

Woningbouwontwikkeling Fuchsiastraat Voorhout

Onderzoek en advies Verkeer & Parkeren



gemeente
TEYLINGEN

INHOUDOPGAVE

1. Aanleiding	3
2. Parkeren	4
3. Verkeersgeneratie en beoordeling verwachte verkeerstoename	7
4. Varianten ontsluiting autoverkeer	10
5. Routering bouwverkeer	17
6 Breder onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt	18
7. Conclusies en advies	19

Datum: 11 mei 2025
Zaaknummer: Z-26-506891

1. AANLEIDING

Van der Hulst Bouwbedrijf uit Lisse heeft een principeverzoek ingediend voor woningbouw aan de Fuchsiastraat in Voorhout (Fuchsiastraat 1-3). Het betreft de locatie van het voormalige tennispark Oosthout 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.

Het plan sluit goed aan bij de ambities van de Omgevingsvisie Teylingen. Er is een grote behoefte aan nieuwe woningen, het tennispark is niet meer in gebruik en de locatie is gelegen in een bestaande woonwijk.

Vooruitlopend op het ingediende principeverzoek zijn er door Van der Hulst twee inloopbijeenkomsten georganiseerd om omwonenden te informeren en om reacties op te halen. Deze hebben plaatsgevonden op 5 juli 2023 en 13 maart 2025.

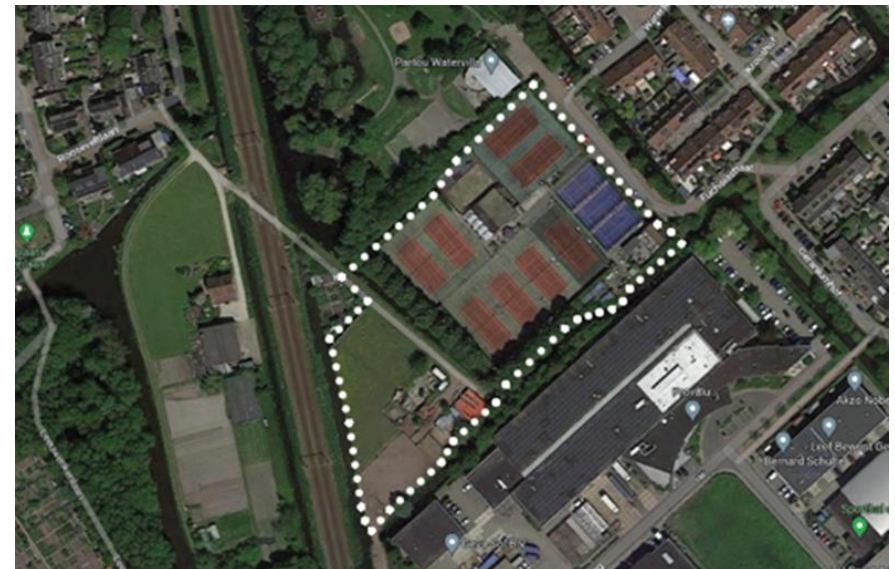
Uit de inloopbijeenkomsten kwam ook naar voren dat er zorgen zijn over verkeerssituatie en de gevolgen van de woningbouwontwikkeling op verkeer en parkeren. In de huidige situatie wordt er al een hoge parkeerdruk ervaren en de inrichting van de Fuchsiastraat wordt op bepaalde punten onveilig ervaren. Daarnaast zijn er vragen gesteld over mogelijke alternatieven voor de Fuchsiastraat, voor de auto-ontsluiting van de nieuwe woningen.

De ontwikkeling van woningen op deze locatie heeft gevolgen op de directe omgeving en vraagt om een zorgvuldig en volledig onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling op verkeer en parkeren. Dit is nodig voor een zorgvuldige besluitvorming en doet recht aan de zorgen van de omgeving.

De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn tijdens een derde inloopbijeenkomst op 5 februari 2026 voorgelegd aan de omgeving. Deze bijeenkomst is georganiseerd door de gemeente.

Op basis van alle informatie, zowel uit eerder uitgevoerde onderzoeken als uit de reacties die zijn ontvangen tijdens en na deze inloopbijeenkomst, is voorliggend advies opgesteld. De eerder opgestelde onderzoeken voor de verkeerskundige onderbouwing van deze ontwikkeling zijn als bijlage bijgevoegd.

In dit advies wordt ingegaan op de verschillende onderdelen van de verkeerskundige onderbouwing van de ontwikkeling. Het betreft: parkeren (hoofdstuk 2), verkeersgeneratie (hoofdstuk 3) en ontsluiting (hoofdstuk 4). Aansluitend is ook ingegaan op de voorgestelde routing van het bouwverkeer (hoofdstuk 5) en de verkeerscirculatie in de Bloemenbuurt in bredere zin (hoofdstuk 6).



2. PARKEREN

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de parkeervraag van de nieuwe woningen en de beoordeling of de planopzet voldoet aan de eis van genoeg parkeercapaciteit (paragraaf 2.1). In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op de parkeersituatie in de bestaande buurt en mogelijke oplossingen voor knelpunten die daar nu al optreden.

2.1. Parkeren nieuwe woningbouw

Het uitgangspunt voor de nieuwe woningbouw is dat de parkeervraag volledig binnen de grenzen van het plan wordt ingevuld. Daarmee wordt geborgd dat er voor de nieuwe woningen genoeg plaatsen zijn en wordt voorkomen dat er een tekort is aan parkeerplaatsen en er overloop en overlast optreedt plaatsvindt naar de omgeving.

De parkeervraag wordt berekend aan de hand van de 'Nota Parkeernormen Teylingen 2024' (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 november 2024) en de daarin opgenomen parkeernormen en voorgeschreven wijze van berekenen van de parkeervraag.

De geldende parkeernormen variëren per type woning, om recht te doen aan het verschil in autobezit. Het gemiddelde autobezit bij een ruime grondgebonden gezinswoning ligt bijvoorbeeld hoger dan bij een relatief klein startersappartement. Daar wordt in de Nota Parkeernormen rekening mee gehouden door een passende parkeernorm per type woning.

Het woningbouwprogramma op basis waarvan de parkeervraag is berekend is als volgt:

- 24 grondgebonden gezinswoningen
- 10 levensloopbestendige woningen
- 22 maisonnettewoningen
- een zorggebouw met 24 eenheden

De parkeervraag is berekend voor verschillende momenten (overdag, avonden, nacht). Hieruit blijkt dat de 'werkdagavond' het drukste en daarmee maatgevende moment is. Tijdens de avonden is een groot deel van de bewoners thuis en moet ook rekening worden gehouden met bezoek.

Er zijn op het drukste moment 93 parkeerplaatsen nodig. Binnen het plan zijn in totaal 107 parkeerplaatsen opgenomen. Er is dus een overschot van 14 parkeerplaatsen.

Op basis van de berekening zijn in de nacht 89 parkeerplaatsen nodig. Uitgaande van 107 aanwezige parkeerplaatsen is er dan een overschot van 18 parkeerplaatsen. De uitgebreide berekening is opgenomen in bijlage 1. Daarbij is de begrenzing van het plangebied aangehouden zoals weergegeven op onderstaande afbeelding.



Ter hoogte van het tennispark liggen in de huidige situatie aan beide kanten van de Fuchsiastraat haakse parkeervakken. De parkeervakken aan de zijde van het tennispark liggen op het eigendom van de ontwikkelaar en deze strook valt dus binnen de plangrenzen.

De parkeervakken aan de oostzijde van de Fuchsiastraat liggen op openbaar gebied en hier blijven parkeerplaatsen. Deze tellen echter niet mee in de parkeerberekening voor de woningbouwontwikkeling. Datzelfde geldt voor de parkeerplaatsen bij de kinderopvang. Ook deze liggen op openbaar gebied en blijven beschikbaar, maar tellen niet mee in de parkeerbalans van de woningbouwontwikkeling.

Het woningbouwplan is beoordeeld op het aantal parkeerplaatsen dat binnen de plangrenzen c.q. het eigendom van de ontwikkelaar wordt gerealiseerd. Het werkelijke aantal parkeerplaatsen in het gebied is dus hoger door de genoemde aanwezige openbare parkeerplaatsen.

2.2. Parkeren bestaande situatie

In de participatie over de woningbouwontwikkeling is door bewoners gewezen op parkeerknelpunten in de huidige situatie. Bewoners wijzen op een hoge parkeerdruk in hun buurt. Er is onderzoek gedaan om de parkeerdruk in beeld te brengen. De resultaten hiervan zijn beschreven in het rapport van bureau Kragten (zie bijlage 3). De uitgevoerde parkeertellingen bevestigen dat wat door de bewoners is aangegeven: in de Fuchsiastraat en Geraniumhof is sprake van een hoge parkeerdruk.

Dit is niet verrassend. De Bloemenbuurt is gebouwd in een tijd met lager autobezit en andere parkeernormen. De afgelopen tientallen jaren is het gemiddelde autobezit toegenomen. In bestaande buurten leidt dat tot een steeds hogere parkeerdruk en soms ook tot een tekort aan parkeerplaatsen. Dat is ook hier zichtbaar.

Daar komt in dit geval bij dat bewoners van de Fuchsiastraat en Geraniumhof aangeven dat er ook in hun straat wordt geparkeerd door werknemers van Provalu. Voor deze werknemers is het gebouw van Provalu via de fiets/voetgangersbrug tussen de Geraniumhof en Nijverheidsstraat goed te bereiken.

Het is belangrijk om op te merken dat de nieuwe woningbouwontwikkeling uiteraard geen bestaand parkeerknelpunt hoeft op te lossen. Het beoordelingscriterium is dat het nieuwe plan binnen de plangrenzen voorziet in voldoende parkeerplaatsen.

Om gehoor te geven aan de zorgen vanuit de omgeving en de woningbouw ook te benutten om deze bestaande parkeerknelpunten op te lossen, zien we de volgende mogelijkheden, als onderdeel van het plan voor de woningbouwontwikkeling:

- Bouwbedrijf Van der Hulst is bereid om bij doorgang van het project 12 extra parkeerplaatsen aan te leggen bij Provalu. Hierdoor is er voor werknemers van Provalu minder noodzaak om in de Fuchsiastraat en Geraniumhof te parkeren.
- Er is een plan c.q. ontwerp opgesteld voor de herinrichting van de Fuchsiastraat. Deze aanpassing is nodig om de nieuwbouwontwikkeling op een goede en veiligere manier te ontsluiten. Het ontwerp gaat uit van een verlegging van de Fuchsiastraat zodat de nu scherpe bocht naar het tennispark verdwijnt en de straat hier een soepeler verloop krijgt. Daarbij wordt de straat ook breder gemaakt, conform de geldende ontwerprichtlijnen, zodat het autoverkeer hier goed en veilig kan worden afgewikkeld. In het ontwerp van deze aanpassing is ruimte voor het toevoegen van 6 nieuwe parkeerplaatsen in de Fuchsiastraat voor de bestaande woningen. Hiermee kan de parkeerdruk voor de bestaande woningen worden verminderd.

Daarnaast voorziet het woningbouwplan, zoals in de vorige paragraaf beschreven, in meer parkeerplaatsen dan nodig. Er is sprake van een overschot van 's avonds 10 en 's nachts 14 parkeerplaatsen.

Daarbovenop komen de parkeerplaatsen tegenover het tennispark en bij de kinderopvang die tijdens avonden en nachten ook beschikbaar zijn voor bewoners van de bestaande woningen. Zoals beschreven (pagina 4 en 5) zijn deze plaatsen niet meegeteld in de parkeerbalans van de nieuwe woningen.

Deze parkeerplaatsen liggen nu 'achteraf' naast een verlaten tennispark en zijn daardoor niet aantrekkelijk om te gebruiken, maar liggen straks aan de rand van de nieuwe woonbuurt (met bewoners, in- en uitrijdend autoverkeer, fietsers, wandelaars en zicht op de parkeerplaatsen) en zijn dan volwaardige, ook door de bestaande bewoners te gebruiken, parkeerplaatsen.

2.3. Conclusie parkeren

Het plan voor de woningbouw aan de Fuchsiastraat voorziet binnen het plangebied in (meer dan) genoeg parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeervraag van de nieuwe woningen. Het plan voldoet daarmee aan het door de gemeenteraad vastgestelde parkeerbeleid, inclusief de geldende parkeernormen.

Met de voorstelde aanleg van extra parkeerplaatsen bij Provalu, mogelijke uitbreiding van parkeerplaatsen in de Fuchsiastraat als onderdeel van het plan voor de herinrichting van de straat en door een overschot aan parkeerplaatsen bij de woningbouw, wordt ook de parkeerdruk voor de bestaande woningen significant verminderd.

3. VERKEERSGENERATIE EN TOEKOMSTIG VERKEERSBEELD

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de toename van de hoeveelheid verkeer die wordt verwacht als gevolg van de nieuwe woningen (paragraaf 3.1). Vervolgens wordt gekeken naar de netto-toename rekening houdend met de hoeveelheid verkeer die kan worden toegerekend aan het tennispark (paragraaf 3.2). In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op de beoordeling van deze verkeerstoename.

3.1. Verwachte verkeerstoename

De bouw van nieuwe woningen leidt tot extra verkeersbewegingen. Bewoners hebben één of meerdere auto's, er komt bezoek en ook bezorgdiensten, klusbedrijven en andere vormen van dienstverlening, leidt tot nieuwe verkeersbewegingen.

Op basis van ervaringscijfers is een goede prognose op te stellen van de verwachte verkeerstoename als gevolg van de woningbouwontwikkeling. Kenniscentrum CROW publiceert hiervoor kentallen. Net als bij de parkeernormen is hierbij rekening gehouden met verschillen tussen verschillende type woningen. Een grote grondgebonden gezinswoning heeft gemiddeld een hoger autobezit dan een klein startersappartement.

Dat vertaalt zich in een hogere parkeernorm maar ook in een hoger kental voor de zogenaamde ritgeneratie. Voor de zorgwoningen in het plan geldt dat het autobezit en gebruik van de bewoners naar verhouding laag ligt, maar hier wordt in de prognose rekening gehouden met ritten als gevolg van personeel.

De verwachting is dat het beoogde woningbouwplan leidt tot een toename van ongeveer 400 autobewegingen op een gemiddelde doordeweekse dag (werkdag). Tijdens weekenddagen is dit minder.

Het totaal van 400 autobewegingen betreft aankomsten en vertrekken samen. Een bewoner die 's ochtend de wijk uitrijdt en 's avonds terugkomt betreft dus 2 ritten c.q. autobewegingen. De berekening van de ritgeneratie is opgenomen in bijlage 2.

De prognose van het totaal aantal autobewegingen per dag leidt tot de vraag: *'hoeveel is dat, 400 auto's per dag?'.* Het kan lastig zijn om een daar een beeld bij te vormen.

We weten dat van de hoeveelheid autoverkeer over een hele dag (etmaal) ongeveer 10% in het drukste uur tijdens de ochtend- of avondspits rijdt. Dit komt dus neer op ongeveer 40 autobewegingen per uur. Ofwel: de verkeerstoename door de woningbouwontwikkeling bedraagt op de drukste momenten ongeveer 1 auto per anderhalve minuut. En minder buiten de spitsuren, gedurende het overgrote deel van de dag.

3.2. Netto verkeerstoename rekening houdend met tennispark

Tennispark Oosthout is inmiddels enige jaren (sinds 2021) niet meer in gebruik. Het is relevant om in beeld te brengen tot hoeveel verkeersbewegingen het tennispark leidde. Enerzijds omdat dit tientallen jaren lang de situatie was en pas de afgelopen jaren het park niet meer in gebruik is en het dus redelijk is om het vergelijk te maken met de situatie met het tennispark in gebruik.

Ten tweede omdat de locatie de bestemming 'sport' heeft. Als hier geen woningbouw wordt ontwikkeld, kan er een ander initiatief komen, passend binnen deze bestemming. Dit zou ook leiden tot extra verkeersbewegingen. Daarmee is dus de vraag wat het effect is van de beoogde woningbouwontwikkeling ten opzichte van de reeds geldende bestemming die op het gebied rust.

De verkeersgeneratie van het tennispark is berekend op circa 200 autobewegingen op een gemiddelde dag. Ook hiervoor is gebruik gemaakt van beschikbare kentallen (CROW). De berekening is opgenomen in bijlage 2.

In absolute zin bedraagt de verkeerstoename door de woningen ongeveer 400 autobewegingen per dag. De 'netto toename' ten opzichte van de situatie met het tennispark bedraagt dus ongeveer 200 auto's per dag.

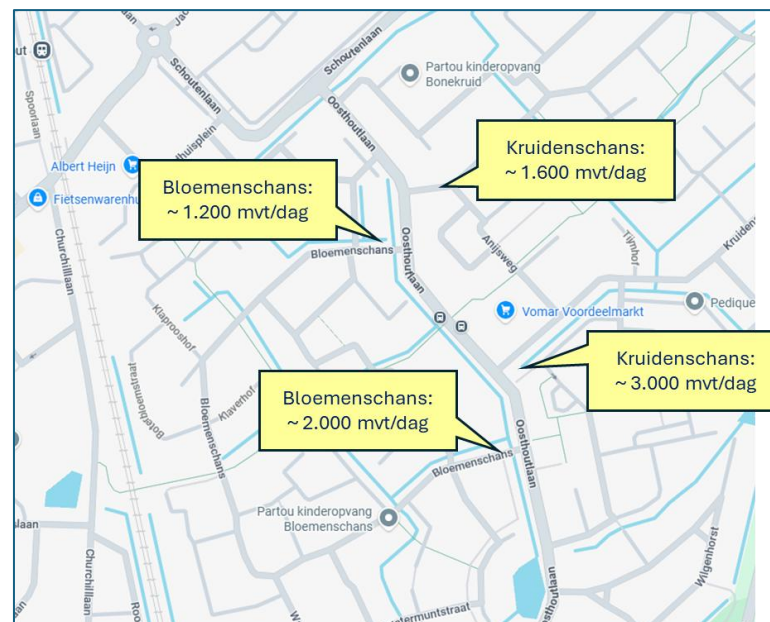
3.3. Beoordeling verkeerstoename

In de huidige situatie rijden op een gemiddelde doordeweekse dag ongeveer 300 auto's over de Fuchsiastraat. Dit betreft het (drukste) punt ter hoogte van de aansluiting op de Oosthoutlaan. Zoals beschreven in de vorige paragraaf, bedraagt de toename door de woningbouw ongeveer 400 autobewegingen, tot in totaal 700 bewegingen per etmaal in de nieuwe situatie. De verkeerstoename is dus zeker significant.

Ook met deze toename is de verkeersdruk voor een 30 km/u-woonstraat echter relatief laag en zeer acceptabel. Op basis van de landelijke richtlijnen (CROW) geldt dat hier zonder problemen tot enkele duizenden autobewegingen per dag kunnen worden afgewikkeld (als de inrichting op orde is). De totale verwachte verkeersdruk van ongeveer 700 autobewegingen per dag blijft hier ver onder. Zie ook de rapportages van adviesbureaus Kragten en Goudappel in de bijlagen.

Het is zinvol om de toekomstige verkeersdruk op de Fuchsiastraat in een iets breder perspectief te plaatsen en te vergelijken met de verkeersintensiteiten in vergelijkbare straten. Op de afbeelding hieronder zijn de intensiteiten op de nabijgelegen Bloemenschans en Kruidenschans in Oosthout weergegeven.

Dit zijn straten met een vergelijkbare inrichting en functie (woonstraten 30 km/u). Voor deze straten geldt dat ze een groter deel van de wijk (meer woningen) ontsluiten. Daardoor zijn de verkeersintensiteiten hier hoger. Ook dit past nog goed binnen geldende normen voor de hoeveelheid verkeer in een 30 km/u-woonstraat. Dat geldt dus zeker ook voor de Fuchsiastraat, ook na realisatie van het nieuwbouwplan.



Let wel: in de huidige situatie zien we aantal knelpunten in de inrichting van de Fuchsiastraat. Deze punten zijn ook door de bewoners benoemd. Het betreft met name de kruising met het fietspad (Kroospad) en de smalle en scherpe bocht vanaf de Fuchsiastraat naar het tennispark.

Onderdeel van het plan is een aanpassing van dit deel van de Fuchsiastraat om deze knelpunten weg te nemen. Dit is nodig voor een goede en verkeersveilige ontsluiting van de nieuwe woningen. Zie het volgende hoofdstuk voor de verdere toelichting op deze aanpassing. In de beoordeling van de toekomstige situatie is van deze aanpassingen uitgegaan.

3.4. Conclusie verkeerstoename en toekomstig verkeersbeeld

Door de woningbouwontwikkeling neemt het autoverkeer in de Fuchsiastraat toe. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de toename ongeveer 400 autobewegingen op een doordeweekse dag.

Ten opzichte van de situatie toen het tennispark nog in gebruik was, bedraagt de toename ongeveer 200 autobewegingen per dag.

Ook met deze toename (naar in totaal ongeveer 700 autobewegingen per dag) is de verkeerdruk voor een dergelijke straat (30 km/u-woonstraat) naar verhouding laag en deze verkeerstoename kan hier zonder problemen worden opgevangen, mits de bestaande knelpunten worden weggenomen.

4. VARIANTEN VOOR DE ONTSLUITING VOOR AUTOVERKEER

4.1 Inleiding

Aangezien de locatie in de huidige situatie is ontsloten via de Fuchsiastraat, is in eerste instantie het meest voor de hand liggend dat de nieuwe woningen in de nieuwe situatie ook via de Fuchsiastraat worden ontsloten. Zoals beschreven zien we een aantal knelpunten in de huidige inrichting van de Fuchsiastraat. Voor een goede en veilige ontsluiting is het in dat geval nodig deze knelpunten weg te nemen.

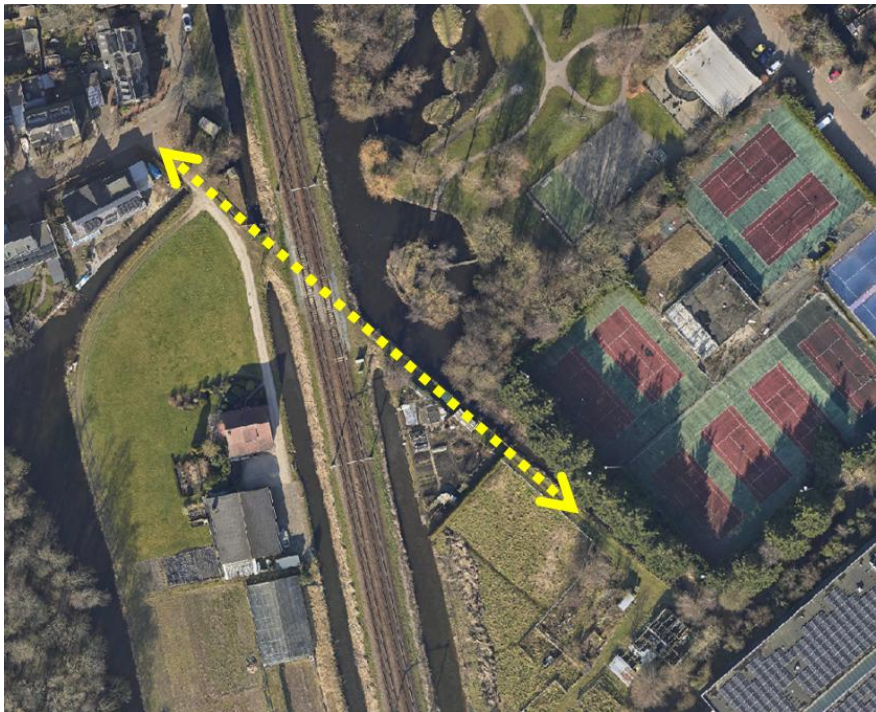
Daarnaast zijn er andere mogelijke varianten voor de ontsluiting van de nieuwbouwlocatie benoemd. Voor een goede en volledige onderbouwing, ten behoeve van een zorgvuldige afweging en besluitvorming, zijn de verschillende varianten voor de ontsluiting geïnventariseerd en afgewogen.

In paragraaf 4.2 tot en met 4.7 is steeds per variant een beschrijving, afbeelding en beoordeling van plus- en minpunten opgenomen. Een overzichtskaart van deze varianten staat hieronder. In paragraaf 4.8 wordt op basis hiervan tot een afweging en advies voor de ontsluiting van de nieuwe woningen gekomen.



4.2. Variant A: Rooseveltlaan en spooroverweg

We benoemen deze hier volledigheidshalve, maar dit is geen haalbare variant. Het gebruik van een onbewaakte overweg is zeer onveilig en niet toegestaan. Om die reden is deze overweg juist gesloten door spoorwegbeheerder ProRail.



4.3. Variant B: via de Fuchsiastraat

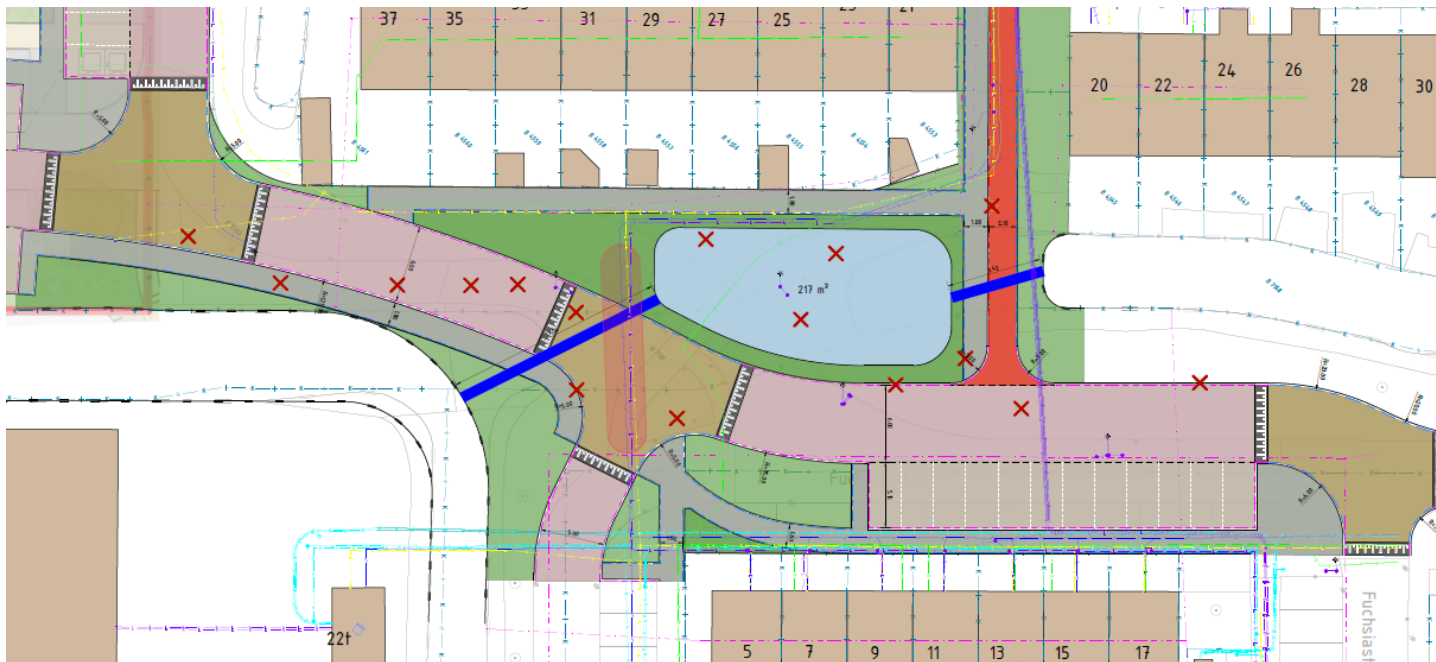
Aangezien de locatie nu ook is ontsloten via de Fuchsiastraat, is een voor de hand liggende variant om ook in de nieuwe situatie de nieuwbouwlocatie te ontsluiten via de Fuchsiastraat.

De Fuchsiastraat wordt drukker, maar zoals beschreven in het vorige hoofdstuk kan de straat deze verkeersstroom goed opvangen en de verkeersintensiteit blijft relatief laag voor een 30 km/u-woonstraat.

De huidige inrichting kent twee knelpunten: de krappe bocht richting het tennispark en de oversteek van het Kroospad (fietspad). Er is een eerste ontwerp opgesteld waarmee deze knelpunten worden opgelost. Een aanpassing is een voorwaarde voor een goede en veilige ontsluiting van de nieuwe woningen.

Met de aanpassing wordt de scherpe bocht een vloeiender en overzichtelijker. De straat wordt daarbij breder gemaakt zodat autoverkeer en fietsers hier niet in de knel komen, wat nu wel gebeurt. Voor de breedte wordt daarbij uitgegaan van de standaard breedte voor een woonstraat op basis van de geldende richtlijnen. De onoverzichtelijke oversteek van het Kroospad komt te vervallen en dit fietspad sluit in het nieuwe ontwerp aan op de Fuchsiastraat. Dit zorgt voor een veel overzichtelijker en veiliger situatie. Met twee kruispuntplateaus wordt de snelheid van het autoverkeer laag gehouden.

De aanpassing vereist de kap van bomen. Dit heeft grote impact en bewoners hebben hier hun zorgen over geuit. Het opgestelde ontwerp is een eerste ontwerp dat verdere uitwerking en optimalisatie behoeft. Daarbij is het streven het aantal te kappen bomen zo klein mogelijk te houden en waarbij een beplantingsplan voor de nieuwe situatie wordt opgesteld.



Variant B: via de Fuchsiastraat

Huidige (boven) en eerste ontwerp (onder) van de aanpassing van de Fuchsiastraat. Met deze aanpassingen worden bestaande knelpunten opgelost en ontstaat een volwaardige en verkeersveilige ontsluiting voor de nieuwe woningen. Dit ontwerp is nog niet definitief. Onderdeel van de verdere uitwerking is optimalisatie van het ontwerp met minimalisatie van het aantal te kappen bomen en een groenplan/aanplantplan voor de nieuwe situatie.

4.4. Variant C: via de Nijverheidsstraat en het Spoorpad

In deze variant wordt de locatie ontsloten via het bedrijventerrein. (Nijverheidsstraat) en vervolgens via een nieuw aan te leggen straat langs het spoor (het Spoorpad; gestippeld op het kaartje weergegeven). We zien twee subvarianten:

- Variant C1: ontsluiting via deze route in twee richtingen (met een knip tussen de nieuwbouwlocatie en de Fuchsiastraat);
- Variant C2: met een éénrichtingscircuit waarbij de nieuwe woningen worden bereikt via de Fuchsiastraat en de wijk wordt uitgereden via het Spoorpad en de Nijverheidsstraat. Een éénrichtingscircuit de andere kant op kan ook, maar ligt iets minder voor de hand omdat bij de rotonde makkelijker de Oosthoutlaan kan worden opgereden dan bij de Fuchsiastraat.



In beide varianten is het voordeel dat de Fuchsiastraat wordt ontlast ten opzichte van de variant waarin de woningen via de Fuchsiastraat wordt ontsloten. In variant C1 meer dan in variant C2.

Het ontsluiten via een bedrijventerrein heeft echter ook nadelen:

- Op een bedrijventerrein rijdt zwaar verkeer en staat dit verkeer ook stil op de rijbaan. Er wordt geladen en gelost en denk daarbij ook aan gebruik door heftrucks et cetera. Dit belemmert de veilige ontsluiting van de wijk én de ontsluiting van de wijk belemmert het functioneren van het bedrijventerrein.
- De route loopt langs de Brandweerkazerne, wat een conflict oplevert met de dienstverlening van de Brandweer. De Brandweer adviseert daarom negatief op deze variant.
- Door de scherpe bocht is het Spoorpad niet te gebruiken door grote voertuigen. Ook om die reden adviseert de Brandweer negatief. Dit betekent ook dat een verhuishagen en ander voorkomend groter verkeer de locatie in dit scenario niet kan bereiken.
- Bereikbaarheid van woningen via een ‘achteraf-route’ via een bedrijventerrein dat op rustige momenten verlaten is, is minder logisch en sociaal en kwalitatief minder wenselijk.

Deze nadelen gelden bij zowel variant C1 als C2. Bij variant C2 treedt als aanvullend nadeel op mogelijke onduidelijkheid en het negeren van het eenrichtingsverkeer. Op rustige uren kan het aantrekkelijk zijn om een grote omrijdbeweging te vermijden en ‘even snel’ tegen de richting in te rijden. Dat leidt dan juist tot gevaarlijke situaties.

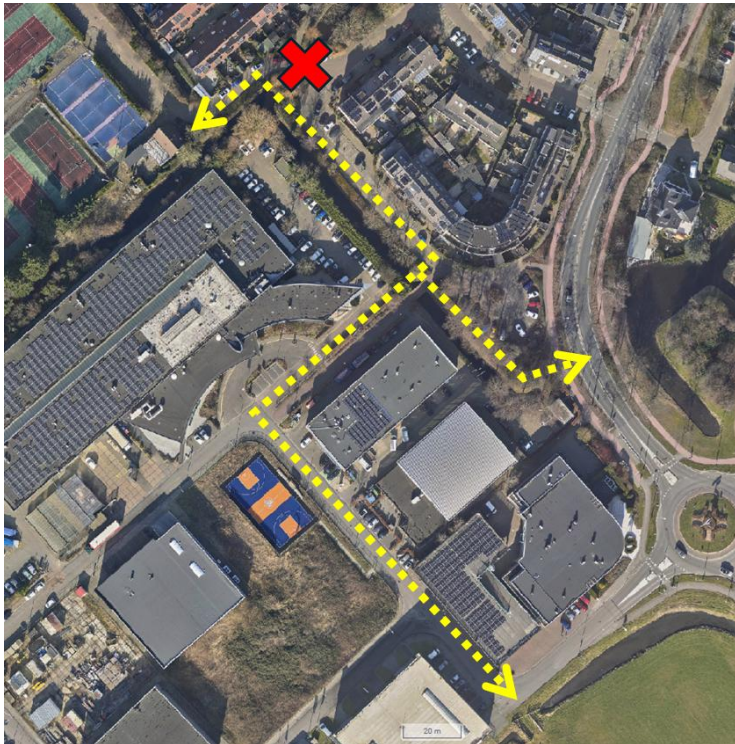
Het is bovendien goed te bedenken dat in de variant met éénrichtingsverkeer de verkeerstoename in de Fuchsiastraat over de gehele dag beschouwd de helft is van variant B, maar op het drukste moment het verschil veel kleiner is, doordat het verkeer in de ochtendspits vooral de wijk verlaat en in de avondspits terug inrijdt.

4.5. Variant D: via Geraniumhof

Er zijn twee varianten via de Geraniumhof: via de Nijverheidsstraat en met een nieuwe aansluiting op de Oosthoutlaan. In combinatie met een knip naar de Fuchsiastraat neemt daar het verkeer niet toe.

Beide zijn zeer ingrijpend met forse nadelen.

- De Geraniumhof is een smal woonerf en niet geschikt.
- Een nieuwe aansluiting in de bocht van de Oosthoutlaan is niet overzichtelijk en dus onveilig.
- De route via de Nijverheidsweg heeft dezelfde bezwaren als variant C en loopt over gronden die niet van de gemeente zijn.



4.6. Variant E: via Fonteinkruidhof en Waterlelieweg

In deze variant wordt de huidige doorsteek tussen Fonteinkruidhof en Fuchsiastraat aangepast naar een autoverbinding. Ook hieraan kleef een aantal nadelen:

- Fonteinkruidhof is een smalle straat zonder stoep en met de woningen zeer dicht op de straat
- Forse omrijdroute door de wijk om bij de woningen te komen, dus meer autokilometers door woonstraten.
- De drukke aansluiting van de Bloemenschans op de Oosthoutlaan wordt nog drukker.

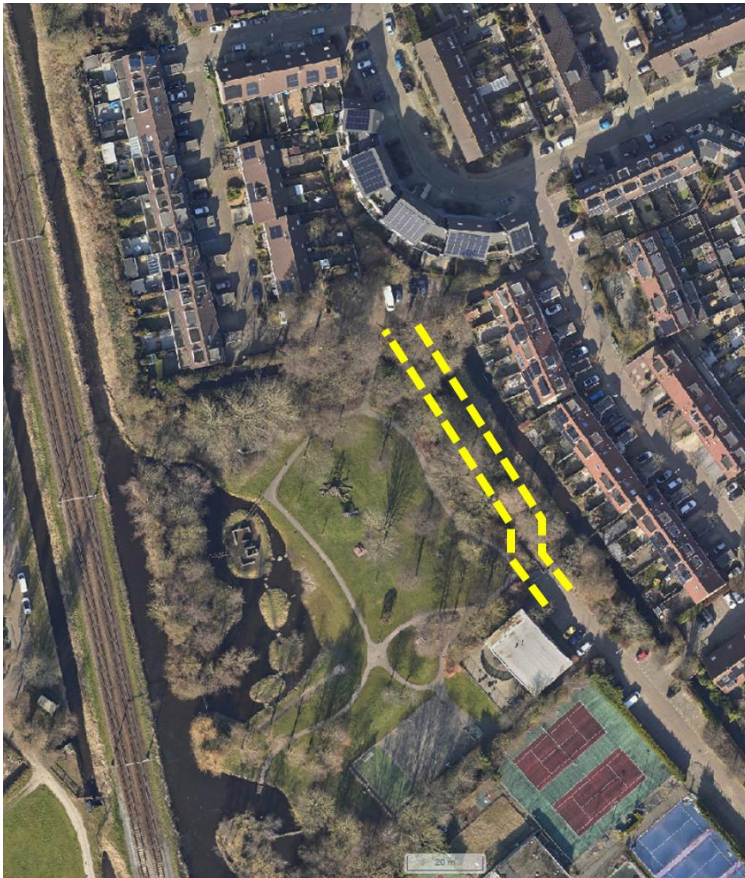
Als reguliere ontsluiting om deze redenen niet geschikt, maar wel nodig als calamiteitendoorsteek voor de hulpdiensten, voor het geval de route via de Fuchsiastraat niet beschikbaar is.



4.7. Variant F: via Kalmoeshof en door het park

In deze variant wordt een nieuwe straat aangelegd als verbinding tussen de Fuchsiastreet en het Kalmoeshof. Vervolgens loopt de route via de Valeriaanstraat en Bloemenschans.

Dit is zeer ingrijpend want de nieuwe straat loopt door het park en gaat dus ten koste van het park. De Kalmoeshof is bovendien een smal, doodlopend woonerf dat hiervoor niet geschikt is.



4.8. Afweging en advies ontsluiting

We zien de volgende overwegingen om te komen tot een afweging en advies voor de ontsluiting van de woningbouw op het tennispark.

- De locatie is in de huidige situatie – en sinds de bouw van de wijk – ontsloten via de Fuchsiastreet. De meest voor de hand liggende ontsluiting voor de nieuwe woningen is dan ook via de Fuchsiastreet.
- De bouw van nieuwe woningen zal leiden tot een toename van verkeer, maar zoals in dit advies onderbouwd kan deze toename goed op de Fuchsiastreet worden opgevangen. Ook met de verwachte verkeerstoename blijft de verkeersintensiteit op de Fuchsiastreet relatief laag, ruimschoots binnen de landelijk gehanteerde kentallen voor een 30 km/u-woonstraat en ook relatief laag vergeleken met vergelijkbare straten in de wijk Oosthout.
- Voorwaardelijk voor ontsluiting van de nieuwe woningen is wel dat een aantal knelpunten in de huidige inrichting wordt opgelost. Het betreft de onoverzichtelijke oversteek van het (fietspad) Kroospad en de onoverzichtelijke scherpe en smalle bocht in de Fuchsiastreet richting het tennispark. Dit zijn nu al bestaande knelpunten.
- Er is een ontwerp opgesteld voor aanpassing van de Fuchsiastreet. Met deze aanpassingen kan de nieuwe woningbouw goed en veilig worden ontsloten én worden deze bestaande knelpunten weggenomen. Door het toepassen van twee kruispuntplateaus wordt de snelheid van het autoverkeer laag gehouden.

- Met deze oplossing wordt er op een goede, logische en verkeersveilige manier voorzien in de ontsluiting van de nieuwe woningen. Daarmee is er feitelijk geen noodzaak om onderzoek te doen naar andere mogelijkheden c.q. varianten. Desondanks is er, met het oog op een goede en volledige onderbouwing, zowel richting de omgeving als ten behoeve van de zorgvuldige besluitvorming, wel gekeken naar mogelijke alternatieven voor de ontsluiting.
- Onder verwijzing naar de inventarisatie en afweging van verschillende varianten, zoals in dit hoofdstuk beschreven, is de conclusie dat er geen goed alternatief wordt gezien voor de ontsluiting via de Fuchsiastraat.
- De verschillende onderzochte varianten hebben als voordeel dat de ontsluiting niet via de Fuchsiastraat loopt en er daar dan geen toename van verkeer is, maar elk van de varianten kent verschillende nadelen (zoals omschreven) als gevolg waarvan de betreffende varianten niet als goed alternatief worden beoordeeld.
- Alles overziend is daarmee het advies om voor de bouw van de nieuwe woningen op het tennispark uit te gaan van ontsluiting via de Fuchsiastraat, met als voorwaarde het realiseren van de aanpassingen in de Fuchsiastraat. Op die manier kan de nieuwbouwlocatie op een logische en verkeersveilige manier worden ontsloten.
- Het daarvoor opgestelde ontwerp is een eerste aanzet. De bestaande verkeerskundige knelpunten worden daarmee opgelost, maar de impact op met name bestaande bomen is groot. Er worden mogelijkheden gezien voor optimalisatie van het ontwerp waarbij de impact op de bestaande bomen minder groot is en ook de situatie verkeersveilig en overzichtelijk kan worden ingericht.

5. ROUTERING BOUWVERKEER

De bouw van de nieuwe woningen op het voormalig tennispark zal uiteraard leiden tot (zwaar) bouwverkeer. Het betreft eerst het weghalen van de huidige sportvelden en bebouwing op het terrein en vervolgens de aanvoer van (zware) bouwmaterialen.

Om de bestaande buurt (Fuchsiastraat, Geraniumhof, Begoniahof) niet te belasten met dit bouwverkeer, is de initiatiefnemer van plan om een tijdelijke route aan te leggen voor bouwverkeer, via de het bedrijventerrein (Nijverheidsstraat) en vervolgens langs het spoor via een tijdelijke weg. Dit betreft dezelfde routing als eerder beschreven onder variant C in het vorige hoofdstuk.

Dit voorstel wordt zeer positief beoordeeld, omdat op deze manier de routing van het bouwverkeer gescheiden blijft van het verkeer van en naar de bestaande buurt en deze straten niet worden belast met het bouwverkeer.

Voor het gebruik als tijdelijke bouwroute wordt een tijdelijke bouwweg aangelegd (Stelcon-platen) voor verkeer in één richting. Grote/ lange vrachtwagens kunnen door de beperkte ruimte en de scherpe bocht geen gebruik maken van deze route. Bouwmaterialen worden met kleinere voertuigen naar de bouwlocatie gebracht.

Het tijdelijke gebruik van deze route voor bouwverkeer neemt de bezwaren bij de beschreven variant C, waarin de woningen permanent via deze route worden ontsloten, niet weg. Zie de overwegingen zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Een tijdelijke situatie, met andere hoeveelheden verkeer en andersoortig verkeer, wordt daarin anders beoordeeld dan een permanente situatie.



6. BREDER ONDERZOEK VERKEERSCIRCULATIE BLOEMENBUURT

Naar aanleiding van de planvorming voor de woningbouwontwikkeling op het tennispark en de zorgen uit de omgeving over verkeer en parkeren is er gevraagd om een breder onderzoek naar de verkeerscirculatie in het zuidelijke deel van de Bloemenbuurt.

De achterliggende reden is dat bewoners aangeven dat er in de Fuchsiastreet wordt geparkeerd door bewoners van (in ieder geval) Krooshof. Voor deze bewoners is het aantrekkelijk om in de Fuchsiastreet te parkeren omdat ze dan alsnog op korte loopafstand van hun woning staan en tegelijkertijd een grote omrijdbeweging door de wijk vermijden. De Fuchsiastreet is vanaf de Oosthoutlaan via een korte, directe route te bereiken. Krooshof e.o. wordt met de auto bereikt via de Bloemenschans en Waterlelieweg/Watermuntweg, wat een veel langere route door de wijk is.

Met deze context heeft bureau Goudappel onderzoek gedaan naar de verkeerscirculatie in het zuidelijk deel van de Bloemenbuurt. Daarbij is ook expliciet gekeken naar de vraag wat de effecten zouden zijn van het weghalen van de paaltjes ('knip') in de Azaleahof. Als deze knip er niet zou zijn, ontstaat er voor bewoners van de Krooshof e.o. een kortere route van en naar de Oosthoutlaan en hebben zij minder reden om in de Fuchsiastreet te parkeren – zo is de gedachte.

Onder verwijzing naar het rapport van bureau Goudappel zijn de belangrijkste conclusies:

- De verkeersintensiteiten verschillen sterk, afhankelijk van de straat, maar voor alle straten geldt dat de verkeerdruk past binnen de functie en de inrichting van de straat.
- Rond de scholen is het tijdens de haal- en brengmomenten druk en dit geeft ook een beeld van drukte, maar dit is inherent aan schoolomgevingen en leidt niet tot problemen.
- De parkeersituatie in de wijk laat geen knelpunten zien, maar wel valt op dat de parkeerdruk in de Fuchsiastreet naar verhouding hoog is.

Met betrekking tot de paaltjes in de Azaleahof en de gevolgen van het weghalen hiervan:

- Als gevolg van 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, Watermunstraat, Anemoonstraat).
- 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.

Alles overziend is het advies om kennis te nemen van het rapport van Goudappel en de circulatie in de Bloemenbuurt nu op korte termijn niet te wijzigen met het weghalen van de knip in de Azaleahof. Deze heeft ook geen directe relatie met de woningbouw op het tennispark. Met de nieuwbouw op het tennispark ontstaat juist betere parkeergelegenheid met meer parkeerplaatsen, zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Het rapport van Goudappel is bijgevoegd als bijlage.

7. CONCLUSIES EN ADVIES

Van der Hulst Bouwbedrijf uit Lisse heeft een principeverzoek ingediend voor woningbouw aan de Fuchsiastraat in Voorhout. Het betreft de locatie van het voormalige tennispark Oosthout en het naastgelegen agrarische perceel.

De ontwikkeling van woningen op deze locatie heeft gevolgen op de directe omgeving en vraagt om een zorgvuldig en volledig onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling op verkeer en parkeren. Dit is nodig voor een goede ruimtelijke ordening, voor zorgvuldige besluitvorming en doet recht aan de zorgen van de omgeving.

Conclusies parkeren

Het initiatief dient te voldoen aan het door de gemeenteraad geldende parkeerbeleid en de daarin opgenomen parkeernormen. De parkeervraag van de nieuwe woningen dient binnen de plangrenzen te worden ingepast.

Het plan voldoet hieraan. Er zijn op het drukste moment 93 parkeerplaatsen nodig. Binnen de plangrens zijn in totaal 107 parkeerplaatsen opgenomen. Er is dus een overschot van 14 parkeerplaatsen.

Met de voorstelde aanleg van 12 extra parkeerplaatsen bij Provalu, mogelijke uitbreiding van parkeerplaatsen in de Fuchsiastraat als onderdeel van het plan voor de herinrichting van de straat en door een overschot aan parkeerplaatsen bij de woningbouw, wordt ook de parkeerdruk voor de bestaande woningen significant verminderd.

Conclusies verkeertoename en verwacht verkeersbeeld

Door de woningbouwontwikkeling neemt het autoverkeer in de Fuchsiastraat toe. De Fuchsiastraat kent in de huidige situatie ongeveer 300 autobewegingen per dag.

De toename door de woningbouwontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie bedraagt ongeveer 400 autobewegingen op een doordeweekse dag. Ten opzichte van de situatie toen het tennispark nog in gebruik was, bedraagt de toename ongeveer 200 autobewegingen per dag.

Ook met de verwachte verkeerstoename blijft de verkeersintensiteit op de Fuchsiastraat relatief laag, ruimschoots binnen de landelijk gehanteerde kentallen voor een 30 km/u-woonstraat en ook relatief laag vergeleken met vergelijkbare straten in de wijk Oosthout.

Conclusies inventarisatie en afweging ontsluitingsvarianten

Er zijn verschillende varianten onderzocht voor de ontsluiting voor het autoverkeer van de woningbouwontwikkeling. Elke variant is beoordeeld op haalbaarheid en voor- en nadelen.

Het advies is om voor de bouw van de nieuwe woningen op het tennispark uit te gaan van ontsluiting via de Fuchsiastraat, met als voorwaarde het realiseren van aanpassingen in de Fuchsiastraat, met als vertrekpunt het opgestelde ontwerp. Dit ontwerp is nog niet definitief en moet worden uitgewerkt en geoptimaliseerd. Op die manier kan de nieuwbouwlocatie op een logische en verkeersveilige manier worden ontsloten. De noodzakelijke tweede (calamiteiten) ontsluiting voor de nood- en hulpdiensten is voorzien via het Fonteinkruidhof. Elk van de onderzochte alternatieven kent verschillende nadelen als gevolg waarvan deze slechter scoren dan de variant met ontsluiting via de Fuchsiastraat.

Conclusie breder onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt

Er is onderzoek gedaan naar de verkeerscirculatie in het zuidelijke deel van de Bloemenbuurt, waarbij specifiek is ingegaan op het effect van het weghalen van de 'knip' in de Azaleahof. Het advies is de knip in stand te houden en de circulatie in de Bloemenbuurt niet aan te passen.

BIJLAGEN

Bijlage 1:	Berekening parkeerbalans
Bijlage 2:	Berekening verkeersgeneratie
Bijlage 3:	Onderzoek verkeersadviesbureau Kragten 2024
Bijlage 4:	Onderzoek verkeersadviesbureau Kragten 2025
Bijlage 5:	Ontwerp aanpassing Fuchsiastraat
Bijlage 6:	Onderzoek Goudappel verkeerscirculatie Bloemenbuurt
Bijlage 7:	Informatieposters inloopbijeenkomst 5 februari 2026