Oosthout. Hoe dan? Vanuit infrastructureel oogpunt wordt deze plek door ons als bewoners als uiterst onhandig ervaren, omdat er slechts 1 toegangsweg is en verkeer elkaar op dezelfde weg moet passeren. In een straat waar auto's aan beide zijden geparkeerd staan, maken wij ons zorgen over hoe de gemeente de veiligheid van het straatgebruik waarborgt, met name voor de jonge kinderen die hier wonen. Ik begrijp dat er plannen en/of gedacht wordt om gemeentegroen te verwijderen, maar dit doet afbreuk aan de leefbaarheid, die juist mede wordt gecreëerd door dit groen. Wij waarderen het groen in onze wijk en komen op voor het behoud. Hoewel ik de woningnood zeer erken, acht ik de locatie als onbegrijpelijk. Het doel om de woningnood te verlichten begrijp en ondersteunen wij, maar de locatie (voormalig tennispark Oosthout) waar nu gebouwd zou moeten worden achten wij niet passend. Het zou wellicht helpend zijn wanneer bewoners actief kunnen meedenken over mogelijke alternatieve oplossingen, in plaats van dat plannen in deze vorm worden gepresenteerd.
	Wij hebben begrip voor uw zorgen over de gevolgen van de woningbouwplannen. Juist om hier objectief en zorgvuldig mee om te gaan, zijn er onderzoeken gedaan naar de gevolgen van de woningbouw op verkeer en parkeren. De onderzoeken laten zien dat de ontwikkeling hier goed mogelijk is. Gezien de grote vraag naar woningen en het aantal woningen dat hier kan worden ontwikkeld (voor verschillende doelgroepen) staan wij positief tegenover het ingediende verzoek van de initiatiefnemer. Dat de nieuwe locatie via één route wordt ontsloten is overwogen in de beoordeling. Die situatie is niet anders dan voor de huidige woningen en voor de voormalige situatie waarin het tennispark nog in gebruik was. Gezien de verkeersaantallen volstaat een enkele ontsluiting en voor calamiteiten is een calamiteitenontsluiting voorzien via het Fonteinkruidhof. Het plan is beoordeeld door verschillende deskundigen en voorgelegd aan de nood- en hulpdiensten en de conclusie is in alle gevallen dat het goed mogelijk is om het hier beoogde aantal woningen te ontwikkelen en via de Fuchsiastraat te ontsluiten – met de aanpassingen aan de Fuchsiastraat zoals die door de gemeente aan de ontwikkeling van de woningbouw wordt gekoppeld. Zie ook de beantwoording zoals opgenomen in hoofdstuk 2.
21	Wij willen reageren betreft de Variant E via de Waterlelieweg en Fonteinkruidhof. Deze variant is zeer onwenselijk. Ons woonadres de Fonteinkruidhof is een HOF en dat moet zo blijven. Het verkeer dat er nu door heen komt, brengt al gevaarlijke situaties met zich mee. Het is elke keer als je in of uit je huis gaat (vooral richting de auto die op de parkeerplaats staat), goed uitkijken of je niet wordt geschept door iemand. Een doorgaande weg zou de situatie hier erg gevaarlijk maken. Bovendien is hier ook geen stoep. Waar moeten de mensen gaan staan die hier wachten op het verkeer?

	Ons pad wordt ook veel gebruikt door (kleine)kinderen die zelfstandig lopend naar het park gaan om te spelen. Dit zou dan ook niet meer mogelijk zijn. Hopelijk wordt er een wijze keuze gemaakt.
	Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. De argumenten die u noemt waarom de route via de Waterlelieweg en Fonteinkruidhof niet geschikt is, delen wij en vormen (mede) de onderbouwing waarom deze variant niet de voorkeur heeft.
22	Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de presentatie en toelichting tijdens de informatieavond van donderdag 5 februari 2026 over de voorgenomen nieuwbouw verderop in de Fuchsiastraat. Als bewoners van de Fuchsiastraat ervaren wij al jarenlang een structureel hoge parkeerdruk. Onze straat is relatief smal en beschikt over onvoldoende parkeercapaciteit voor het huidige aantal bewoners en bezoekers. Dit leidt regelmatig tot knelpunten, wat onder andere zichtbaar is bij de doorgang voor hulpdiensten en afvalinzameling. Het is bekend dat de vuilniswagen regelmatig moeite heeft om de straat goed te bereiken. Wij kunnen ons daarom goed vinden in het voorstel om in de Fuchsiastraat zes extra parkeerplaatsen te realiseren, zoals opgenomen in variant B. Deze uitbreiding achten wij noodzakelijk en passend bij de bestaande problematiek. Binnen variant B zouden wij nadrukkelijk willen pleiten voor het instellen van eenrichtingsverkeer vanaf het huidige fietspad. Dit zou de verkeersveiligheid en doorstroming aanzienlijk verbeteren. Mede om die reden achten wij variant C uiteindelijk het meest toekomstbestendig, omdat deze variant het te verwachten extra verkeer beter reguleert. De in de plannen genoemde “acceptabele” toename van circa 700 extra verkeersbewegingen per etmaal vinden wij echter moeilijk te rijmen met de huidige situatie. De Fuchsiastraat is naar aard, inrichting en breedte geen ontsluitingsweg zoals de Bloemenschans of de Kruidenschans. Een dergelijke toename van verkeer staat op gespannen voet met het karakter en de capaciteit van de straat. Variant C biedt naar onze mening de meest evenwichtige ontsluiting voor alle betrokkenen: bewoners, bezoekers en hulpdiensten. De bezwaren van de brandweer achten wij daarbij onvoldoende onderbouwd. Een vergelijkbare situatie in de nabijgelegen Milieustraat is immers opgelost door middel van een markering (kruis) op de rijbaan om vrije doorgang voor hulpdiensten te waarborgen. Tot slot willen wij benadrukken dat, los van de nieuwbouwplannen, handhaving op correct parkeren in de Fuchsiastraat zeer gewenst is. Bewoners uit de straat en omliggende straten parkeren regelmatig buiten de daarvoor bestemde vakken, zonder dat hiertegen wordt opgetreden. Dit vergroot de bestaande parkeerdruk en verslechtert de verkeersveiligheid. Wij vertrouwen erop dat u bovenstaande overwegingen zorgvuldig betrekt bij uw besluitvorming en wensen u daarbij veel wijsheid toe.

	Met betrekking tot parkeren en de parkeersituatie in de Fuchsiastraat: het nieuwbouwplan voorziet in (meer dan) genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein en leidt dus niet tot een hogere parkeerdruk bij de bestaande woningen. Het plan biedt juist de mogelijkheden om voor de bestaande woningen de situatie te verbeteren. Zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. In het opgestelde eerste ontwerp zijn zes extra parkeerplaatsen opgenomen in de Fuchsiastraat voor de bestaande woningen. Deze mogelijkheid is in het ontwerp verkend, gezien de signalen over de hoge parkeerdruk en de bevestiging hiervan uit de uitgevoerde tellingen. We ontvangen zowel positieve als negatieve reacties op het toevoegen van parkeerplaatsen hier. Dit is wat ons betreft een onderwerp dat we meenemen in de verdere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp, dat we graag in samenspraak met de omgeving oppakken. Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. Juist om te beoordelen tot hoeveel extra verkeer de woningbouwontwikkeling leidt en of dit verkeer kan worden afgewikkeld, is hier onderzoek naar gedaan. De verkeerstoename is objectief beoordeeld, met de uitkomst dat deze hoeveelheid verkeer kan worden afgewikkeld. Ook de Bloemenschans en Kruidenschans, die u aanhaalt, zijn 30 km/u-woonstraten en geen ontsluitingswegen. En met 700 autobewegingen blijft de verkeersdruk in de Fuchsiastraat verder onder de verkeersintensiteiten op de Bloemenschans en Kruidenschans. Terecht legt u daarbij de relatie met het parkeren in de straat en het feit dat er nu verkeerd wordt geparkeerd, buiten de vakken terwijl dat niet is toegestaan. Dit belemmert de doorstroming. De oplossing daarvoor ligt in het naleven van de geldende regels.
23	Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst en de daar gepresenteerde varianten voor de ontsluiting, hierbij onze reactie: Wij maken bezwaar tegen variant D, ontsluiting via het Geraniumhof: - Het Geraniumhof is een smal woonerf dat geen doorgaande verkeersfunctie mag hebben en is dus niet geschikt. - Een nieuwe aansluiting in de bocht van de Oosthoutlaan is niet overzichtelijk en onveilig. Beste ontsluiting is via de bestaande weg van het industrieterrein: daar liggen al brede geasfalteerde wegen die, eventueel door het instellen van een éénrichtingverkeer circuit, prima mogelijkheden biedt. Indien gekozen wordt voor variant B via de Fuchsiastraat, dan vragen we aandacht voor extra verkeer remmende maatregelen voor de toegangsweg tot het Geraniumhof. Zoals het nu getekend is lijkt het wel erg makkelijk om het woonerf Geraniumhof in en uit te rijden. Bij de verdere detail uitwerking worden we graag als bewoners betrokken.

	Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. De argumenten die u noemt waarom ontsluiting via het Geraniumhof niet geschikt is, delen wij en vormen (mede) de onderbouwing waarom deze variant niet de voorkeur heeft. In het opgestelde voorlopige ontwerp voor de aanpassing van de Fuchsiastraat, is voorzien in twee kruispuntplateaus om de snelheid van het autoverkeer laag te houden: één op de kruising Fuchsiastraat-Geraniumhof en één op de (nieuwe) kruising bij de nieuwbouwlocatie. Zoals toegelicht in hoofdstuk 2 betreft dit een eerste ontwerpverkenning. Deze biedt ruimte voor aanpassingen en verdere optimalisaties. We doen dit graag in samenspraak met de omgeving.
24	Hierbij een mailtje dat wij ons zorgen maken over de eventuele nieuwbouw op de oude Tennisbaan Oosthout, in de Fuchsiastraat. Wij zijn absoluut niet tegen het bouwen van woningen, maar wel het aantal woningen. De eerste keer zouden het rond de 60 woningen zijn, (dat is al behoorlijk wat) en daarbij weer minder parkeerplaatsen en dan ook nog eens de drukte in het kleine straatje. Bij de tweede bespreking werden het ineens nog meer woningen: ruim 80. Snap niet, als er al weerstand /zorgen is over 60 dat er dan ineens 80 worden. Er wordt helaas niet geluisterd en geluisterd naar de omwonende! Wij kunnen zelf niet eens parkeren in de Krooshof, nu al veel te weinig plekken voor het aantal huizen en zijn genoodzaakt om in de Fuchsiastraat te parkeren en dan maar hopen dat ik een plekje heb en anders word dat bij de tennisbaan, waar momenteel gelukkig plek is...maar in de toekomst als er huizen komen ook niet meer zal lukken. Hopelijk gaan jullie nog eens goed kijken.
	Met betrekking tot het aantal woningen (56 woningen en een zorggebouw met 24 eenheden) en de onderbouwing en beoordeling daarvan, verwijzen wij naar de beantwoording zoals opgenomen in hoofdstuk 2. Dat een deel van de bewoners van de Krooshof parkeert in de Fuchsiastraat is bekend. Dit zien we terug in de resultaten van de parkeerdrukmetingen. Die parkeerdruk zal echter niet toenemen door het nieuwbouwplan: het plan voorziet in (meer dan) genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein en leidt dus niet tot een hogere parkeerdruk bij de bestaande woningen. Het plan biedt juist de mogelijkheden om voor de bestaande woningen de situatie te verbeteren. Zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. U geeft aan dat u op drukke momenten parkeert in de Fuchsiastraat bij het tennispark. Deze parkeerplaatsen blijven beschikbaar en worden in de nieuwe situatie beter te gebruiken. Zie ook hiervoor de beantwoording zoals opgenomen in hoofdstuk 2.
25	Graag willen we ingaan op de bijeenkomst voor de buurt over de bouw en m.n. de parkeerdruk en nieuw in te richten Fuchsiastraat.

1. Parkeerdruk Fuchsiastraat
Stelling gemeente: op een doordeweekse avond zijn er 93 parkeerplaatsen nodig, in de nacht 89.

Als buurt zijn wij erg gespitst op de hoeveelheid auto's die langs de weg geparkeerd staan. Onze opmerkingen:
A.d.h.v. de Parkeernorm Teylingen 2024 kunnen wij u de volgende cijfers overleggen:

straat	woningenaantal	Aantal parkeerplaatsen	aantal parkeerplaatsen vlgs gemeentelijke norm
Krooshof	37	18	65,6
fonteinkruidhof	6	8	9,4
BSO	1	5 P niet beschikbaar voor de buurt	0
fuchsiastraat (naast tennisbaan)	1	24xP niet beschikbaar voor de buurt>	2,2
Geraniumhof	32	23	31,4
fuchsiastraat	32	31	36,4
fuchsiastraat overig (naast fonteinkruidhof	0	10	0
Cliviazoom 1-11	6	8	12,2
Cliviazoom 2-8	4	0	8
totaal	**121**	**98**	**165,2**

Conclusie voor ons is dat er een aantal dingen in het onderzoek verkeercirculatie staan die een vertekend beeld geven- zie punt 3. Daarnaast is het zo dat er gewoon niet genoeg parkeerplaatsen zijn. Langs de Fuchsiastraat staan en standaard 15 auto's "fout" geparkeerd. Let wel dit is een gedoogbeleid van de gemeente sinds 1984. Er is al eerder gekeken naar het aanpassen van de parkeerdruk in de Fuchsiastraat. Vanuit de buurt kwam er toen de volgende punten:

a. Het groen verdwijnt wat voor de Krooshof 20-34 de privacy van de woningen/tuinen wegneemt. Daarbij valt de straatverlichting hierdoor direct in hun tuin/huis. Dit wordt als niet wenselijk beschouwd; de leefbaarheid neemt af door verlies van privacy, groen en invallend licht van auto's en straatverlichting.
b. Doordat er meer ruimte op de weg zou komen door dit voorstel zou de verkeerssnelheid in de straat toenemen. De geparkeerde auto's werken snelheid remmend, weten wij inmiddels uit ervaring.
c. Voor ons was het parkeren naast de straat geen enkel probleem en dus is dit voorstel niet doorgevoerd.
d. Wel zijn er wat wijzigingen gedaan op ons voorstel in de buurt om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het verleggen van de verkeersdrempel achter Krooshof 29 naar het fietspad / Kroospad. Hierdoor werden de fietsers beter zichtbaar en werden de auto's die aan de fietsers voorrang moeten verlenen hier meteen afgeremd door het naderen van de verkeersdrempel. Dit is een goede aanpassing in de buurt gebleken.
e. De Geraniumhof is een woonerf, maar de Fuchsiastraat is in principe hetzelfde ingericht: Fietsers en voetgangers lopen op de straat en op zich gaat dit prima. Dit vindt de gemeente blijkbaar ook want de wandelroute "rondje Voorhout" loopt via de Geraniumhof, Fuchsiastraat (achterlangs de Krooshof) langs de tennisbaan naar het park. Geheel terechte keuze want dit is een geliefde wandel- en fietsroute.

	2. Verkeersveiligheid In het nieuwe ontwerp wordt het kroospad (fietspad) rechtgetrokken. Dit is een zeer onwenselijke situatie. Niet alleen krijgen de fietsers en voetgangers in de nieuwe situatie geen voorrang meer van de auto's, maar moeten ze eerst de fuchsiastraat op draaien naar rechts en dan linksaf de oversteek maken naar de Geraniumhof. Door het fietspad recht te trekken is er een verhoogd risico dat door de toename van snelheid op het fietspad hier gevaarlijke situaties ontstaan. Veel mensen fietsen hier 's morgens en 's avonds langs richting school, werk, sportfaciliteiten. Zoals u allen weet is dit een zeer populaire route die perfect aansluit op de Oosthoutlaan. De reden voor dit ontwerp is ons geheel duidelijk, de weg moet verlegd worden om de nieuwe wijk te faciliteren. Hierdoor wordt de straat rechter getrokken en zal de snelheid van de auto's toenemen en tevens die van de kruisende e-bikes, fat bikes en brommers. Kortom een niet wenselijke situatie. 3. Verkeersonderzoek bloemenschans Interessant onderzoek om te lezen. Echter de mensen dit aan de bloemenschans en daartussen wonen, parkeren niet in onze straat. Dat zijn vnl. de mensen uit de Krooshof, Cliviazoom, Fuchsiastraat en Geraniumhof. Dat u de verkeerscirculatie inzichtelijk wilt krijgen is mooi maar dit staat onzes inziens eigenlijk los van onze situatie en de bedoeling van dit onderzoek is ons dan ook onduidelijk. Verder missen wij gegevens in dit onderzoek nl. de verkeerspeiling op de Fuchsiastraat achter de Krooshof 27. Hier is ook een peiling gedaan en die gegevens vinden wij hier niet in terug, dit terwijl dit nu juist 1 van de knelpunten is. Er wordt gesteld dat bewoners van de Begoniahof parkeerplaats bij hun huis hebben gecreëerd. Dit impliceert meerdere parkeerplaatsen, wat niet het geval is. Aan de kant van de Fuchsiastraat is dit 1 parkeerplaats (Begoniashof 13) de overige huizen zijn letterlijk niet mogelijk want die zijn helemaal niet bereikbaar via de weg. Dit geldt ook voor de Cliviazoom nr 1 daar is aan huis ook noodgedwongen 1 parkeerplaats gecreëerd. Ontsluiting via de Azaleahof gaat alleen maar een stroom van auto's op gang brengen vanaf de Bloemenschans, dit gaat onze situatie niet veranderen! Het onderzoek stelt: "de Azaleahof is formeel een woonerf… en moet de verblijfsfunctie centraal staan en moeten kinderen veilig op straat kunnen spelen. Een woonerf mag dus ook geen doorgaande verkeersfunctie hebben." Terecht hoor. Dat vinden wij ook van onze buurt: dat de verblijfsfunctie centraal zou moeten staan en kinderen veilig op straat moeten kunnen spelen, wat tot nu toe altijd mogelijk is geweest. 4. Alternatieve ontsluitingen nieuwbouw Er worden een aantal varianten genoemd als verkeersontsluiting: Variant A over het spoor naar de Rooseveltlaan. Weet u nog, daar waar het paard is doodgereden door de trein. Dit lijkt ons geen reële optie, dan zou daar een bewaakte spoorwegovergang moeten komen. Over kosten voor de gemeente gesproken. Variant B Via de Fuchsiastraat: "de straat kent nu twee knelpunten" aldus het informatiebord De oversteek van het fietpad Kroospad, zie ons commentaar bij punt 2. De krappe bocht richting het tennispark: dat klopt en het voordeel van deze bocht is dat iedereen daar stapvoets moeten rijden, dat zouden we graag zo houden. Wij missen dan nog een paar knelpunten: - De hoeveelheid auto's die de nieuw wijk zal geven zal een groot probleem zijn om elkaar te passeren richting de Oosthoutlaan in het eerste stuk van Fuchsiastraat 18

tm 32. Dit is nu al een knelpunt want je kunt elkaar daar eigenlijk niet goed passeren. Al eerder heeft zwaar / groot verkeer hier gepoogd om doorheen te komen en het paaltje bij nr 18 uit de grond gereden. Let wel dit had niets met geparkeerde auto's te maken. Hiervan is ook een Fixi melding gemaakt. Als je een vrachtauto bv de vuilniswagen hier tegen komt kun je elkaar niet meer passeren en ook dit heeft niets met parkeren te maken. Pakketdiensten, Supermarktleveringen enzovoort verstoppen daar regelmatig de verkeersdoorstroom. Dit zal dus een groot probleem worden.

- Daarbij moeten velen van ons gewoon naar ons werk en invoegen in de file op de Oosthoutlaan 's morgens, dat gaat dan nog interessant worden als daar ook nog de nieuwe bewoners bij gaan komen, dat wordt dus file in de Fuchsiastraat. Toename van luchtvervuiling en we hebben door de nieuwe inrichting geen bomen meer die deze CO2 helpen verminderen. Ons welzijn is blijkbaar van ondergeschikt belang.
- Als je na de rotonde bij Thea de Oosthoutlaan op rijdt is het wenselijk om meteen je knipperlicht naar links aan te doen om auto's te attenderen dat je na de bocht mogelijk zult moeten stoppen om links af de Fuchsiastraat in te gaan. Heeft u erbij stil gestaan dat de verkeersveiligheid op de Oosthoutlaan door de toename van de hier afslaande auto's ook afneemt? Dat de dit tevens de doorstroom voor o.a. de bus zal doen afnemen?

Variant C: Via het spoorpad aansluitend op de Nijverheidsweg. Dit is voor ons als buurtbewoners de meest wenselijke situatie. Al het gemotoriseerde verkeer kan makkelijk via de Nijverheidsweg. Bij navraag op de Milieustraat kregen we te horen dat er tot 09:30 nauwelijks verkeer is op deze weg. Waarom is hier geen verkeerstelling gedaan?

Er wordt gesteld dat het niet wenselijk is dat verkeer uit de wijk zich vermengd met vrachtverkeer. Dit snappen wij niet: Heel Voorhout/Teylingen komt dit bedrijventerrein op met zijn auto om naar de milieustraat te gaan. Aangezien de Nijverheidstraat 2 richtingen is zien wij het probleem absoluut niet want verkeer naar de milieustraat gaan altijd linksom oftewel via Provalu. Het verkeer kan hier dus prima rechtsom de wijk uit via de Nijverheidsweg.

Waarom de bereikbaarheid van woningen niet logisch, sociaal en kwalitatief onwenselijk is, is voor ons totaal onduidelijk. De argumenten die we hebben gehoord zijn niet onderbouwd.
Kwalitatief/Logisch: Deze route is juist heel logisch voor de ontsluiting.
Kwalitatief: Verkeersbewegingen toets op de Nijverheidsweg is dan wenselijk om dit te onderbouwen.
Sociaal: Fietsers en voetgangers gaan hier echt niet langs, die nemen de kortste route nl. via de Geraniumhof dat is nl. 200 meter en via de Nijverheidsweg is dit zo'n 500 meter. Mensen kiezen altijd de leukste, kortste en makkelijkste route!

Het argument dat dit de brandweer zou belemmeren is ook niet zinnig. De brandweer trekt er echt niet vaak op uit. Bij natellen voor 2025 is dit 28 x met groot materiaal:

Meldingen	**aantal in 2025**
Dier/afval/buitensluiting	10
Brand/ongeval	**28**
CO's /Gas/Stank melding	15

	Er staat een groot kruis op de weg waar je niet mag stilstaan, brandweer krijgt altijd voorrang en uiteraard zou het Spoorpad voorrang moeten geven naar de Nijverheidstraat. Scherpe bocht probleem: dit is een kwestie van onderhandelen met Provalu. De 12 beloofde parkeerplaatsen zouden dit probleem moeten oplossen. Waar de bouwweg / bocht komt te liggen is nu alleen maar parkeerplaats, wat voor het bouwverkeer ook opgelost wordt nu want voor de scherpe bocht geldt hetzelfde argument. Uiteraard moet de bouwverkeerweg dan ook de permanente oplossing worden. We denken dat de gemeente hierop wel invloed kan uitoefenen bij Provalu. De kosten kunnen gedeeld worden met de bouwer die daar per slot van rekening ook 1 nieuwe brug (waar komen al die geïmpliceerde 'bruggen' vandaan er is er maar 1) moet aanleggen en de waterwegen moet dempen om daar voor de bouw te kunnen komen. Daarbij komt dat het onduidelijk is wat de kosten zijn voor de verandering in de Fuchsiastraat want ook daar moeten de waterwegen veranderd worden en de wegen/parkeerplaatsen opnieuw ingericht worden. Kost dit niets dan? We zien deze kosten ook graag onderbouwd. Kunt u hierin dan ook een kostenraming meenemen van de planschade die wij als bewoners bij de gemeente / bouwer neer zullen leggen als variant B een feit zou worden? Variant D Via de Geraniumhof: Dit is een woonerf. Bij punt 3 van het onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt "ontsluiting Azaleahof" staat: "Bij een woonerf moet de verblijfsfunctie centraal staan en moeten kinderen veilig op straat kunnen spelen, een woonerf mag dus ook geen doorgaande verkeersfunctie hebben. ……CROW norm stelt dat gestreefd moet worden naar max 1000 motorvoertuigen per dag". Kortom deze variant is net als de Azaleahof geen optie. Variant E via de Fonteinkruidhof: dit is juist een extra belasting van de Waterlelieweg/ Bloemenschans en die route gaat echt niemand uit de buurt nemen 's morgen want dan sta je 20 minuten extra in de file op de Oosthoutlaan. Zeker ook de bewoners van de nieuwe wijk zullen voor de kortste, snelste en makkelijkste route kiezen, zoals wij dat ook allemaal doen, om tijd te besparen. Wie wel deze route zullen kiezen zijn de bewoners van de Waterlelieweg en omgeving oftewel dit veroorzaakt alleen maar toename van verkeer in de Fuchsiastraat. Variant F: Via de Kalmoeshof en het huidige park. > zie argument variant E.
	Parkeren - Dat de parkeerdruk in de Fuchsiastraat hoog is, is bekend en is in het onderzoek meegenomen. Daarom is het uitgangspunt voor het nieuwbouwplan dat de volledige parkeervraag van de nieuwe woningen binnen het nieuwe plan wordt opgelost. Het ingediende voorstel voldoet daaraan: het plan voorziet in (meer dan) genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein en leidt dus niet tot een hogere parkeerdruk bij de bestaande woningen. Het plan biedt juist de mogelijkheden om voor de bestaande woningen de situatie te verbeteren. Zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. - Parkeernormen hebben geen betrekking op bestaande situaties. Parkeernormen dienen om de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen te berekenen en zo te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. Het is duidelijk dat oudere

	woonbuurten zijn gebouwd in een periode met lager autobezit, wat niet aansluit bij de actuele parkeernormen. Verkeersveiligheid - De voorgestelde gewijzigde aansluiting van het fietspad (Kroospad) is niet onveilig. In de voorgestelde situatie sluit het fietspad overzichtelijker aan, haaks op de Fuchsiastraat. Dit ontwerp is besproken in het overleg met de nood- en hulpdiensten, waarbij de conclusie is dat dit een verbetering van de verkeersveiligheidssituatie is. De huidige vormgeving is ook door de omgeving aangedragen als onoverzichtelijk. Verkeersonderzoek Bloemenbuurt - Dit onderzoek is gedaan om breder te kijken naar de verkeerscirculatie in de Bloemenbuurt en vervolgens in te gaan op de vraag naar de mogelijke effecten van het weghalen van de knip in de Azaleahof. Het onderzoek geeft een beoordeling van de verkeersstructuur van de Bloemenbuurt en wat de effecten zouden zijn van het weghalen van de 'knip'. Daarmee zijn de gestelde vragen beantwoord. Zie verder de beantwoording op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2. Varianten voor de ontsluiting - Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. - De variant met ontsluiting via de Nijverheidsweg en het Spoorpad loopt direct langs de brandweerkazerne en hindert de noodhulpverlening van de brandweer. Het aantal keren dat de brandweer uitrukt is daarbij niet relevant. De beoordeling op de hulpverlening door de brandweer is niet aan de gemeente, maar aan de brandweer zelf aan wie de gemeente advies vraagt.
26	Met deze brief wil ik formeel bezwaar aantekenen tegen de omvang van de voorgenomen woningbouw op het terrein van het voormalig tennispark Oosthout aan de Fuchsiastraat, alsmede tegen de daaraan gekoppelde verkeers- en parkeerafwikkeling. Bij de eerste informatiebijeenkomst werd een plan gepresenteerd met 30 woningen. Op de volgende informatiebijeenkomsten bleek het plan onaangekondigd te zijn uitgebreid naar 80 woningen. Deze aanzienlijke opschaling acht ik ongewenst en disproportioneel voor de beschikbare ruimte van slechts 0,9 hectare. De bloemenbuurt is al een wijk met een sterk afwijkende bouwdichtheid in vergelijking met de andere wijken in Voorhout. Ik heb begrepen circa 1640 woningen per vierkante kilometer. Daarnaast wijzen landelijke richtlijnen — zoals aangehaald door de ontwikkelaar — op een toename van circa 700 autobewegingen per dag bij realisatie van tachtig woningen. De Fuchsiastraat is een doodlopende straat met reeds aanzienlijke verkeersdruk door onder meer een buitenschoolse opvang en het intensief gebruikte fietspad tussen Voorhout en Sassenheim/Warmond. Een verdere toename van verkeer acht ik onverantwoord.

	Volgens onderzoek zou ontsluiting via de Fuchsiastraat het enige alternatief zijn voor de afwikkeling van het verkeer. Argumenten voor ontsluitingsvarianten als te duur gaan er bij mij niet in. Gezien de verwachte opbrengsten van het project is het aannemelijk dat alternatieve ontsluitingsvarianten financieel haalbaar zijn, zeker wanneer de ontwikkelaar hierin zou bijdragen. Tevens werd opgemerkt dat de aanwezigheid van de brandweer een probleem is bij een van de varianten. Wat is het probleem als is aangetoond dat de brandweer in 2025 slechts 28 keer (van de 53 keer in totaal) met groot materiaal is uitgerukt. Waarom kan in Leiden wel een doorgaande route (Schipholweg) naast de kazerne van de brandweer lopen? In weer een ander variant werd aangegeven dat betreffende ontsluiting meer autoverkeer op de nu al drukke aansluiting van de Bloemenschans op de Oosthoutlaan tot gevolg zou hebben. Ik zie het verschil niet met de oplossing van ontsluiting via de Fuchsiastraat. In de variant voor ontsluiting via de Fuchsiastraat zijn ingrijpende aanpassing voorzien. Zo worden meerdere bomen op leeftijd gekapt. Prachtig dat hier bomen voor terugkomen, maar voordat die volgroeit zijn leven wij jarenlang in plaats van op een groen op een kaal kruispunt. In het nieuwe ontwerp wordt het fietspad rechtgetrokken en wordt langsparkeren vervangen door insteekhavens. Door het fietspad recht te trekken en het opheffen van het langsparkeren is er een verhoogd risico op een toename van de snelheid door het autoverkeer en daarmee gevaarlijke situaties ontstaan voor met name de fietsers. Feitelijk gezien is dat risico er nu ook al, maar juist door het langsparkeren aan beide kanten van de straat wordt de snelheid afgeremd. Aanvullend op het risico van een hogere snelheid verwacht ik ook problemen met uitparkerende auto’s in combinatie met vertrekkende auto’s en passerende fietsers. Het achteruit verlaten van een insteekhaven is tenslotte veel onoverzichtelijker dan langsparkeren. Gelet op bovenstaande verzoek ik u dringend het huidige plan in heroverweging te nemen en te onderzoeken of een minder ingrijpende, beter ingepaste en verkeersveiligere variant mogelijk is. Ik vertrouw erop dat de gemeente de belangen van de huidige wijkbewoners zorgvuldig meeweegt in de besluitvorming.
	Volledigheidshalve melden wij dat u geen bezwaar kunt maken als er nog geen besluit is genomen. Wij beschouwen uw reactie daarom als inspraakreactie – net als de andere reacties in deze nota. Het plan betreft geen 80 woningen op 0,9 hectare, maar 56 woningen en een zorggebouw met 24 eenheden op een locatie van 1,3 hectare. Zie de toelichting en de onderbouwing op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2. De verwachte toename van de verkeersintensiteit in de Fuchsiastraat bedraagt geen 700 autobewegingen zoals u aangeeft, maar de toename bedraagt 400 autobewegingen, tot in totaal 700 autobewegingen. Juist om te beoordelen tot hoeveel extra verkeer de woningbouwontwikkeling leidt en of dit verkeer kan worden afgewikkeld, is hier onderzoek naar gedaan. De verkeerstoename is objectief beoordeeld, met de uitkomst dat deze hoeveelheid verkeer kan worden afgewikkeld. Zie beantwoording op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2.

	Met betrekking tot de ontsluiting is het niet zo dat de Fuchsiastraat het enige alternatief is. Er zijn in het uitgevoerde onderzoek juist verschillende mogelijke alternatieven voor de ontsluiting in beeld gebracht. Elk van deze alternatieven is beoordeeld en op basis van een integrale afweging is gekomen tot een voorkeursvariant. Dat betreft een inhoudelijke afweging waarbij de kosten geen primaire overweging zijn. De variant met ontsluiting via de Nijverheidsweg en het Spoorpad loopt direct langs de brandweerkazerne en hindert de noodhulpverlening van de brandweer. Het aantal keren dat de brandweer uitrukt is daarbij niet relevant. De beoordeling op de hulpverlening door de brandweer is niet aan de gemeente, maar aan de brandweer zelf aan wie de gemeente advies vraagt. In de variant waarbij de ontsluiting tot meer verkeer op de Bloemenschans leidt, is dat benoemd, als onderdeel van de beschrijving van de betreffende variant. De Bloemenschans is al één van de drukste straten van de Bloemenbuurt, dus het is zeker relevant om dat gevolg te benoemen. De Fuchsiastraat is vele malen rustiger. Met betrekking tot de kap van bomen verwijzen wij naar de onderbouwing en beantwoording zoals opgenomen in hoofdstuk 2. De voorgestelde gewijzigde aansluiting van het fietspad (Kroospad) is niet onveilig. In de voorgestelde situatie sluit het fietspad overzichtelijker aan, haaks op de Fuchsiastraat. Dit ontwerp is besproken in het overleg met de nood- en hulpdiensten, waarbij de conclusie was dat dit een verbetering van de verkeersveiligheidssituatie is. In het opgestelde eerste ontwerp zijn zes extra parkeerplaatsen opgenomen in de Fuchsiastraat voor de bestaande woningen. Deze mogelijkheid is in het ontwerp verkend, gezien de signalen over de hoge parkeerdruk en de bevestiging hiervan uit de uitgevoerde tellingen. We ontvangen zowel positieve als negatieve reacties op het toevoegen van parkeerplaatsen hier. Dit is wat ons betreft een onderwerp dat we meenemen in de verdere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp, dat we graag in samenspraak met de omgeving oppakken. Deze aanpassing staat dus niet vast. Wij delen uw mening niet, dat haakse parkeervakken onveiliger zijn voor fietsers. Dit is een zeer gebruikelijke en veel voorkomende situatie die ook verderop in de straat en elders in de wijk voorkomt en die ook op basis van de landelijke ontwerprichtlijnen mogelijk is.
27	Langs deze weg tekenen wij bezwaar aan tegen omvang van de nieuwbouwplannen op het voormalig tennispark aan de Fuchsiastraat en de voorgestelde ontsluiting van de wijk. Ik wil er volgende opmerkingen bij maken: - Het aantal woningen is te veel voor deze beperkte locatie. - De verkeersafwikkeling is gevaarlijk voor de huidige en de toekomstige bewoners - Het is dringend noodzakelijk om een tweede ontsluitingsweg te realiseren van en naar deze nieuw te bouwen wijk!

	- De voorgestelde (en afgewezen) alternatieve ontsluitingen waren “voor de bühne”, want geen van alle reëel!!! (zonde van het geld voor het onderzoeken ervan). - Participatie van de omwonenden stelt niets voor als er niet geluisterd wordt en vervolgens alle argumenten opzij geschoven worden; neem onze opmerkingen serieus! En handel ernaar! Wij zijn niet tegen woningbouw op deze locatie. Wij zijn tegen de omvang van het project. En pleiten voor een veilige ontsluiting van de wijk.
	Volledigheidshalve melden wij dat u geen bezwaar kunt maken als er nog geen besluit is genomen. Wij beschouwen uw reactie daarom als inspraakreactie – net als de andere reacties in deze nota. Met betrekking tot het aantal woningen, de verkeersafwikkeling en de ontsluiting, verwijzen wij naar de beantwoording op deze punten zoals opgenomen in hoofdstuk 2. Met betrekking tot de onderzochte alternatieven voor de ontsluiting: in het onderzoek zijn alle denkbare varianten voor de ontsluiting in beeld gebracht, ook varianten die door de omgeving zijn aangedragen. Alle varianten zijn vervolgens beoordeeld (voor- en nadelen) en op basis daarvan is een afweging gemaakt naar een voorkeursoplossing. Wij hebben tijdens de inloopbijeenkomst ook de vraag gesteld of we daarbij nog andere varianten / oplossingen over het hoofd hebben gezien. Dat heeft geen extra varianten opgeleverd. De gemeente heeft in alle openheid de betreffende varianten geïnventariseerd, deze zijn voorgelegd en iedereen heeft daarop mogen reageren. Op basis van een afweging moet dan uiteindelijk een keuze worden gemaakt. Wat ons betreft is dit niet ‘voor de bühne’ maar een zo volledig mogelijk onderzoek, wat recht doet aan de vragen en zorgen die er zijn over de gevolgen van de ontwikkeling.
28	Naar aanleiding van de bijeenkomst voor omwonenden en de gepresenteerde plannen rondom de bouwontwikkeling bij het Tennispark Oosthout en de herinrichting van de Fuchsiastraat, wil ik hierbij mijn zorgen en bezwaar kenbaar maken. Als bewoner van de Fuchsiastraat is het voor mij van groot belang dat de straat haar huidige karakter behoudt. De Fuchsiastraat is een rustige woonstraat waarin de verblijfsfunctie centraal staat en waar bewoners, fietsers en voetgangers op een veilige manier gebruik van maken. Behoud huidige inrichting Ik ben van mening dat de Fuchsiastraat moet blijven zoals deze is ingericht. De voorgestelde wijzigingen, waaronder de aanleg van extra parkeerplaatsen en aanpassingen aan de verkeersstructuur, zorgen voor een verslechtering van de leefkwaliteit voor bestaande bewoners. Met name de geplande parkeerplaatsen zullen leiden tot directe lichthinder doordat autolampen onze woningen in schijnen. Dit betekent een aantasting van het woongenot en privacy, wat ik onacceptabel vind. Parkeerdruk en verkeerssituatie De huidige parkeerdruk in de wijk is al hoog en uit de beschikbare cijfers blijkt dat het aantal parkeerplaatsen nu al onvoldoende is ten opzichte van de gemeentelijke

	parkeernormen. Extra verkeer door nieuwe woningen zal deze situatie verder verergeren. Daarnaast is de Fuchsiastraat op meerdere punten niet geschikt voor een toename van verkeersstromen. Het passeren van voertuigen is nu al lastig, vooral ter hoogte van de woningen aan het begin van de straat. Ook zorgt de aansluiting op de Oosthoutlaan nu al voor opstoppingen in de spits. Een toename van verkeer zal leiden tot meer verkeersdruk, verminderde verkeersveiligheid en een toename van luchtvervuiling in de straat. Verkeersveiligheid De voorgestelde aanpassingen aan het Kroospad en de verkeerssituatie zorgen naar mijn mening voor onveilige situaties. De huidige inrichting remt verkeer en zorgt voor overzichtelijke situaties voor fietsers en voetgangers. Het recht trekken van routes en het faciliteren van meer verkeer zal juist leiden tot hogere snelheden en meer risico's. Leefbaarheid en verblijfsfunctie De Fuchsiastraat en omliggende straten functioneren feitelijk als woonerf waar de verblijfsfunctie centraal staat. Kinderen spelen hier op straat en de route wordt veel gebruikt door wandelaars en fietsers. Het is onwenselijk dat deze functie onder druk komt te staan door een verkeersontsluiting voor nieuwbouw. Ik verzoek u daarom nadrukkelijk om: - De Fuchsiastraat in haar huidige vorm te behouden - Af te zien van de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op de voorgestelde locaties - De leefbaarheid en verkeersveiligheid van bestaande bewoners als uitgangspunt te nemen - De verkeersontsluiting van nieuwbouw niet via de Fuchsiastraat te laten verlopen Ik vraag u mijn belangen als direct omwonende serieus mee te nemen in de verdere besluitvorming en zie uw reactie met belangstelling tegemoet.
	Behoud huidige inrichting: In het opgestelde eerste ontwerp zijn zes extra parkeerplaatsen opgenomen in de Fuchsiastraat voor de bestaande woningen. Deze mogelijkheid is in het ontwerp verkend, gezien de signalen over de hoge parkeerdruk de bevestiging hiervan uit de uitgevoerde tellingen. We ontvangen zowel positieve als negatieve reacties op het toevoegen van parkeerplaatsen hier. Dit is wat ons betreft een onderwerp dat we meenemen in de verdere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp, dat we graag in samenspraak met de omgeving oppakken. Deze aanpassing staat dus niet vast. Parkeerdruk: De parkeerdruk zal niet toenemen door het nieuwbouwplan: het plan voorziet in (meer dan) genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein en leidt dus niet tot een hogere parkeerdruk bij de bestaande woningen. Het plan biedt juist de mogelijkheden om voor de bestaande woningen de situatie te verbeteren. Zie de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2.

	Verkeersveiligheid: De scherpe en onoverzichtelijke bocht naar het tennispark en de oversteek van het Kroospad zijn door de omgeving veelvuldig genoemd als onveilige punten. Met de voorgestelde aanpassingen verbetert de situatie. Het ontwerp is opgesteld door een deskundig adviesbureau en voorgelegd aan de nood- en hulpdiensten. Wij delen niet uw mening dat de aanpassingen juist voor onveilige situaties zorgen. Parkeerdruk en verkeerssituatie Met betrekking tot de verkeerstoename en de beoordeling daarvan; zie de beantwoording op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2.
29	Op 5 februari is er een inloopavond georganiseerd voor de omwonenden van het voormalig tennispark Oosthout. Met deze brief vraag ik uw aandacht voor de manier waarop er met ons als bewoners van de Fuchsiastraat en de zogenaamde inspraak wordt omgegaan. Inspraak Er zijn door diverse partijen verschillende inloopavonden georganiseerd. Eerst door de voormalige eigenaar van het tennispark met een Rotterdamse ontwikkelaar. Er werd een plan gepresenteerd van 39 woningen. Door de omwonenden werd aangegeven dat we niet tegen woningbouw zijn maar dat we bezwaar hadden tegen de hoeveelheid woningen. Het gevolg zou zijn een toename van het aantal verkeersbewegingen door de Fuchsiastraat, die toch al zwaar belast is. Daarna werd het park verkocht aan van der Hulst die eerst een plan van 65 woningen presenteerde wat later werd verhoogd naar 80 eenheden. Als een Gemeente dit toestaat in een deel van Voorhout die al de meeste woningen kent per vierkante kilometer (1640) is dat aan hun, maar dan moet er wel een alternatieve ontsluiting komen. Een toename van het aantal verkeersbewegingen maakt de Fuchsiastraat tot een onleefbare straat waar van ’s morgens vroeg tot ‘s avonds laat auto doorheen crossen. Inloopavond 5 februari Op 5 februari kregen wij wederom een presentatie van de vorderingen. Wij kregen een presentatie van verschillende alternatieven die onderzocht zijn. Goede redenen waren er niet te vinden bij de alternatieven waren. Eigenlijk werd er opgeschreven waarom alle andere alternatieven te duur of te veel overlast zouden geven op andere straten. Laat de problemen maar in de Fuchsiastraat. Daar hebben we de afgelopen 30 jaar toch al naar geluisterd als er klachten waren over het verkeer van en naar het tennispark en het kinderdagverblijf. Aanpassen Fuchsiastraat Dan werd er nog een bord opgehangen de aanpassingen van de Fuchsiastraat. Men wil het bestaande groen en het wegprofiel wijzigen om het bouwen van 80 woningen mogelijk te maken. Wij als bewoners zitten hier niet op te wachten. Laat de Fuchsiastraat met rust het langsparkeren zorgt er in ieder geval voor dat er niet meer met hoge snelheid naar het kinderdagverblijf wordt gereden. Bouwplan Veel bewoners van de Fuchsiastraat zijn niet tegen het bebouwen van het voormalige tennispark. Ook zijn we niet tegen betaalbaar bouwen. Helaas is het niet altijd mogelijk om alle woonproblemen van Nederland op nog geen hectare grond op te lossen. Laat

	van der Hulst komen met een haalbaar plan van zo'n 20 vrijesectorwoningen, natuur inclusief en duurzaam. Vraag vervolgens om een bijdrage in het vereffeningsfonds volkshuisvesting, waar veel andere onhaalbare projecten in de wijk Boekhorst baat bij hebben. Dit gebeurt in zoveel Gemeenten in Nederland. Laat de Fuchsiastraat voor wat het is.
	Met betrekking tot het aantal woningen, het beoogde programma, de woningdichtheid en de gevolgen van de woningbouw op het verkeer in de Fuchsiastraat en de beoordeling daarvan, verwijzen wij naar de beantwoording op deze punten zoals opgenomen in hoofdstuk 2. Met betrekking tot de onderzochte alternatieven voor de ontsluiting: in het onderzoek zijn alle denkbare varianten voor de ontsluiting in beeld gebracht, ook varianten die door de omgeving zijn aangedragen. Alle varianten zijn vervolgens beoordeeld (voor- en nadelen) en op basis daarvan is een afweging gemaakt naar een voorkeursoplossing. Wij hebben tijdens de inloopbijeenkomst ook de vraag gesteld of we daarbij nog andere varianten/oplossingen over het hoofd hebben gezien. De gemeente heeft in alle openheid de betreffende varianten geïnventariseerd en iedereen heeft daarop mogen reageren. Er is op dat moment nog geen voorkeur aangegeven. Op basis van een objectieve afweging is vervolgens een keuze gemaakt. Wij realiseren ons dat iedere keuze voor- en tegenstanders heeft.
30	Hierbij willen wij u laten weten dat wij protest aantekenen tegen de hoeveelheid woningen die men van plan is te gaan bouwen op het voormalige Tennispark Oosthout. Wij zijn niet tegen bebouwing, maar het gaat ons om de hoeveelheid woningen, met de daarbij te verwachten toename van het bestemmingsverkeer. Wij sluiten ons ook aan bij de protesten die reeds bij u bekend zijn via XXXX. Het blijft een woonwijk waarbij achter in een hoekje 80 woningen worden neergezet. En waarvoor de nodige bomen en groen moet worden gekapt. Hopelijk neemt u onze mening mee in de besluitvorming.
	Met betrekking tot het aantal woningen en het aantal woningen in relatie tot de omvang van het gebied, de verkeerskundige beoordeling van de toename van het verkeer en de gevolgen op de bomen, verwijzen wij u naar de beantwoording op deze punten zoals die is opgenomen in hoofdstuk 2.
31	Graag willen we nogmaals uw aandacht vestigen op de plannen bouw Tennispark Oosthout. De impact van de voorgestelde verandering in de Fuchsiastraat zoals ons is voorgelegd 5 februari jl. is enorm. Niet alleen wat betreft de verkeers- en parkeerdruk, maar eveneens op de leefbaarheid in de huidige wijk. Er moet voor variant B heel veel groen wijken: alle grote bomen van ruim 40 jaar zouden hiervoor gekapt moeten worden: Dit past niet in de plannen van de gemeente: Programma water en klimaatadaptie 2024-2028 waarin het volgende gesteld wordt: "De gemeente Teylingen werkt actief aan klimaatadaptatie om de leefomgeving in 2050 klimaatbestendig te maken, met focus op het verminderen van hittestress en wateroverlast door vergroening, waterberging en duurzame ruimtelijke inrichting. Dit

	gebeurt in HLT-verband (Hillegom-Lisse-Teylingen) via het Programma Water en Klimaatadaptatie 2024-2028” Dus de luchtvervuiling neemt dubbel toe volgens dit plan: meer verkeer en minder bomen om deze vervuiling tegen te gaan. Breng de hoeveelheid woningen terug naar een acceptabel niveau bv alleen de Haardstee met 24 appartementen. Dan hoeft de gemeente geen dure aanpassingen te doen aan de infrastructuur in de Fuchsiastraat en kan deze blijven zoals deze is. Zoals al eerder gesteld heeft Oosthout de hoogste woningdichtheid 1638 woningen per km2, wat met 80 woningen alleen maar toe neemt. Ter vergelijking: Wijk IJburg-Oost Amsterdam, heeft een oppervlakte van 40 hectare land (honderd hectare is één vierkante kilometer, 1 km2). De gemiddelde dichtheid van adressen is 1.203 adressen per km2. Er is wel een verschil tussen deze wijken: IJburg heeft 5 uitvalswegen die aansluiten op de A10 en A1. In onze wijk loopt de Fuchsiastraat dood. Een uitbreiding van het park met bv een mooi voetbalveld voor de vele kinderen die hier spelen zou fijn zijn, zo behouden we nog een deel van de recreatievoorziening. En kunt u veel bomen planten op deze plek; dat past goed binnen uw klimaatplannen om Teylingen klimaatbestendig te maken en meer groen in de dorpen terug te brengen. Ook goed voor de biodiversiteit zoals o.a. de ijsvogels, vele (roof)vogels die hier broeden, vleermuizen, marterachtigen en natuurlijk de bedreigde rugstreeppad die zoals u natuurlijk weet, hier volop zit.
	Wij realiseren ons dat de impact van de woningbouw op de bestaande woningen aanzienlijk is. Met betrekking tot verkeer en parkeren hebben we daarom uitvoerig onderzoek gedaan naar de gevolgen en de voorwaarden om de nieuwbouwontwikkeling veilig te ontsluiten. Wij realiseren ons ook dat het plan gevolgen heeft op de bomen. Zie hiervoor ook de beantwoording en overwegingen zoals opgenomen in hoofdstuk 2. Wij zijn het er niet mee eens dat dit niet past binnen het genoemde beleid. Er moeten bomen worden gekapt, maar onderdeel van het ontwerp is ook een plan voor de aanplant van nieuwe bomen. En zoals in hoofdstuk 2 beschreven: onderdeel van het nieuwbouwplan is ook een nieuwe groenstructuur met aanplant van bomen in de nieuwe buurt. Het is dus goed om het totaalbeeld te bezien met betrekking tot de bomen. Met betrekking tot het aantal woningen in relatie tot de omvang van de locatie en de woningdichtheid in Oosthout of de Bloemenbuurt; zie de beantwoording op deze punten zoals opgenomen in hoofdstuk 2. Het aantal ontsluitingswegen waaraan u refereert ten opzichte van IJburg in Amsterdam heeft vooral een relatie met het totale aantal woningen en niet met de woningdichtheid. U geeft aan dat met een kleiner plan met minder woningen geen dure aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn. Die mening delen wij niet. Zoals ook veelvuldig door de omgeving aangegeven, is de huidige situatie ter hoogte van het Kroospad en het de

	scherpe bocht niet overzichtelijk. Dit is nu al het geval. Ook met minder woningen is het nodig om dit aan te passen, voor een verkeersveilige situatie. Tot slot; u verwijst naar het groenbeleid, maar de gemeente heeft ook woonbeleid. Daarin staat beschreven dat de woningnood hoog is en de gemeente zich inspant om nieuwe woningen te (doen) realiseren. Het voormalig tennispark is hiervoor een geschikte locatie. Het aantal woningen en het gedifferentieerde aanbod, voor starters, ouderen en gezinnen, is geen 'luxe' maar hard nodig om in de vraag naar woningen voor onze inwoners te voorzien.
32	Ik woon al jaren met veel plezier in deze tot nu toe rustige en groene wijk, maar elke keer weet de gemeente weer iets te verzinnen , waardoor wij als wijk bewoners weer worden gedwongen om in actie te komen. De vorige keer was het de bouw van Partou kinderopvang, de ouders zouden alleen met de fiets komen volgens de gemeente! Nu de werkelijkheid is iets anders, de ouders komen de kinderen tussen 6 en 10 uur gewoon met de auto brengen, want daarna moet gewoon naar het werk geraced worden en die haast hebben sommigen nog steeds in de wijk, wat al de nodige slachtoffers aan dieren heeft gekost, gelukkig nog geen menselijke slachtoffers. Overdag rijden er nog de nodige pendel bussen tussen de diverse locaties. En tussen 3 en 7 uur krijgen wij weer de omgekeerde verkeersstroom, met dezelfde haast, want men moet eten en dan naar de sport of andere activiteiten. Helaas worden wij nu wederom geconfronteerd met een nieuw verzinsel van de gemeente en van der Hulst bouwbedrijf. Dat er huizen gebouwd moeten worden voor onze medemens kan ik begrijpen, maar waarom zoveel op zo 'n kleine en slecht toegankelijke plek. Kijk, vd Hulst wil zoveel mogelijk huizen op de grond, want dat levert zoveel mogelijk geld voor hun op, onder de mom van vergroening, voor mij is dat gewoon greenwashing. Mijn inziens toch wel erg veel huizen voor zo'n klein stukje grond, in Sassenheim bij de voetbalvelden gebruiken ze veel meer ruimte voor de iets meer huizen. De ideeën die de gemeente heeft geopperd om de nog te bouwen wijk te ontsluiten in een in hun ogen veilige manier via de Fuchsiastraat is voor mij onacceptabel, want nu worden een klein aantal bewoners opgezadeld met een probleem van veel bewoners. Wij raken al ons groen (bomen en struiken) kwijt, er komt een water voor onze deur, wat weer ongedierte (ratten, muizen) geeft in onze tuinen en huizen en de bredere weg wordt weer een racebaan, want de bestuurders krijgen weer het gevoel van ruimte, dus gassen, de geparkeerde auto's geeft nu nog een remmende werking. Wij krijgen minder parkeerplaatsen, wat voor mij na mijn nacht- en avonddiensten een groot probleem geeft, want vaak zijn de plekken 's morgens alweer bezet door de mensen van Provalu, die hun auto's in de Geraniumhof zetten, omdat ze bang zijn voor de krassen op hun auto's op hun eigen parkeerterrein. Ook krijgen wij een smal pad achter de huizen, maar dan kan ik mijn motor niet meer op een veilige manier uit en in de tuin krijgen, want het pad is te smal.

	Wat wel een veilige uitweg zou zijn, de ontsluiting via de Nijverheidsweg en dan via het verlegde spoorpad en dan met een tussendoor gang bij Geva Sol bv en Provalu, de weg is hier 10m breed en het bouwverkeer en ander verkeer hoeft hier geen vreemde bocht te maken. Er hoeven dan alleen maar 2 duikers aangelegd te worden. Van de Hulst zou ook nog terrein kunnen ruilen met Geva Sol, want Van de Hulst bezit volgens mij het gehele middenterrein op het middengebied van het industrieterrein, waardoor ze meer beweegruimte hebben bij de huizenbouw. Het beste zou zijn, de Fuchsiastraat te laten zoals het nu is en minder huizen te bouwen en dan alleen de voor de doelgroep ouderen en zorgwoningen, dan gaat men naar het verkeersaanbod zoals het in tijd van de nog actieve tennisbaan was. Want dat geeft niet zoveel verkeer- en parkeerproblemen en minder onrust in de wijk .
	De kinderopvang van Partou is een bestaande voorziening waar het voorliggende plan geen betrekking op heeft. Op dit punt wordt hier daarom niet verder ingegaan. Met betrekking tot het aantal woningen ten opzichte van de omvang van de locatie, verwijzen wij naar de beantwoording op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2. Daarin is ook ingegaan op het plan Bloementuin in Sassenheim, dat u in uw reactie noemt. Met betrekking tot de verschillende varianten voor de ontsluiting en de afweging naar de voorkeursvariant voor de ontsluiting en de gevolgen op de bomen verwijzen wij eveneens naar de beantwoording op dit punt in hoofdstuk 2. U geeft aan dat u water voor uw deur krijgt. In de eerste ontwerpverkenning van de aanpassing aan de Fuchsiastraat is een wadi ingetekend, maar dit is op een plaats waar nu ook al water is. Daarbij merken we ook op (zie ook de toelichting in hoofdstuk 2) dat het opgestelde ontwerp een ontwerpverkenning is om de mogelijkheden te verkennen, maar dat dit ontwerp nog niet definitief is en we dit graag in afstemming met de omgeving verder uitwerken. De ligging van het water is daarbij ook een punt van verdere uitwerking. U geeft aan dat er minder parkeerplaatsen komen, maar dat is niet het geval. Het plan biedt juist de mogelijkheid om de parkeersituatie te verbeteren. Zie hiervoor de toelichting op dit punt zoals opgenomen in hoofdstuk 2.

* Einde bestand *