

Bijlage 1: berekening parkeervraag

Programma	aantal	m2 GBO	functie	parkeernorm	
				bewoner	bezoek
Gezinswoningen	24	100 tot 125	Grondgebonden	1,6	0,2
Levensloopbestendige won.	10	ca. 90	Appartement	1,2	0,2
Maisonnetewoningen	22	50 tot 75	Appartement	1,1	0,2
Zorgeenheden	24	nvt	Aanleunwoning	0,6	0,2

Toelichting:

* Voor de zorgeenheden is gerekend met de functie "aanleunwoningen"
afh. van het type zorg kan een andere functie meest passend zijn, bijv. verpleegtehuis
Met "aanleunwoning" is aan de veilige kant gerekend want heeft een hogere norm
dan andere zorgfuncties. Defintief te bepalen op basis van defintief plan.

				werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoner				50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek				10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
aantal	norm	nrm	tf								
Gezinswoningen	24	1,6	38,4	19,2	19,2	34,6	30,7	38,4	23,0	30,7	26,9
Levensloopbest.	10	1,2	12,0	6,0	6,0	10,8	9,6	12,0	7,2	9,6	8,4
Maisonnette	22	1,1	24,2	12,1	12,1	21,8	19,4	24,2	14,5	19,4	16,9
Zorgeenheden	24	0,6	14,4	7,2	7,2	13,0	11,5	14,4	8,6	11,5	10,1
Bezoek	80	0,2	16,0	1,6	3,2	12,8	11,2	0,0	9,6	16,0	11,2
bewoners			89,0	44,5	44,5	80,1	71,2	89,0	53,4	71,2	62,3
bezoek			16,0	1,6	3,2	12,8	11,2	0,0	9,6	16,0	11,2
totaal			105,0	46,1	47,7	92,9	82,4	89,0	63,0	87,2	73,5

30. Behorend bij Raadsbesluit Uitgangspunten verkeersontsluiting Fuchsiastraat,
Voorhout

Marjoleine van Egeraat

Griffier van Teylingen

ValidSigned door Marjoleine van Egeraat
op 07-07-2026

Bijlage 2: berekening verkeersgeneratie

	aantal	ritgen.	totaal
Grondgebonden gezinswoningen	24	7,1	170,4
Levensloopbestendige woningen	10	4,5	45,0
Maisonnettes	22	4,5	99,0
Zorgeenheden	24	2,5	60,0
totaal ritten/weekdag			374
totaal ritten/werkdag:			412

Memo mobiliteitsonderzoek Fuchsiastraat Voorhout

Aan De heer Ebing, Gemeente Teylingen

Van Lukas Dirken en Stefan Vlijm, Kragten

Betreft Mobiliteitsonderzoek Fuchsiastraat Voorhout

Datum 12 april 2024

1. Inleiding

De gemeente Teylingen heeft verschillende meldingen ontvangen over te hardrijden en parkeeroverlast in de Fuchsiastraat en omgeving. Daarnaast is de gemeente voornemens om het sportcomplex gelegen aan de Fuchsiastraat te ontwikkelen naar woningbouw. Om een heldere reactie te geven op de meldingen en alvast voorsortend op de beoogde ontwikkeling, heeft de gemeente aan Kragten gevraagd om een mobiliteitsonderzoek uit te voeren. In deze memo staan de resultaten van dit verkeersonderzoek verwoord.

2. Werkzaamheden

Het mobiliteitsonderzoek bestaat uit drie onderdelen: het uitvoeren van een parkeeronderzoek (parkeerdrukmeting), een verkeersonderzoek door middel van verkeerstellingen en een verkeersschouw om de omgeving te beoordelen op inrichtingskenmerken.

3. Parkeeronderzoek

Om het huidige parkeeraanbod en de parkeerdruk inzichtelijk te maken is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Voor de meting is rekening gehouden met de beoogde ontsluiting van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. De parkeerdrukmeting is op de onderstaande momenten uitgevoerd:

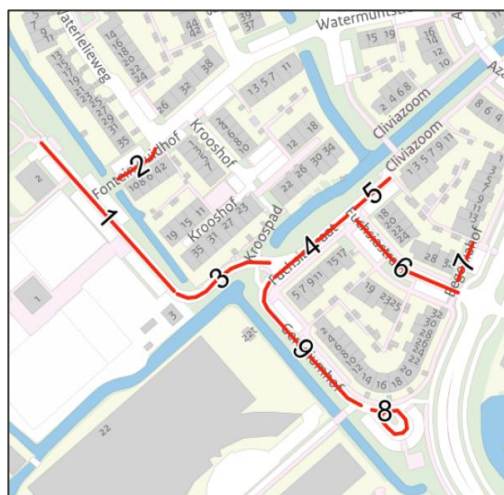
- Dinsdag 12 maart 15:00 en 22:00 uur
- Donderdag 14 maart 15:00 en 22:00 uur

Deze telmomenten zijn gebaseerd op het drukste moment in de wijk. Om 15:00 uur zijn diverse bewoners al thuis en maken andere functies, zoals de bedrijven op het bedrijventerrein of de kinderdagopvang, gebruik van de parkeerplaatsen in de wijk. Om 22:00 uur zijn voornamelijk bewoners en bezoekers van bewoners aanwezig en dit tijdstip wordt landelijk gezien als het drukste moment in een woonwijk.

Afbeelding 1 en Tabel 1 laten de secties zien verdeeld over het onderzoeksgebied.

Tabel 1 Sectie-indeling

Sectie	Straatnaam
1	Fuchsiastraat
2	Fontijnkruidhof
3	Fuchsiastraat
4	Fuchsiastraat
5	Fuchsiastraat
6	Fuchsiastraat
7	Begoniahof
8	Geraniumhof
9	Geraniumhof



Afbeelding 1 Sectie-indeling onderzoeksgebied

3.1 Resultaten parkeerdrukmeting

Bij de parkeerdrukmeting is voor elk telmoment het aantal bezette parkeerplaatsen getoetst aan het beschikbaar parkeeraanbod. Het parkeeraanbod is gebaseerd op de hoeveelheid aanwezige parkeervakken in de openbare ruimte, inclusief oplaadplaatsen voor elektrische auto's en parkeerplaatsen voor gehandicapten. In straten waar geen parkeervakken aanwezig zijn en waar het is toegestaan om langs de kant van de rijbaan te parkeren, is de parkeercapaciteit bepaald op basis van de beschikbare lengte in meters waar langs het trottoir geparkeerd kan worden. Voor sectie 3 Fuchsiastraat is ervan uitgegaan dat hier niet geparkeerd mag worden. Dit wegvak is onoverzichtelijk vanwege het bochtige verloop, waarbij het wegprofiel smal is. Bovendien ontnemen geparkeerde voertuigen hier het zicht op de fietsoversteek Kroospad. Daarom is ervan uitgegaan dat hier niet geparkeerd mag worden.

In Tabel 2 staan de resultaten van de parkeerdrukmeting per telmoment weergegeven.

Tabel 2 Absolute resultaten parkeerdrukmeting

Nr.	ABSOLUUT	Totaal parkeer- aanbod	Parkeerplaatsen			
			Bezetting op			
			Dinsdag 12 maart 2024		Donderdag 14 maart 2024	
			15:00	22:00	15:00	22:00
1	Fuchsiastraat	42	6	10	9	9
2	Fontijnkruidhof	8	3	4	3	4
3	Fuchsiastraat	0	2	3	4	5
4	Fuchsiastraat	6	4	9	4	6
5	Fuchsiastraat	8	6	11	5	10
6	Fuchsiastraat	15	14	18	11	16
7	Begoniahof	5	2	5	3	5
8	Geraniumhof	16	8	14	6	14
9	Geraniumhof	20	11	22	10	13
	Totaal	120	56	96	55	82
	Totaal nog beschikbaar		64	24	65	38

Tabel 3 geeft de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied weer. Conform de Nota parkeernormen van de gemeente Teylingen¹ wordt een bezettingspercentage van 90% in een woonwijk geaccepteerd. Bij een bezettingspercentage hoger dan 90% ontstaat zoekverkeer, wat resulteert in extra verkeersstromen, foutief parkeren en ongewenste verkeerssituaties. Met deze redenatie is de volgende onderverdeling uitgewerkt:

- Groen is een bezettingsgraad lager dan 90%
- Oranje is een bezettingsgraad tussen de 90% en 100%
- Rood is een bezettingsgraad van 100% of meer
- Paars is een sectie zonder parkeercapaciteit

¹ Bron: Nota parkeernormen 2023, gemeente Teylingen d.d. 30-08-2023.

Tabel 3 Bezettingsgraad per telmoment.

Nr.	BEZETTINGSGRAAD	Totaal parkeer- aanbod	Parkeerdrukmeting			
			Bezetting op			
			Dinsdag 12 maart 2024		Donderdag 14 maart 2024	
			15:00	22:00	15:00	22:00
1	Fuchsiastraat	42	14%	24%	21%	21%
2	Fontijnkruidhof	8	38%	50%	38%	50%
3	Fuchsiastraat	0				
4	Fuchsiastraat	6	67%	150%	67%	100%
5	Fuchsiastraat	8	75%	138%	63%	125%
6	Fuchsiastraat	15	93%	120%	73%	107%
7	Begoniahof	5	40%	100%	60%	100%
8	Geraniumhof	16	50%	88%	38%	88%
9	Geraniumhof	20	55%	110%	50%	65%
	Totaal	120	47%	80%	46%	68%
	Totaal nog beschikbaar		64	24	65	38

3.2 Analyse resultaten parkeerdrukmeting

Uit het resultaat van het parkeeronderzoek blijkt dat de totale bezettingsgraad binnen het onderzoeksgebied niet boven de 80% komt. Er zit echter veel verschil tussen de parkeerbezetting van de secties. In de secties 4, 5, 6, 7 en 9 is een bezettingsgraad geconstateerd van 100% of meer. In deze secties is in de avonden sprake van een tekort aan parkeervoorzieningen. In sectie 3 zijn er op elk telmoment parkeerders waargenomen. Parkeren in sectie 3 is ongewenst en onveilig vanwege het bochtige verloop, het gebrek aan uitzicht op de fietsoversteek Kroospad en het smalle wegprofiel. Een mogelijke verklaring is dat bewoners van de omgeving Krooshof/Waterleliweg e.o. parkeren langs de Fuchsiastraat om daarmee een omrijdbeweging door de woonwijk naar de Oosthoutlaan te vermijden.

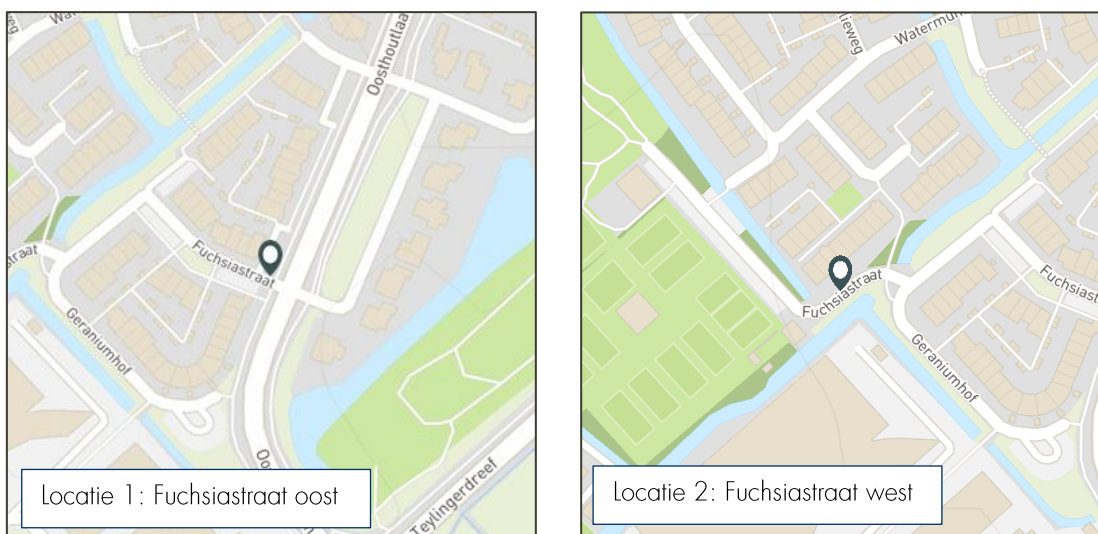
Verder valt op dat de parkeerterreinen aan de Fuchsiastraat (sectie 1) en Fontijnkruidhof (sectie 2) relatief beperkt worden gebruikt. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat deze parkeervoorzieningen buiten het zichtveld van omliggende woningen zijn gelegen en daardoor als sociaal onveilig worden ervaren. Of dat deze parkeervoorzieningen te krap zijn vormgegeven.

4. Verkeersonderzoek (verkeerstellingen)

Om de verkeersintensiteiten en de gereden snelheid binnen het onderzoeksgebied te bepalen zijn er verkeerstellingen uitgevoerd. Op twee locaties zijn in de periode van dinsdag 27 februari tot en met zondag 17 maart de verkeersintensiteiten en bijbehorende snelheden gemeten door middel van een telslang.

4.1 Locaties verkeersonderzoek

In Afbeelding 2 zijn de locaties van de verkeerstellingen aangegeven. Deze locaties zijn in samenspraak met de gemeente Teylingen gekozen. Locatie 1 bevindt zich aan de ingang van de Fuchsiastraat en locatie 2 bevindt zich op de toegangsweg van het kinderdagverblijf en de sportvelden.



Afbeelding 2 Locaties verkeerstellingen

4.2 Resultaten verkeersonderzoek verkeersintensiteiten

Door middel van verkeerstellingen is inzicht verkregen in het aantal voertuigen dat door het onderzoeksgebied rijdt. In de onderstaande tabellen zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 4 Resultaten verkeerstelling locatie 1

Intensiteiten locatie 1: Fuchsiastraat oost								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	236	100%	218	100%	143	132	94	86
Dag (7-19u)	189	79,9%	172	78,9%	117	105	72	66
Avond (19-23u)	30	12,7%	30	14,0%	20	20	11	11
Nacht (23-7u)	17	7,4%	16	7,1%	6	7	11	9
Ochtendspits (7-9u)	24	10,0%	20	9,1%	7	6	16	14
Avondspits (16-18u)	53	22,4%	47	21,7%	41	35	12	12

Uit bovenstaande tabel met de telresultaten blijkt dat de etmaalintensiteit op de locatie Fuchsiastraat oost past bij een erftoegangsweg 30 km/uur. Een erftoegangsweg 30 km/uur binnen de bebouwde kom kan een verkeersintensiteit verwerken tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Met een etmaalintensiteit van 236 voertuigen blijft de gemeten verkeersintensiteit ruim onder deze grenswaarde.

Tabel 5 Resultaten verkeerstelling locatie 2

Intensiteiten locatie 2: Fuchsiastraat west								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	100	100%	84	100%	50	42	51	42
Dag (7-19u)	84	83,9%	69	82,8%	41	34	43	35
Avond (19-23u)	13	12,9%	11	13,6%	7	6	6	5
Nacht (23-7u)	3	3,3%	3	3,6%	2	2	1	1
Ochtendspits (7-9u)	7	6,7%	5	6,3%	5	4	1	1
Avondspits (16-18u)	34	33,8%	26	31,2%	15	12	19	14

Uit de bovenstaande tabel met de telresultaten blijkt dat ook de etmaalintensiteit op de locatie Fuchsiastraat west past bij een erftoegangsweg 30 km/uur. Met een etmaalintensiteit van 100 voertuigen blijft de gemeten verkeersintensiteit ruim onder de grenswaarde van 4.000 motorvoertuigen per etmaal.

Het verschil tussen de resultaten van Tabel 4 en Tabel 5 betreft bestemmingsverkeer in de Fuchiastraat, Begoniahof en Geraniumhof. De telresultaten uit Tabel 5 betreft het bestemmingsverkeer van en naar de dagopvang en sportvoorziening. Hieruit is te concluderen dat op een werkdag gemiddeld (100/236 motorvoertuigen per werkdagetmaal=) 42% van het verkeer bestemmingsverkeer is van en naar de dagopvang en sportvoorziening. Het overige verkeer (58%) heeft als bestemming de Fuchiastraat, Begoniahof en Geraniumhof.

4.3 Resultaten verkeersonderzoek snelheden

Naast de verkeersintensiteiten is ook de snelheid van het doorgaande verkeer gemeten. Op basis van de V85 (snelheid die door 85% van het passerend verkeer niet wordt overschreden) zijn de snelheden beoordeeld op basis van de weginrichting behorende bij een erftoegangsweg 30 km/uur. In de onderstaande tabellen zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 6 Resultaten snelheidsmeting locatie 1

Snelheid locatie 1: Fuchsiastraat oost			
	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid	9	11	8
V85	16	18	13
< 15 km/u	80,9%	71,2%	95,9%
15 - 20 km/u	17,6%	26,7%	3,7%
20 - 25 km/u	1,2%	1,9%	0,2%
25 - 30 km/u	0%	0%	0%
30 - 35 km/u	0,1%	0%	0,2%
35 - 40 km/u	0,1%	0,1%	0%
40 - 45 km/u	0%	0%	0%
> 45 km/u	0%	0%	0%

Uit bovenstaande tabel met de resultaten van de gemeten snelheden blijkt dat de snelheden ruim onder de maximumsnelheid van 30 km/uur liggen. Met een V85 van 16 km/uur is de gemeten snelheid laag.

Tabel 7 Resultaten snelheidsmeting locatie 2

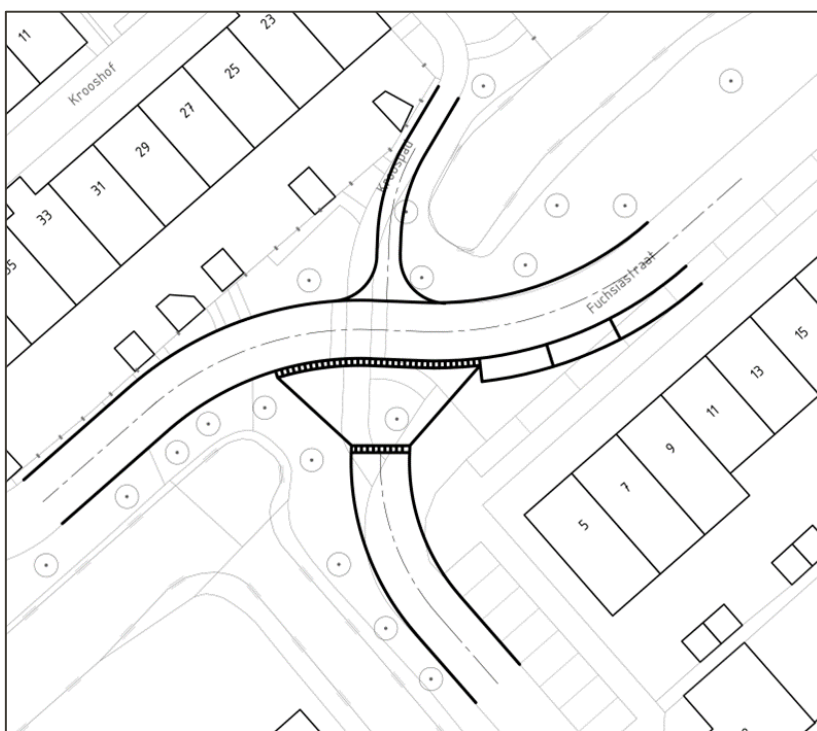
Snelheid locatie 2: Fuchsiastraat west			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	15	14	15
V85	20	20	21
< 15 km/u	33,9%	37,1%	30,8%
15 - 20 km/u	51,8%	51,7%	51,9%
20 - 25 km/u	12,4%	9,5%	15,2%
25 - 30 km/u	1,5%	1,5%	1,6%
30 - 35 km/u	0,2%	0,2%	0,2%
35 - 40 km/u	0,1%	0%	0,2%
40 - 45 km/u	0%	0%	0%
> 45 km/u	0%	0%	0%

Uit de bovenstaande tabel met de resultaten van de gemeten snelheden blijkt dat ook op de Fuchsiastraat West de snelheden ruim onder de maximumsnelheid van 30 km/uur liggen. Met een V85 van 20 km/uur is de gemeten snelheid laag.

5. Verkeersschouw

Op 14 maart 2024 heeft een verkeersveiligheidsauditor van Kragten een verkeersschouw uitgevoerd op de projectlocatie. Tijdens deze schouw heeft de auditor de huidige inrichting van de wegen in en rond het plangebied beoordeeld. Hieruit zijn verbetervoorstellen tot stand gekomen. Onderstaand de bevindingen:

- Het kruispunt Fuchsiastraat – Geraniumhof – Kroospad wordt veelvuldig gebruikt door fietsers van en naar het bedrijventerrein of door fietsers richting het zuiden. Dit resulteert in onveiligheid omdat weinig zicht is op de naderende fietsers vanwege hoge beplanting en erfafscheidingen. Tevens is de voorrangssituatie met het Geraniumhof onduidelijk ingericht vanwege de inritconstructie die niet conform het zogenaamde constructiecriterium is ingericht. Maar ook is hier het zicht beperkt op het naderende autoverkeer. Het voorstel is om het kruispunt te vereenvoudigen en de fietsoversteek te laten vervallen, zie onderstaande schetslijnen. Door de S-bocht te behouden, heeft de weg een snelheid remmende werking, zonder extra drempels toe te passen.



Afbeelding 3 Schetslijnen voorstel vereenvoudiging kruispunt Kroospad – Fuchsiastraat

- Vlak na de bocht staan regelmatig diverse auto's geparkeerd. Dit belemmert de doorgang voor grotere voertuigen van hulpdiensten, zoals brandweervoertuigen. Daarnaast is het niet mogelijk om met twee personenauto's elkaar te passeren als hier voertuigen geparkeerd staan. Gezien het beperkte zicht op een tegenligger is deze ruimte ondanks de lage intensiteiten wel gewenst. In de huidige situatie is er een risico dat bestuurders achterwaarts moeten gaan rijden bij een tegenligger en dit is onwenselijk. Advies luidt om hier een parkeerverbod in te stellen om hinderlijk parkeren te voorkomen.



Afbeelding 4 Foutparkeerders in de bocht van de Fuchsiastraat

- Langs de Fuchsiastraat zijn haakse parkeervakken gesitueerd. De maatvoering van de parkeervakken bedraagt 5,0x2,2 meter (LxB). Personenauto's zijn de afgelopen jaren steeds groter geworden. De afmetingen van de parkeervakken dienen daarom tegenwoordig 5,15x2,50 meter (LxB) te zijn. Daarnaast dient de rijbaan voldoende breed te zijn voor de manoeuvre om het parkeervak in- en uit te rijden. De huidige rijbaan is 5,00 meter en dient 6,00 meter te bedragen.



Afbeelding 5. Krappe parkeerplaatsen en beperkte parkeerwegbreedte bij parkeerplaatsen sportvoorziening

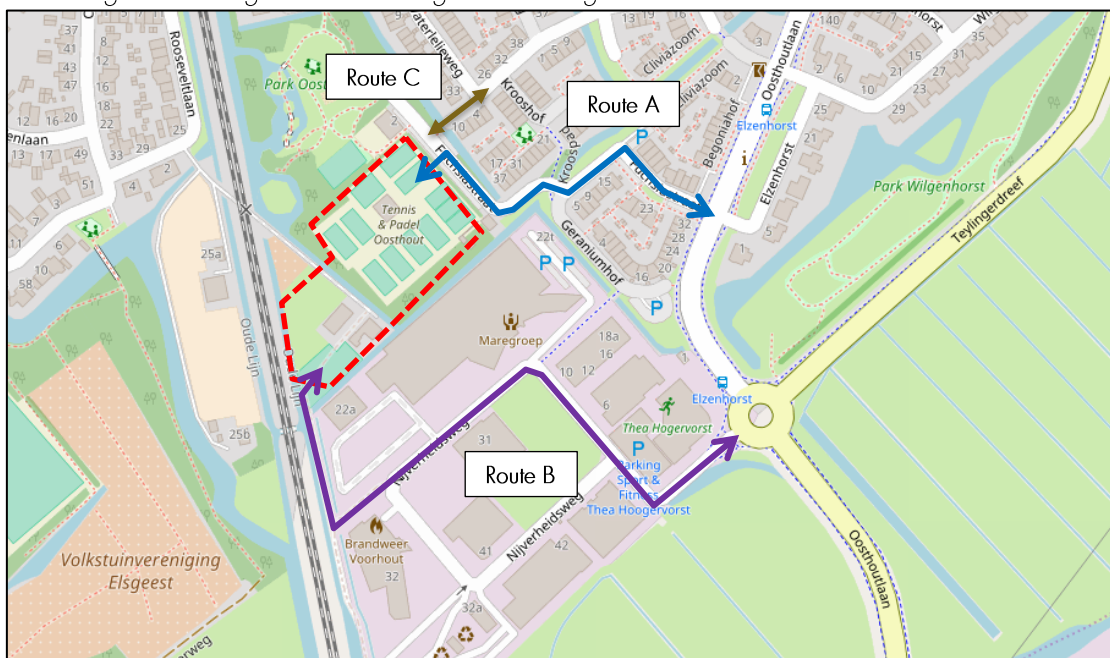
Als conclusie van de uitgevoerde verkeersschouw is te concluderen dat de Fuchsiastraat in de huidige situatie niet ideaal is ingericht. Met verschillende aanpassingen kan zowel het rijcomfort, parkeersituatie en verkeersveiligheid worden verbeterd.

6. Toekomstige ontwikkeling

Met de beoogde ruimtelijke ontwikkeling wordt het sportpark aan de Fuchsiestraat ontwikkeld tot woningbouw. Door deze ontwikkeling ontstaat er een nieuwe verkeersstroom en parkeerbehoefte binnen het projectgebied. Om een schatting te maken van de verkeersstroom wordt er gerekend met de bouw van 80 appartementen. Volgens de landelijke normen² zorgt één huur appartement midden (Matig stedelijk, Rest bebouwde kom, gemiddelde kengetal) voor 3,6 verkeersbewegingen per etmaal. Dit resulteert in een maximale toename van maximaal van 288 voertuigbewegingen per etmaal.

Om deze nieuwe verkeersstroom in goede banen te leiden heeft de gemeente drie beoogde ontsluitingsroutes bedacht. In de onderstaande afbeelding zijn de beoogde ontsluitingsroutes (routes A, B en C) van de nieuwbouwlocatie weergegeven.

Afbeelding 6 Ontsluitingsroutes toekomstige ontwikkeling



Route A maakt gebruik van de huidige verbinding over de Fuchsiestraat. Route B leidt het verkeer vanaf de nieuwbouwlocatie via het industrieterrein naar de rotonde Oosthoutlaan. Route C zal gebruik maken van de aanrijroute van Route A, maar maakt ook de verbinding tussen de Fuchsiestraat en de Waterlelieweg beschikbaar voor doorgaand autoverkeer.

Naast routes A tot en met C is er ook een verbinding over het spoor met de Rooseveltlaan. Deze verbinding is niet mogelijk om de nieuwbouwlocatie te ontsluiten, omdat deze onbewaakte spoorovergang op termijn opgeheven zal worden. Daarom is deze route niet meegenomen in de beoordeling van de diverse ontsluitingsroutes.

² CROW publicatie 744: Parkeerkencijfers 2024

6.1 Beoordelen aanrijroutes ruimtelijke ontwikkeling

Elke route heeft zijn voor- en nadelen. Om de verschillende routes te beoordelen zijn de volgende beoordelingsaspecten meegenomen: knelpunten, weginrichting, intensiteiten en ontsluiting.

Tabel 8 Beoordeling aanrijroutes nieuwe ontwikkeling

	Route A	Route B	Route C
Knelpunten	Uit de verkeersschouw blijkt dat de aansluiting op het kruispunt Kroospad – Fuchsiastraat onoverzichtelijk is. Een toename aan verkeersintensiteiten is op dit kruispunt niet wenselijk. (Score -)	Route B komt langs de brandweerkazerne. Bij een grote toename aan verkeersintensiteiten komt de bereikbaarheid van hulpdiensten in het geding. (Score -)	Route C zorgt voor een nieuwe ontsluiting van de wijk, waardoor de intensiteiten in de Fuchsiastraat zullen toenemen (Score -)
Intensiteiten	Uit de verkeerstelling blijkt dat de etmaalintensiteiten passen binnen de normen van een erftoegangsweg 30 km/uur. De berekende maximale toename van de verkeersintensiteiten is hier nog ruim mogelijk. (Score +)	Er zijn geen intensiteiten bekend van het industrieterrein. Wel zijn de bestaande wegen ruim opgezet en maken geen deel uit van een doorgaande route. De berekende maximale toename van de verkeersintensiteiten zal hier hoog waarschijnlijk mogelijk zijn. (Score +)	Met een extra ontsluiting aan de Oosthoutlaan vanuit de wijk, zullen verkeerstromen anders gaan lopen waaronder de kortste route naar de snelweg. Naar verwachting zal de intensiteiten dan flink toenemen en op de Bloemenschans afnemen. (Score -)
Ontsluiting	Route A ontsluit aan op de gebiedsontsluitingsweg Oosthoutlaan. (Score +)	Route B ontsluit aan op de rotonde op de gebiedsontsluitingsweg Oosthoutlaan. Het is daarbij ongewenst dat woningen via een industrieterrein wordt ontsloten in verband met vrachtverkeer, hulpdiensten en overlast (Score -)	Route C ontsluit de huidige wijk aan op Route A (Score +)
Kosten	Aan het mogelijk aanpassen van het kruispunt Kroospad – Fuchsiastraat zijn kosten verbonden. (Score -)	Er dient een nieuwe verbinding gemaakt te worden tussen de ontwikkellocatie en het bestaande wegennet. Deze ingreep brengt veel kosten met zich mee. (Score -)	De huidige doorsteek dient verbreed te worden, naast de kosten die bij Route A zijn benoemd (Score -)
Score	0	- 3	- 3

7. Conclusies

Op basis van dit mobiliteitsonderzoek volgen onderstaande conclusies.

Parkeerdrukmeting

Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat binnen het onderzoeksgebied nog ruimte is om te parkeren. Met een hoogst gemeten bezettingsgraad van 80% is de grenswaarde van 90% nog niet bereikt. Wat opvalt in de resultaten van het parkeeronderzoek zijn het aantal secties waarbij de grens van 100% bezettingsgraad wordt overschreden. Dit is ongunstig voor de omgeving, aangezien dit resulteert in foutparkeerders en zoekverkeer in de straten. Uit het onderzoek blijkt echter dat er voldoende ruimte is op een acceptabele loopafstand (> 100 meter) maar dat hier geen gebruik van wordt gemaakt, mogelijk door de maatvoering of gebrek aan toezicht op de betreffende parkeervoorzieningen.

Verkeersonderzoek

Door middel van verkeerstellingen is inzicht verkregen in de etmaalintensiteit op twee locaties. Uit de resultaten blijkt dat de etmaalintensiteiten ruim lager liggen dan de acceptabele grenswaarde van 4.000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg 30 km/uur. Hiermee kan geconcludeerd worden dat de huidige etmaalintensiteiten passen bij de functie van de wegen. De snelheden op de twee onderzoeklocaties zijn tevens lager dan de maximumsnelheid van 30 km/uur.

Verkeersschouw

Uit de verkeersschouw zijn een aantal onderdelen naar voren gekomen die zijn opgevallen binnen het projectgebied. Bij de ontwikkeling van de nieuwbouwlocatie aan de Fuchsiastraat nemen de verkeersbewegingen naar waarschijnlijkheid toe. Het kruispunt Kroospad – Fuchsiastraat kan hierdoor onder druk komen te staan. In de huidige situatie is het kruispunt onoverzichtelijk en door middel van het aanpassingsvoorstel (zie Afbeelding 3) kan het kruispunt overzichtelijker gemaakt worden.

Toekomstige ontwikkeling

Elke beoogde ontsluitingsroute naar de nieuwbouwlocatie heeft zijn voor- en nadelen. Route A, de ontsluiting via de Fuchsiastraat, heeft hierbij de voorkeur aangezien dit resulteert in geringe infrastructurele aanpassingen en deze wegen ook voldoende restcapaciteit hebben om een eventuele toename van verkeer te verwerken.

8. Aanbevelingen

Binnen het projectgebied is er nog ruimte om extra parkeerbehoefte op te vangen. Er zijn echter een paar secties waar de parkeerdruk hoog is. Hierdoor ervaren buurtbewoners parkeeroverlast. Aan de hand van dit onderzoek volgt dat de parkeerplaatsen niet optimaal benut worden binnen het projectgebied. Het advies luidt om dit aspect mee te nemen in de besluitvorming over de nieuwbouwlocatie, bijvoorbeeld door het optimaliseren van het parkeerterrein aan de Fuchsiastraat. De beoogde ontsluitingsroute van en naar de Fuchsiastraat volstaat, mits het kruispunt Kroospad – Fuchsiastraat overzichtelijker gemaakt wordt en een parkeerverbod wordt ingesteld aan de achterzijde van de woningen aan de Krooshof.

Bijlagen

Bijlage 1: Rapport parkeeronderzoek Fuchsiastraat Voorhout Meetel

Bijlage 2: Telgegevens Locatie 1 Fuchsiastraat Voorhout Meetel

Bijlage 3: Telgegevens Locatie 2 Fuchsiastraat Voorhout Meetel

Notitie

Betreft	Parkeernotitie Tennispark Fuchsiastraat Voorhout
Ons kenmerk	TEY015
Datum	30 oktober 2025
Behandeld door	Stefan Vlijm en Tim van Wijk

1. Inleiding

Kragten heeft eerder verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de Fuchsiastraat in Voorhout. In het rapport '20250422-TEY014-VKR-MEM-Mobiliteitsonderzoek Fuchsiastraat Voorhout V3' zijn meerdere punten aangehaald ter behoeve van de verkeerskundige situatie in de Fuchsiastraat te Voorhout; de parkeersituatie is in beeld gebracht, de verkeerskundige inrichting van de Fuchsiastraat is geanalyseerd en de aanrijroutes van en naar de mogelijke ontwikkeling van het tennispark zijn overwogen. In het huidige stedenbouwkundigplan van de ontwikkelaar Van der Hulst zijn 80 woningen/appartementen beoogd binnen het terrein van het voormalig Tennispark. In deze notitie worden concreet de vervolgacties van het voorgaand onderzoek omschreven met een aanvullend advies, gekeken naar de ontwikkeling van het tennispark op het gebied van parkeren, ontsluiting en wegontwerp.



Afbeelding 1 Beoogde ontwikkeling van het Tennispark Oosthout te Voorhout (Bron: Concept stedenbouwkundigplan februari 2025)

2. Parkeren

Ontwikkeling Tennispark Fuchsiastraat

De boogde ontwikkeling betreft de bouw van 80 woningen. Het plan bestaat uit 24 zorgwoningen, in het specifiek voor mensen met autisme, 10 seniorenwoningen, 22 starterswoningen en 24 gezinswoningen. De verschillende type woningen en de bijbehorende parkeernorm, uit de Nota Parkeernormen 2024 gemeente Teylingen, is weergegeven in Tabel 1. Hierin staat benoemd dat er 88 parkeerplaatsen nodig zijn voor bewoners en 16 voor bezoekers, in totaal betreft dit een parkeerbehoefte van 104 parkeerplaatsen.

Wanneer deze parkeerbehoefte wordt berekend voor dubbelgebruik aan de hand van de aanwezigheidspercentages, weergegeven in Tabel 2 gebaseerd op de Nota Parkeernormen (gemeente Teylingen), worden op het drukste moment (avond door de weeks), 92 parkeerplaatsen bezet. Binnen het beoogde plan worden 103 parkeerplaatsen gerealiseerd, wat resulteert in een restcapaciteit van 11 parkeerplaatsen.

	Hoeveelheid	Parkeernorm Bewoners	Parkeernorm Bezoekers	Parkeerbehoefte Bewoners	Parkeerbehoefte Bezoekers
Gezinswoningen	24	1,6	0,2	38,4	4,8
Seniorenwoning	10	1,1	0,2	11	2
Starterswoning Boven	22	1,1	0,2	24,2	4,4
Zorgappartement	24	0,6	0,2	14,4	4,8
Totaal	80			88	16

Tabel 1 Parkeerbehoefte berekening ontwikkeling Tennispark Fuchsiastraat

	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdagavond
Wonen bewoners	50%	90%	100%	80%
Wonen bezoekers	20%	80%	0%	100%

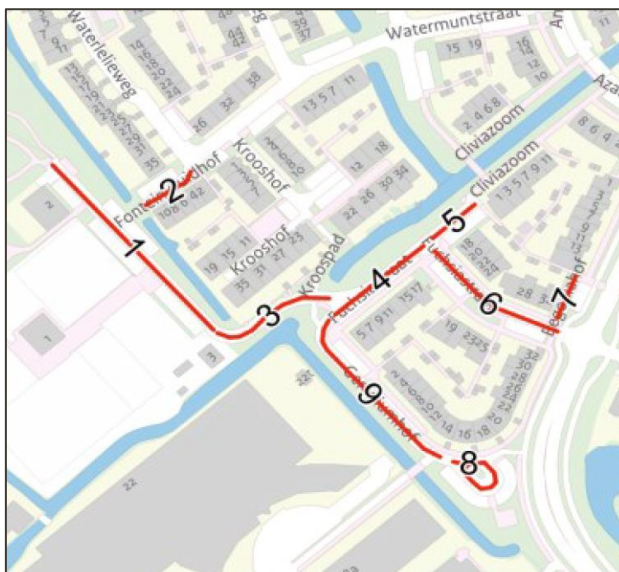
Tabel 2 Aanwezigheidspercentages

	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdagavond
Wonen bewoners	44	79,2	88	70,4
Wonen bezoekers	3,2	12,8	0	16
	47,2	92	88	86,4

Tabel 3 Parkeerbehoefte berekend a.d.h.v. de aanwezigheidspercentages

Parkeren huidige bewoners Fuchsiastraat

In het parkeeronderzoek van maart 2024 is geconcludeerd dat de parkeerdruk rondom de huidige woningen van de Fuchsiastraat relatief hoog is, met een tekort van 12 parkeerplaatsen op een werkdag in de avond in de onderzoeksgebieden 3 t/m 9. Dit tekort ontstaat door foutparkeerders in de onderzoeksgebieden 3 en 4, terwijl op het parkeerterrein in onderzoeksgebied 1 nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Er is daarom sprake van ongewenst parkeergedrag en niet van een daadwerkelijk te kort aan parkeerplaatsen in de Fuchsiastraat.



Afbeelding 2 Onderzoeksgebied parkeeronderzoek 12 en 14 maart 2024

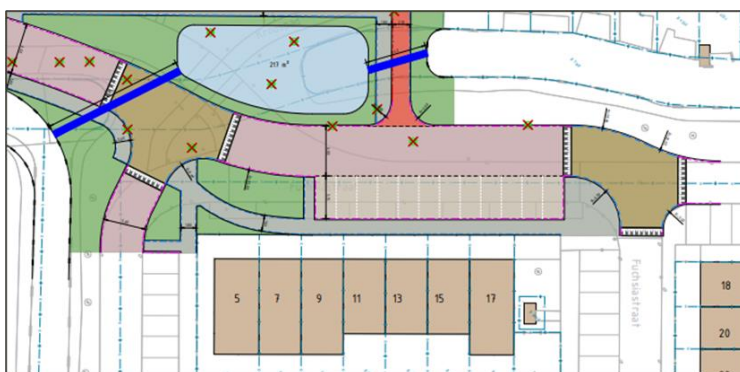
De beoogde ontwikkeling heeft in principe geen effect op de parkeerdruk. Het parkeren wordt allemaal op eigen terrein opgevangen zoals opgenomen in de LIOR van de gemeente Teylingen. Wel dient er mogelijk een calamiteitendoorsteek gerealiseerd te worden naar het Fontijnkruidhof (onderzoeksgebied 2), deze wordt nader toegelicht in paragraaf 2 Ontsluiting. Met de realisatie van deze doorsteek komen 4 openbare parkeerplaatsen te vervallen in de Fuchsiastraat (onderzoeksgebied 1). Dit resulteert in een beschikbare parkeercapaciteit van $(42 \text{ bestaand} - 26 \text{ van de ontwikkeling} - 4 \text{ calamiteitendoorsteek}) = 12$ openbare parkeerplaatsen in onderzoeksgebied 1.

Herinrichting Fuchsiastraat sectie 3 en 4

Het gedeelte Fuchsiastraat tussen het Geraniumhof en het tennispark wordt met de ontwikkeling van het tennispark heringericht (onderzoeksgebied 3 en 4). Op dit moment wordt er op de rijbaan geparkeerd in sectie 3. Dit is niet toegestaan want aan het begin van de wijk staat een parkeerverbodszone-bord. Dit betekent dat het in de wijk enkel is toegestaan om binnen de aangegeven vakken te parkeren. Ook in de toekomstige situatie blijft dit verbod van kracht. De mensen die op de rijbaan geparkeerd stonden moeten dus elders in de wijk parkeren. Wanneer men toch in sectie 3 blijft parkeren is informeren en uiteindelijk handhaven de enige optie om dit ongewenste parkeergedrag te voorkomen. Het tekort aan parkeercapaciteit in sectie 3 tot en met 9 wordt deels opgevangen in sectie 4. Hier worden de 6 langspaarvakken omgezet naar 12 haakse parkeervakken. Het resultaat hiervan is dat 6 parkeervakken worden toegevoegd aan de totale parkeercapaciteit in sectie 4.



Afbeelding 3 Huidige situatie sectie 4, met 6 langspaarvakken



Afbeelding 4 Toekomstige situatie sectie 4, met 12 haakse parkeervakken

Wanneer deze ruimtelijke wijzigingen worden doorgevoerd in het uitgevoerde parkeeronderzoek in maart 2024, in het rood weergegeven in Tabel 4 en Tabel 5 op pagina 5, resulteert dit in een volledige parkeerbezetting van 100% op de dinsdagavond in het gehele gebied. Als er enkel wordt gekeken naar de bestaande wijk in onderzoeksgebied 3 t/m 9 in de nieuwe situatie, zoals weergegeven in Tabel 6 en Tabel 7 op pagina 5, ontstaat een parkeerbezetting van 104% met een tekort van 3 parkeerplaatsen.

Nr.	ABSOLUUT	Parkeerplaatsen				
		Totaal parkeer- aanbod	Bezetting op			
			Dinsdag 12 maart 2024		Donderdag 14 maart 2024	
			15:00	22:00	15:00	22:00
1	Fuchsiestraat	12	8	13	13	14
2	Fontijnkruidhof	8	3	4	3	4
3	Fuchsiestraat	0	0	0	0	0
4	Fuchsiestraat	12	4	9	4	6
5	Fuchsiestraat	8	6	11	5	10
6	Fuchsiestraat	15	14	18	11	16
7	Begoniahof	5	2	5	3	5
8	Geraniumhof	16	8	14	6	14
9	Geraniumhof	20	11	22	10	13
	Totaal	96	56	96	55	82
	Totaal nog beschikbaar		40	0	41	14

Tabel 4 Parkeerdruk Fuchsiestraat toekomstige ontwikkeling

Nr.	BEZETTINGSGRAAD	Parkeerdrukmeting				
		Totaal parkeer- aanbod	Bezetting op			
			Dinsdag 12 maart 2024		Donderdag 14 maart 2024	
			15:00	22:00	15:00	22:00
1	Fuchsiestraat	12	67%	108%	108%	117%
2	Fontijnkruidhof	8	38%	50%	38%	50%
3	Fuchsiestraat	0				
4	Fuchsiestraat	12	33%	75%	33%	50%
5	Fuchsiestraat	8	75%	138%	63%	125%
6	Fuchsiestraat	15	93%	120%	73%	107%
7	Begoniahof	5	40%	100%	60%	100%
8	Geraniumhof	16	50%	88%	38%	88%
9	Geraniumhof	20	55%	110%	50%	65%
	Totaal	96	58%	100%	57%	85%
	Totaal nog beschikbaar		64	24	65	38

Tabel 5 Parkeerdruk Fuchsiestraat toekomstige ontwikkeling in bezettingsgraad

Nr.	ABSOLUUT	Parkeerplaatsen				
		Totaal parkeer- aanbod	Bezetting op			
			Dinsdag 12 maart 2024		Donderdag 14 maart 2024	
			15:00	22:00	15:00	22:00
3	Fuchsiestraat	0	0	0	0	
4	Fuchsiestraat	12	4	9	4	6
5	Fuchsiestraat	8	6	11	5	10
6	Fuchsiestraat	15	14	18	11	16
7	Begoniahof	5	2	5	3	5
8	Geraniumhof	16	8	14	6	14
9	Geraniumhof	20	11	22	10	13
	Totaal	76	45	79	39	64
	Totaal nog beschikbaar		31	-3	37	12

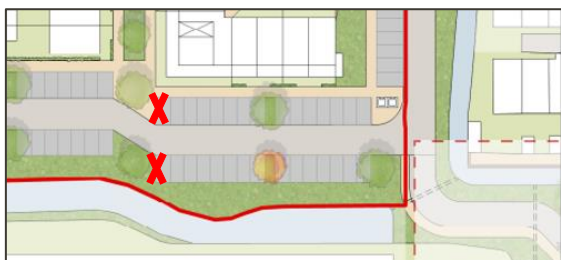
Tabel 6 Parkeerdruk Fuchsiestraat in de nieuwe situatie in de bestaande woonwijk (secties 3 t/m 9)

Nr.	BEZETTINGSGRAAD	Totaal parkeer- aanbod	Parkeerdrukmeting			
			Bezetting op			
			Dinsdag 12 maart 2024		Donderdag 14 maart 2024	
			15:00	22:00	15:00	22:00
3	Fuchsiestraat	0				
4	Fuchsiestraat	12	33%	75%	33%	50%
5	Fuchsiestraat	8	75%	138%	63%	125%
6	Fuchsiestraat	15	93%	120%	73%	107%
7	Begoniahof	5	40%	100%	60%	100%
8	Geraniumhof	16	50%	88%	38%	88%
9	Geraniumhof	20	55%	110%	50%	65%
	Totaal	76	59%	104%	51%	84%
	Totaal nog beschikbaar		31	-3	37	12

Tabel 7 Parkeerdruk Fuchsiestraat in de nieuwe situatie in de bestaande woonwijk (secties 3 t/m 9) in bezettingsgraad

Conclusie parkeren

Voor de ontwikkeling van het Tennispark Fuchsiastraat worden bij het realiseren van 80 woningen 105 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op het drukste moment zullen er volgens het originele stedenbouwkundig plan 92 parkeerplaatsen bezet zijn met een restcapaciteit van 13 parkeerplaatsen. Echter vervallen er door de beoogde herinrichting van sectie 3 twee parkeerplekken ter hoogte van de aansluiting bij de nieuwbouwontwikkeling, zie onderstaande afbeelding, wat resulteert in een restcapaciteit van 11 parkeerplaatsen.



Afbeelding 5 Stedenbouwkundig plan van der Hulst



Afbeelding 6 Optimalisatie stedenbouwkundig plan

De huidige bewoners van de Fuchsiastraat hebben precies voldoende parkeerplaatsen als wordt vergeleken met het gehele gebied. Indien enkel wordt gekeken naar de parkeerplaatsen rondom de woningen in de Fuchsiastraat (onderzoeksgebieden 3 t/m 9) is er sprake van een parkeertekort van 3 parkeerplaatsen op het drukste moment van de week. Een gedeelte van dit tekort is al opgevangen met de herinrichting van de parkeervakken in de Fuchsiastraat (onderzoeksgebied 4). De overige parkeerders kunnen hun auto parkeren binnen het plangebied van het tennispark, dat nog 11 parkeerplaatsen restcapaciteit heeft.

3. Ontsluiting

Ten behoeve van een goede bereikbaarheid in het geval van een calamiteit dient een woningbouwontwikkeling een noodontsluiting te hebben. Voor het tennispark wordt de mogelijkheid onderzocht om een noodontsluiting te realiseren ter hoogte van het Fonteinkruidhof. Wanneer deze gerealiseerd wordt vervallen mogelijk 4 parkeerplekken. De vormgeving van deze ontsluiting wordt verder afgestemd met de nood- en hulpdiensten.



Afbeelding 7 Locatie mogelijke noodontsluiting Fuchsiastraat - Fonteinkruidhof

4. Wegontwerp

De ontwikkeling van het tennispark biedt ruimte om te kijken naar de huidige inrichting van de Fuchsiastraat, met in het bijzonder de eerder genoemde sectie 3. In dit en het voorgaande verkeersrapport zijn hier een aantal punten over opgenomen. Deze punten betreffen:

- Het verbreden van de smalle parkeervakken langs het tennispark (aan de westzijde van onderzoeksgebied 1)
- Voorkomen dat op de rijbaan wordt geparkeerd tussen het kruispunt met de Geraniumhof en het tennispark (onderzoeksgebied 3)
- De aansluiting van de fietsverbinding op de Fuchsiastraat anders vormgeven, waarbij de automobilist het fietsverkeer duidelijk kan zien meet een voorrangssituatie die passend is bij een erftoegangsweg (gelijkwaardigheid)
- Mogelijkheid onderzoeken om meer parkeercapaciteit te creëren in het gebied

In bijlage 1 is het beoogde verkeerskundig ontwerp van de Fuchsiastraat weergegeven, waarin deze verbeterpunten zijn verwerkt. Daarbij is ook de mogelijke noodontsluiting naar het Fonteinkruidhof en het parkeertekort van de Fuchsiastraat meegenomen. In het verkeerskundig ontwerp zijn de volgende verkeerskundige keuzes gemaakt:

1. Kruispuntplateaus

Alle kruispunten van de Fuchsiastraat worden uitgevoerd met een plateau, dat de gelijkwaardigheid van het kruispunt aanduidt en de snelheid verlaagt. Hiermee vervalt de inritconstructie van het woonerf Geraniumhof. Het Geraniumhof krijgt de functie van een 30 km/uurweg zonder woonerfstatus, vergelijkbaar met de naastgelegen straten. Hierdoor sluit de 30km/u zone beter aan op de richtlijnen zoals opgenomen in de LIOR van de gemeente Teylingen en het CROW.

2. Fietspad Zuid-Noord verbinding

Het fietspad is aan beide zijden vanaf de rijbaan niet goed zichtbaar. Daarnaast is het ongebruikelijk om de voorrang te regelen binnen een 30km/u zone. Hier geldt over het algemeen verkeer van rechts heeft voorrang. In het nieuwe ontwerp is de fietsaansluiting haaks aangesloten op de rijbaan. Dit zorgt voor beter zicht en een verhoging van de verkeersveiligheid.



Afbeelding 8 Huidige situatie fietsoversteek



Afbeelding 9 Toekomstige fietsaansluiting

3. Haaksparkeren ter hoogte van huisnummers 5 t/m 17

De langspareervakken (6) in sectie 3 worden omgezet naar haakse parkeervakken (12). Hierdoor krijg je een toename van 6 parkeervakken (zie Afbeelding 3 en Afbeelding 4 op pagina 4).

4. Aansluiting ontwikkeling Tennispark

Door een mindere bochtige vormgeving wordt het zicht in de straat verbeterd, daarnaast zorgt het verleggen van de fietsaansluiting voor verkeersveiliger inrichting

5. Noodontsluiting Fonteinkruidhof

Bij het realiseren van een noodontsluiting (zie Afbeelding 7 op pagina 6) vervallen een viertal parkeerplaatsen. Ook met het vervallen van de parkeerplaatsen blijft de capaciteit voldoende om de parkeervraag op te vangen.

6. Parkeerterrein ter hoogte van het Tennispark
Extra aandacht voor de afmetingen van het parkeerterrein ter hoogte van de nieuwbouw ontwikkeling.
Waarbij de huidige vormgeving aan de krappe kant lijkt.

Conclusie

In het voorgaande mobiliteitsonderzoek zijn verschillende knelpunten rondom parkeren, weginrichting en ontsluiting geïdentificeerd. In samenspraak met de gemeente Teylingen en op basis van de uitkomsten van diverse bewonersavonden is rekening gehouden met:

- Het tekort aan parkeerplaatsen in de Fuchsiastraat. Dit tekort wordt deels opgevangen met de herinrichting van de Fuchsiastraat (toevoeging van 6 parkeervakken door het omzetten van langsparkeren naar haaksparkeren) en de beschikbare restcapaciteit ter hoogte van de ontwikkeling van het tennispark (11 stuks);
- Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte conform de ontwerprichtlijnen van het CROW en de LIOR van de gemeente Teylingen
- Een mogelijke ontsluiting ter hoogte van het Fonteinkruidhof, voor nood- en hulpdiensten in het geval van een calamiteit.
- De weginrichting conform een erftoegangsweg (maximum snelheid van 30km/u)
- Aandacht voor het gebruik van de juiste maatvoering voor het parkeerterrein bij de nieuwbouwontwikkeling.

Het beoogde ontwerp vertaalt deze belangen en afwegingen in een verkeerskundig plan, zoals weergegeven in de bijlage 1: VO Mobiliteitsonderzoek Tennispark Oosthout Voorhout 05-09-2025.

Disclaimer

De nieuwe parkeerdruksituatie is gebaseerd op een nieuwe ontwerp van de Fuchsiastraat. Aanleiding voor dit nieuwe ontwerp was de huidige inrichting van de fietsoversteek en de verkeersonveilige aansluiting op het plangebied van Van der Hulst. Daarnaast zorgt het nieuwe ontwerp voor een toevoeging van netto 6 parkeervakken in sectie 4 ter gunste van de huidige bewoners. Het nieuwe ontwerp is dus zowel gunstig voor de parkeercapaciteit als de verkeersveiligheid. Echter is dit ontwerp niet integraal getoetst binnen de gemeente en dient nog afstemming plaats te vinden ter behoeve van de aansluiting op het plan van Van der Hulst. Het is mogelijk dat de uitkomsten van dit onderzoek af gaan wijken wanneer het voorgestelde ontwerp niet haalbaar blijkt.



- ### Verklaring
- Rijbaan betonstraalstenen KF keperverband
 - Kruispuntvlak betonstraalstenen KF keperverband
 - Parkeerplaats betonstraalstenen KF elleboogverband
 - Voetpad betegels 30x30x5 grijs
 - Fietspad betegels 30x30x8 rood
 - Groen
 - Nieuw water
 - Opsluitband 15x25 beton, grijs
 - Opsluitband 10x20 beton, grijs
 - Trottoirband 13/15x25 beton, grijs
 - Rijwielpadband 3/12x20 beton, grijs
 - Materiaalgrens
 - Beschoeiing
 - Duiker
 - Afsluitpaaltje
 - Boom te roeien

Lukken uit stedenbouwkundig plan vervallen

1	05-09-2025	SO naar VO Fuchsiestraat	THI	THW	SV
0	14-08-2025		THI	THW	SV
Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par	Verificatie

Mobiliteitsonderzoek Tennispark Oosthout Voorhout
Onderdeel:
Fuchsiestraat Variant - KLIC

Opdrachtgever:
Gemeente Teylingen

Fase:
Schetsontwerp

Formaat:
A0

Schaal:
1: 200

Projectnummer:
TEY015

Tekeningnummer:
2025-1626

Behorende bij doc. nr.:

Roeimond
Schiedamsedijk 166-168-170
Postbus 14, 8340 AA Roermond

te-Hertogenbosch
Hedendaagse 155-C, 5205-GR 't Hart
Postbus 2200, 5202 CH 't Hartogenbosch

089 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

Bloemenbuurt Voorhout

Onderzoek verkeerscirculatie

Kenmerk
Datum

Verkeerskundig onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt
Voorhout
2 december 2025



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	Pag. 3
2.	Huidige situatie	Pag. 5
3.	Effecten weghalen paaltje	Pag. 16
4.	Conclusies	Pag. 20

Bijlagen

A.	Verkeerstellingen
----	-------------------

Colofon

Titel rapport	Bloemenbuurt Voorhout Onderzoek verkeerscirculatie
Kenmerk	021589.20251127.R1.03
Datum publicatie	2 december 2025
Status	DEFINITIEF
Opdrachtgever	Gemeente Teylingen
Contactpersoon gemeente	Mevr. S. Keur
Opgesteld door	Goudappel
Projectteam Goudappel	Mobiliteit beweeg ons Dhr. M. de Baat, dhr. R. Vergeer



1. Inleiding

Kenmerk Verkeerskundig onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt Voorhout
Datum 2 december 2025



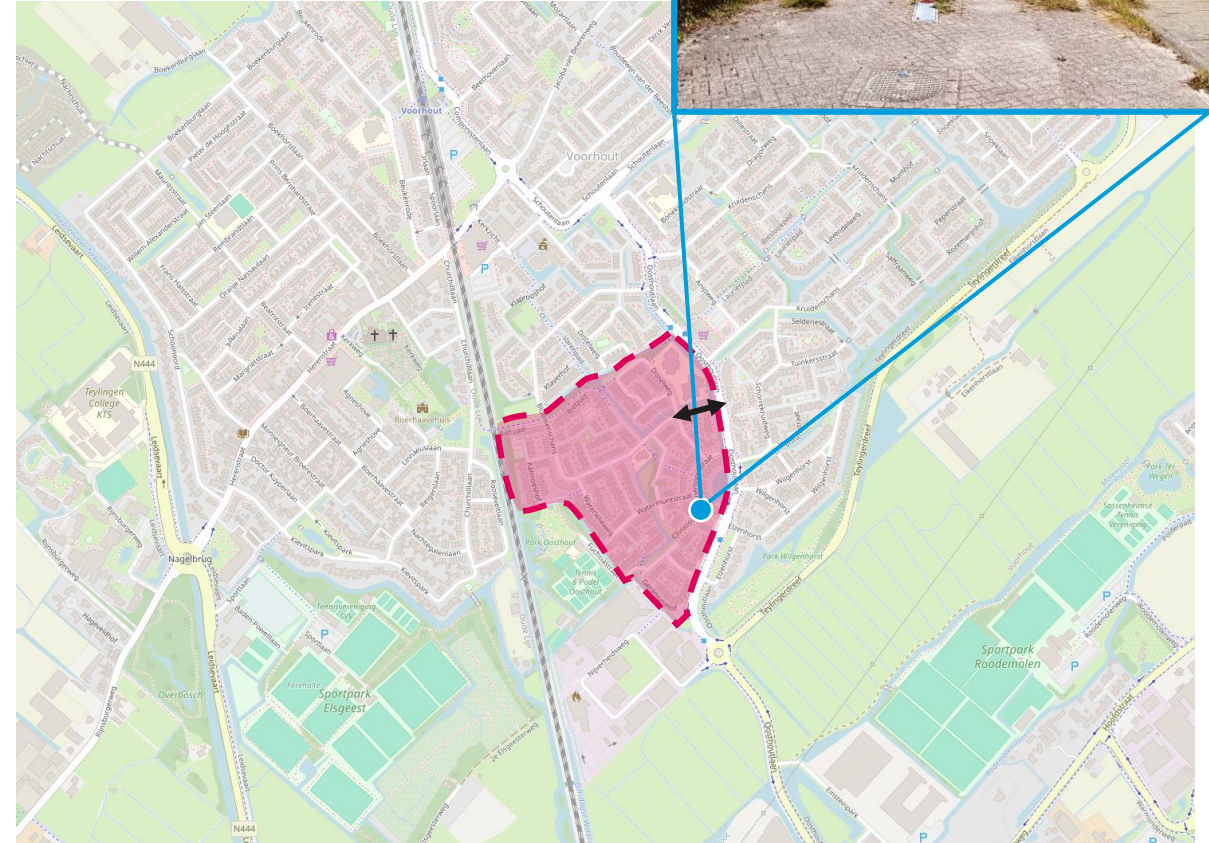
1. Inleiding

De gemeente Teylingen werkt aan het verbeteren van de mobiliteit en leefbaarheid in haar kernen. In de Bloemenbuurt in Voorhout zijn zorgen geuit door bewoners over de huidige verkeersontsluiting en verkeersdrukke. Bij de huidige ontsluiting wordt piekdrukke ervaren. Een groot deel van deze woonbuurt is via de Bloemenschans ontsloten op de Oosthoutlaan wat onderdeel is van de hoofdwegenstructuur van Voorhout. Ook wordt in bepaalde delen van de buurt een hoge parkeerdruk ervaren. De opgaven spelen niet in de hele buurt, maar het onderzoek is gericht op het deel van Bloemenbuurt zoals hiernaast weergegeven.

In de wijk is in het Azaleahof een fietsbrug gelegen die met een paaltje is afgesloten voor autoverkeer. De gemeente wil onderzoeken wat de gevolgen zijn wanneer de paaltjes eventueel weggehaald worden. Dit kan mogelijk een deel van de overlast in de wijk oplossen, omdat er een extra ontsluiting ontstaat waardoor het verkeer zich beter kan verdelen.

De huidige verkeerscirculatie binnen de wijk is onvoldoende in beeld om een besluit te kunnen nemen over het weghalen van de paaltjes en het openstellen van de brug voor gemotoriseerd verkeer. De gemeente Teylingen heeft behoefte aan een objectieve en verkeerskundige analyse van de bestaande situatie, en van de situatie wanneer de paaltjes op de brug bij het Azaleahof verwijderd worden.

De gemeente heeft daarom Goudappel gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de verkeerscirculatie in de Bloemenbuurt, met de nadruk op de bestaande verkeersstromen, mate van verkeersdrukke, werking en capaciteit van de huidige ontsluitingen en inzicht in de effecten van de openstelling van de (fiets)brug bij het Azaleahof. Deze notitie beschrijft de resultaten en conclusies van dit onderzoek.



Figuur: ligging Bloemenbuurt in Voorhout en locatie van de fietsbrug met paaltjes

2. Huidige situatie

Kenmerk
Datum

Verkeerskundig onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt Voorhout
2 december 2025

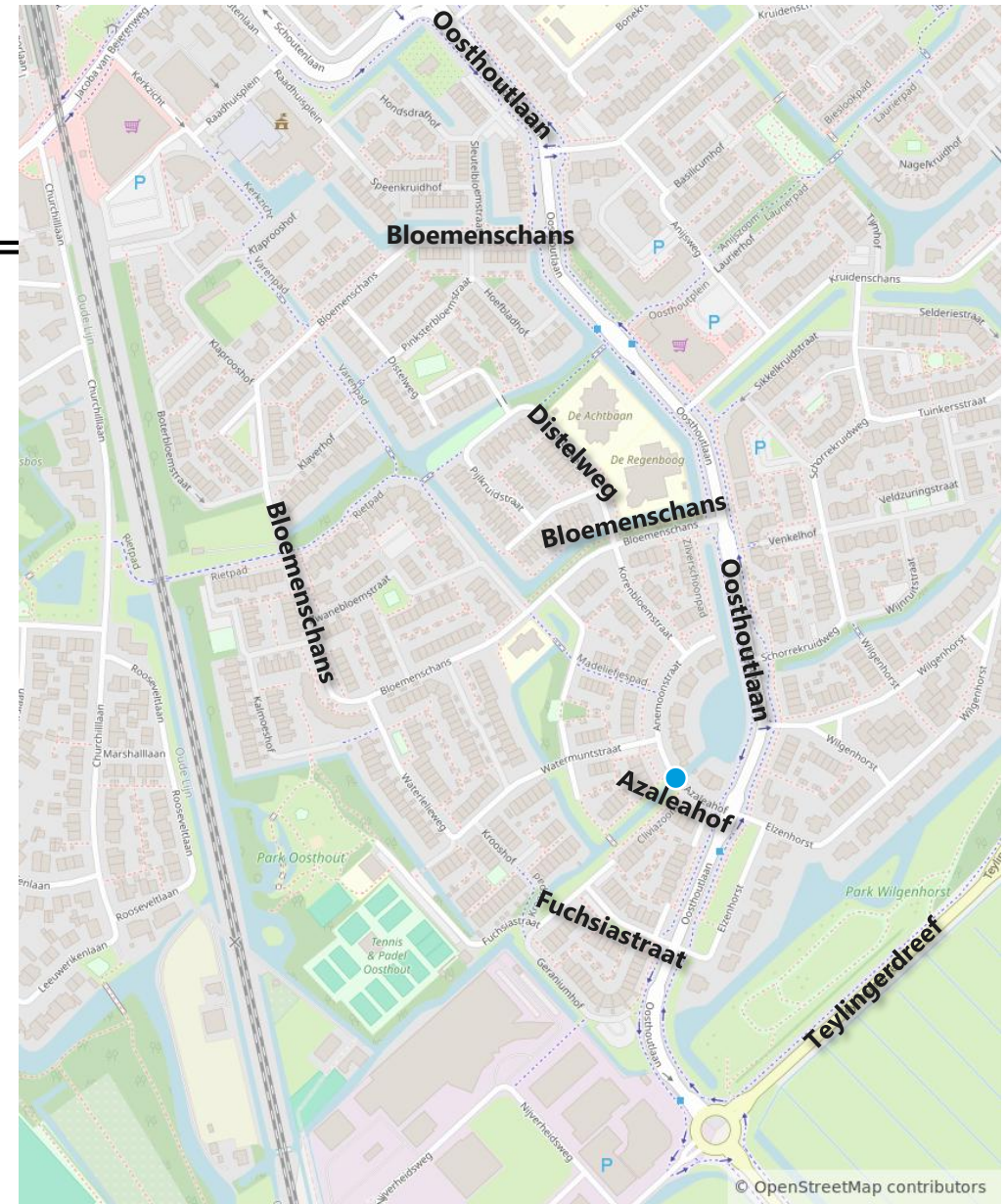


2. Huidige situatie

Om de impact van het weghalen van de paaltjes in kaart te brengen, is eerst naar de huidige situatie gekeken. In dit hoofdstuk zijn verschillende aspecten van de Bloemenbuurt in kaart gebracht, namelijk:

- a) Aanwezige functies
- b) Netwerk (auto, fiets)
- c) Huidige intensiteiten
- d) Parkeersituatie in de wijk
- e) Verkeersafwikkeling
- f) Verkeersveiligheid
- g) Parkeersituatie
- h) Bevindingen schouw

Op de volgende pagina's zijn elk van deze thema's verder uitgewerkt.



2. Huidige situatie

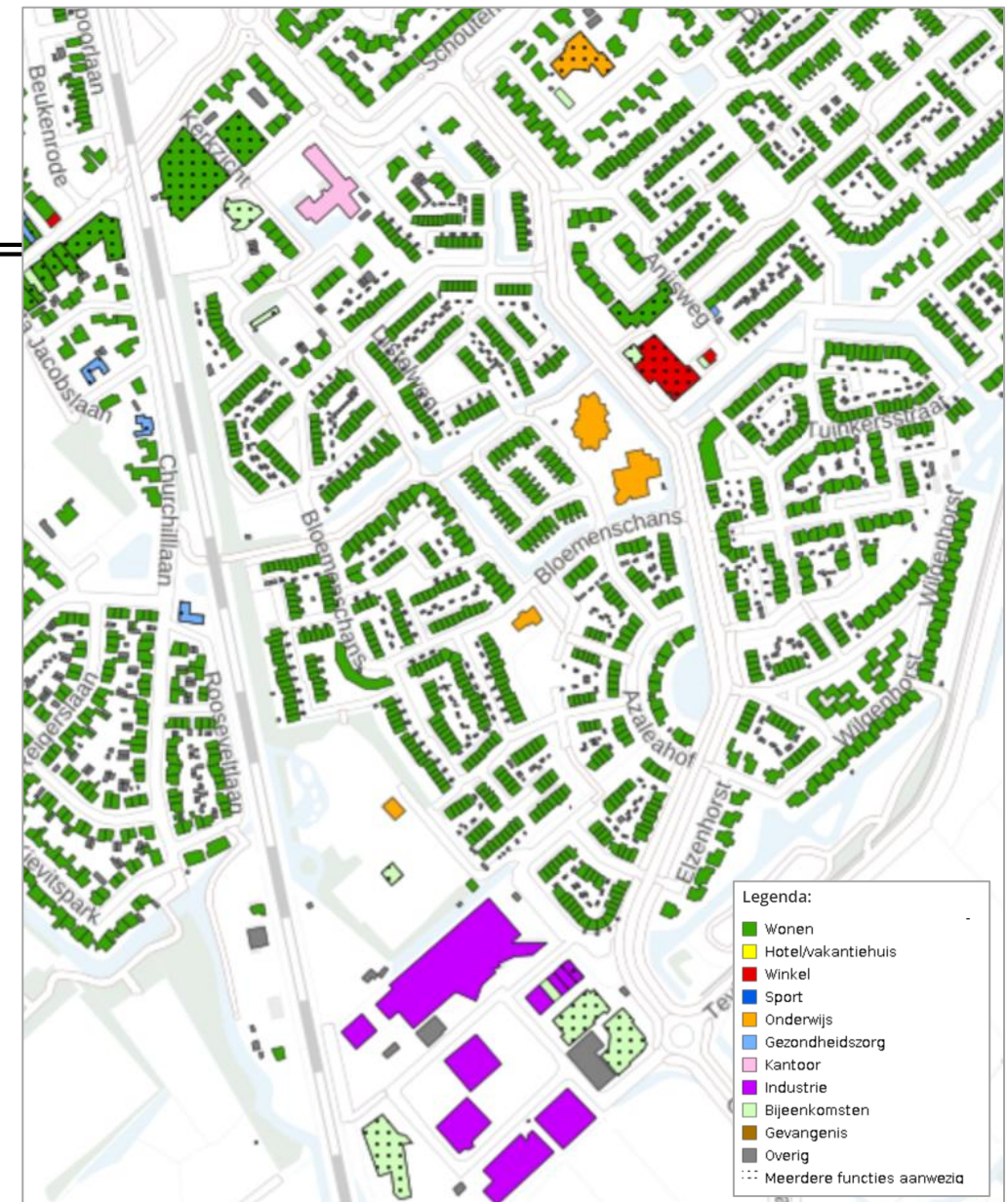
Aanwezige functies

De Bloemenbuurt is hoofdzakelijk een woonbuurt, met voornamelijk woningen. Dat is te zien op de kaart hiernaast, waarin de functie van ieder gebouw is weergegeven. Alle groene vlekken betreffen woningen.

Ook zijn er een tweetal basisscholen gelegen (De Regenboog en De Achtbaan) en een kinderdagverblijf. Beide scholen (de twee grotere oranje vlekken) zijn gevestigd aan de Distelweg in het oosten van de wijk. Deze scholen ontsluiten zich via de Bloemenschans op de Oosthoutlaan. De aanwezigheid van deze scholen heeft impact op de verkeersstromen binnen de Bloemenbuurt. Voornamelijk tijdens de haal- en brengtijden zorgen deze scholen voor een toename aan verkeersbewegingen, zoals verder toegelicht op pagina 8.

Aan de westkant, aan de Fuchsiastraat, is ook een voormalig tenniscomplex gelegen. Dit complex is niet meer actief, en er zijn plannen om dit gebied te ontwikkelen met nieuwe woningbouw. De nieuwe wijk wordt ontsloten via de Fuchsiastraat en zorgt voor een toename van slechts 200 mvt/etmaal. De effecten van deze ontwikkeling vallen echter buiten de scope van dit onderzoek.

Aan de noordkant van de Bloemenbuurt (aan het Raadhuisplein) is het gemeentehuis gelegen. Aan de zuidzijde (aan de Nijverheidsweg) is een bedrijventerrein gelegen (paarse vlakken). Deze functies hebben echter geen verdere impact op de verkeersstromen binnen de Bloemenbuurt, omdat deze delen van de Bloemenbuurt een aparte ontsluiting kennen.



2. Huidige situatie

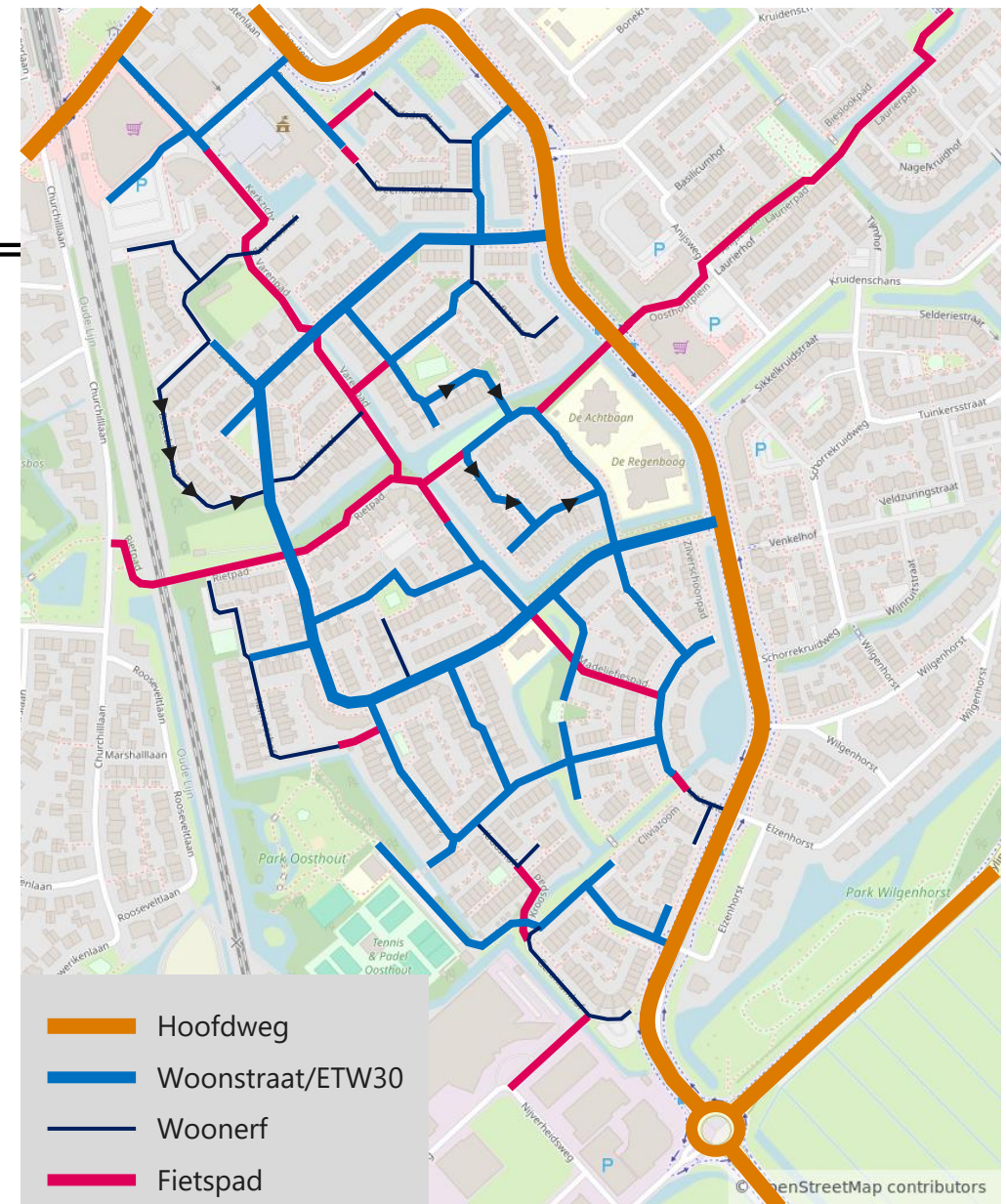
Opzet van de wijk: auto- en fietsnetwerk

Op de kaart hiernaast is het huidige wegennet in en rond de Bloemenbuurt in Voorhout in kaart gebracht. De Bloemenbuurt is in de jaren 80/90 ontwikkeld. Het heeft dan ook de kenmerkende opzet van die tijd als een zogeheten bloemkoolwijk, met meer kronkelige straten en woonerven. Deze opzet voorkomt doorgaand verkeer door de wijk, draagt bij aan lage snelheden in de wijk, en bij woonerven ligt de nadruk op de verblijfsfunctie (spelen op straat). Naast de wijk ligt de Oosthoutlaan die als hoofdweg voor doorgaand verkeer is bedoeld, zodat in de wijk enkel sprake is van bestemmingsverkeer.

Binnen de wijk zelf is ook een structuur/hiërarchie zichtbaar. De Bloemenschans is een soort verzamelweg, en vanaf deze weg zijn er aftakkingen naar andere (nog rustigere) woonstraten en naar woonerven. Heel de wijk is een 30km-zone, en bij de woonerven geldt dat verkeer stapvoets (15 km/u) moet rijden.

Enkele straten binnen de wijk zijn eenrichtingswegen, namelijk de Distelweg, Pijlkruidstraat en de Boterbloemenstraat. Juist deze straten liggen ook in de nabijheid van de twee basisscholen. Door het eenrichtingsverkeer wordt een soort circuit gerealiseerd voor haal- en brengverkeer, waardoor er minder conflicten en keerbewegingen zijn in de schoolomgeving.

Bij een ETW30 rijden fietsers standaard op de rijbaan met het autoverkeer mee. Ook zijn er in de wijk fietspaden aanwezig, welke doorsteekjes creëren in de wijk. Hierdoor ontstaat een fijnmazig fietsnetwerk in de wijk en is de wijk goed aangesloten op het fietsnetwerk buiten de wijk.

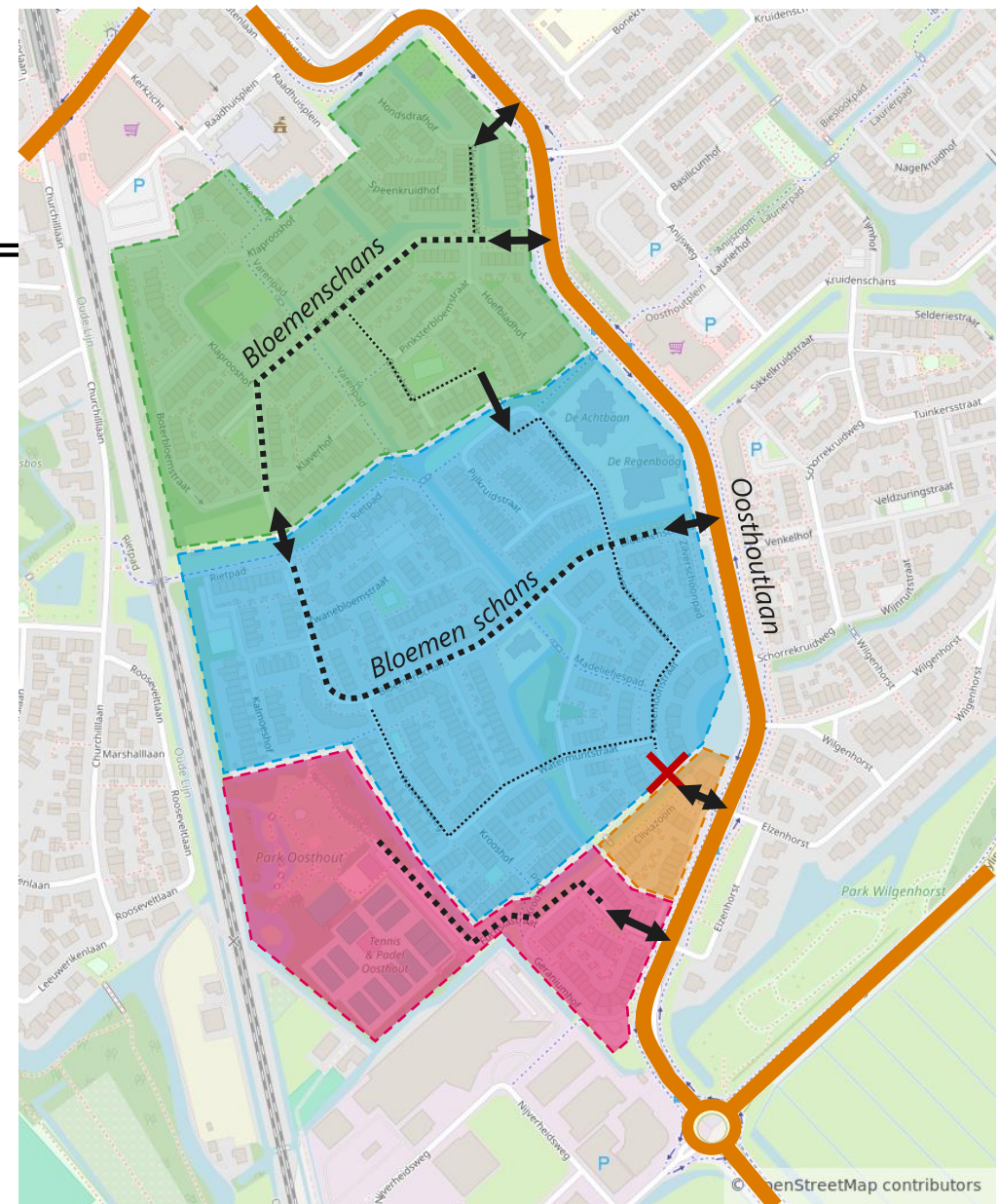


2. Huidige situatie

Auto-ontsluiting

De Bloemenbuurt is voor gemotoriseerd verkeer op diverse plekken aangesloten op de hoofdweg, op de Oosthoutlaan. Daardoor kan de wijk ten aanzien van de auto-ontsluiting in meerdere gebiedjes ingedeeld worden:

- **Blauwe gebied:** dit gebiedje omvat een groot deel van de wijk, en dit deel is met name via de Bloemenschans aangesloten op de Oosthoutlaan. Het blauwe gebied kan ook bereikt worden vanaf de hoofdweg door het groene gebiedje heen. Een deel van het verkeer doet dit ook, omdat dit soms de kortste route is.
- **Oranje gebied:** dit betreft een deel van het Azaleahof en het Begoniahof. Dit gebied heeft een enkele ontsluiting voor autoverkeer op de Oosthoutlaan. En dit is dus een relatief klein gebiedje met een beperkt aantal woningen. Met het rode kruisje is de locatie van de fietsbrug met de paaltjes weergegeven.
- **Roze gebied:** aan de zuidkant van de wijk ligt ook een gebiedje met een eigen enkele aansluiting op de Oosthoutlaan. Dit betreft de Fuchsiastraat en omgeving. Hier is ook de locatie van de voormalige tennis op ontsloten.
- **Groene gebied:** het noordelijk deel van de Bloemenwijk, wat eigenlijk buiten de scope valt van dit onderzoek, heeft zijn eigen ontsluiting via de Bloemenschans op de Oosthoutlaan. Net ten noorden van de Bloemenschans is er ook nog een ontsluiting via de Sleutelbloemstraat.



2. Huidige situatie

Intensiteiten autoverkeer

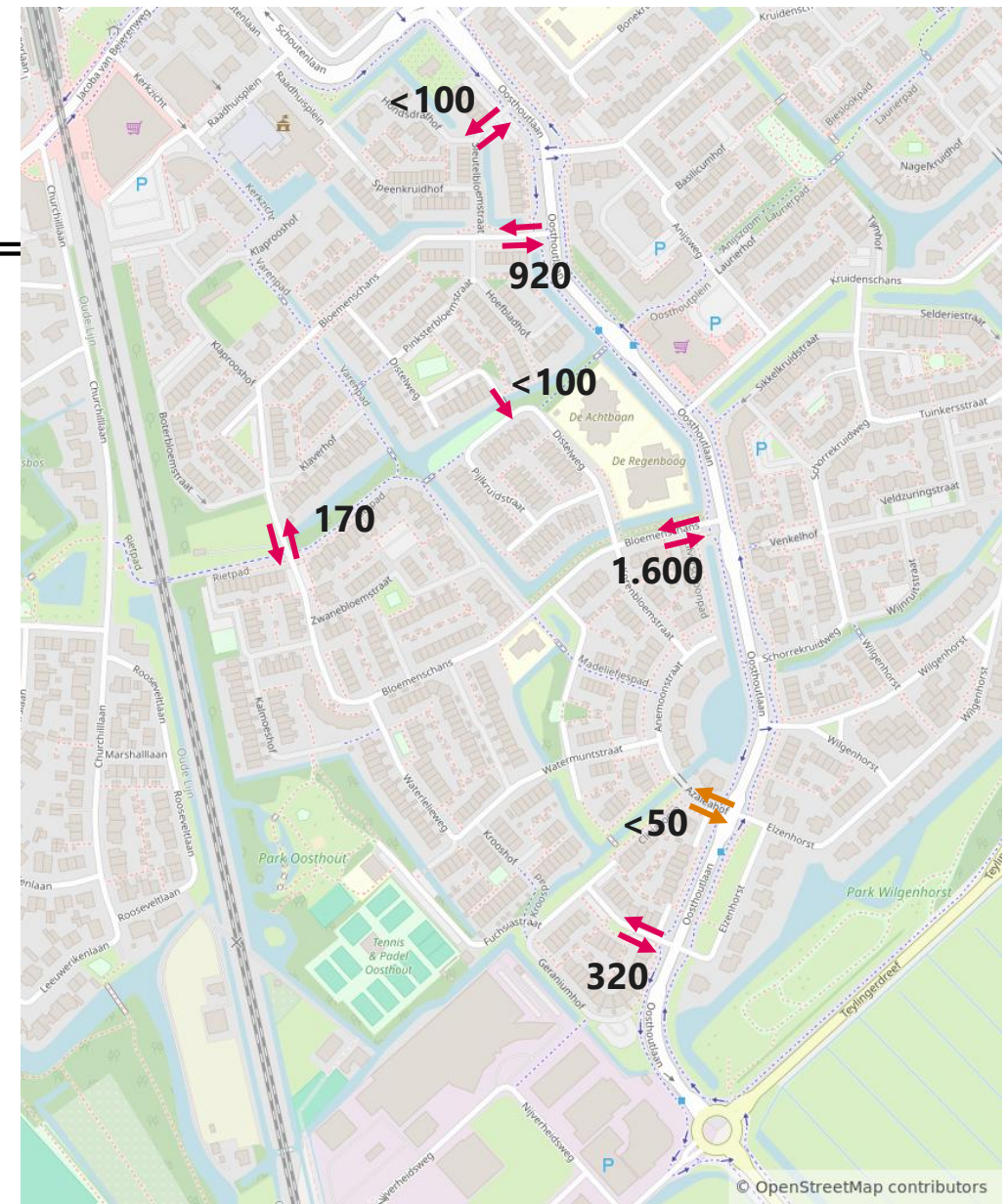
De huidige verkeersstromen in de wijk zijn in kaart gebracht middels verkeerstellingen. In de periode van 18 september tot en met 26 september (1 week) is de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op zes plekken in en rond de Bloemenbuurt geteld met pneumatische telsingangen. De resultaten van deze tellingen zijn in bijlage A in meer detail opgenomen. In de figuur hiernaast is de intensiteit aangegeven op een gemiddelde werkdag tijdens de meetperiode.

Deze tellingen laten duidelijk zien dat de Bloemenschans (in het blauwe gebied) de hoogste verkeersintensiteit (1.600 mvt/etm) kent van alle buurtontsluitingen. Dat is ook logisch gezien hier de meeste woningen achter gelegen zijn, en hier ook de twee basisscholen liggen. De scholen genereren ook autoverkeer door ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen. Bij dit telpunt zijn dan ook duidelijke piekjes te zien tijdens de begin- en eindtijden van de school, zoals in bijlage 1 is te zien.

Via de Bloemenschans aan de noordzijde rijden ongeveer dagelijks 920 motorvoertuigen de wijk in en uit. Op de straten tussen het blauwe en groene gebied zijn de verkeersintensiteiten behoorlijk laag. Er rijdt dus niet veel verkeer vanaf de hoofdweg via het 'groene' gebied naar het 'blauwe' gebied, en andersom.

Ook blijkt dat er nauwelijks verkeer gebruik maakt van de Distelweg om bijvoorbeeld bij de school te komen. Hier rijden dagelijks minder dan 100 motorvoertuigen.

Bij het Azaleahof is geen telling uitgevoerd, omdat duidelijk is dat hier heel weinig verkeer rijdt. We schatten dat hier dagelijks minder dan 50 motorvoertuigen rijden.



2. Huidige situatie

Huidige weginrichting van straten binnen Bloemenbuurt

Voor diverse straten in de wijk is gekeken hoe deze zijn ingericht, of de inrichting voldoet aan de ontwerprichtlijnen en of de inrichting past bij het gebruik en de functie. Het is namelijk belangrijk voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid dat de functie, inrichting en het gebruik van een straat/weg bij elkaar passen, anders kan dit leiden tot knelpunten. Dit is gedaan voor de huidig drukste wegen, en de wegen waar een toename aan verkeersbewegingen verwacht is bij het weghalen van de paaltjes.

Bloemenschans (noordelijke ontsluiting)

De noordelijke ontsluiting van de Bloemenschans is goed ingericht als ETW30. De straat heeft een gemengde rijbaan, klinkers als verharding en diverse snelheidsremmende maatregelen zoals kruispuntplateaus. Over dit deel van de Bloemenschans rijden dagelijks zo'n 900 motorvoertuigen. Met 5,7 meter is de rijbaan voldoende breed voor auto's en fietsers om elkaar veilig te passeren.

Kenmerken weginrichting

Wegtype	Woonstraat (ETW30)
Profiel	Gemengd
Max. snelheid	30 km/u
Rijbaanbreedte	Ca. 5,5 – 5,7 m.
Intensiteit	920 mvt/etm
Bijzonderheden	N.v.t.



Bloemenschans (zuidelijke ontsluiting)

Ook de zuidelijke ontsluiting van de Bloemenschans is goed ingericht als ETW30. Deze ontsluiting wordt veelvuldig gebruikt door haal- en breng verkeer naar de basisscholen. Bij een ETW30 wordt doorgaans gesteld dat tot maximaal 4.000 mvt/etm op een veilige manier afgewikkeld kunnen worden. De intensiteit blijft hier nog ruimschoots onder. Met 5,8 meter is de rijbaan voldoende breed voor auto's en fietsers om elkaar veilig te passeren.

Kenmerken weginrichting

Wegtype	Woonstraat (ETW30)
Profiel	Gemengd
Max. snelheid	30 km/u
Rijbaanbreedte	Ca. 5,8 m.
Intensiteit	1.600 mvt/etm
Bijzonderheden	N.v.t.



2. Huidige situatie

Huidige weginrichting van straten binnen Bloemenbuurt

Distelweg

De Distelweg is goed ingericht als ETW30, met een gemengde rijbaan met klinkers als verharding en diverse snelheid remmende maatregelen. Op de Distelweg is rond de twee basisscholen een schoolzone ingericht. Langs de straat zijn parkeervakken aanwezig die door haal- en brengverkeer. Gebruikt kunnen worden. Met 5,2 meter is de rijbaan voldoende breed om het verkeer in beide richtingen veilig af te wikkelen.

Kenmerken weginrichting

Wegtype	Woonstraat (ETW30)
Profiel	Gemengd
Max. snelheid	30 km/u
Rijbaanbreedte	Ca. 5,2 m.
Intensiteit	N.v.t.
Bijzonderheden	Schoolzone



Anemoonstraat

De Anemoonstraat is een ETW30 weg, welke aan de zuidkant wordt afgesloten door de paaltjes op de fietsbrug. Als deze wordt opengesteld moet deze weg meer verkeer afwikkelen. In de huidige situatie rijdt er enkel verkeer door deze straat wat ook in de straat zelf een herkomst of bestemming heeft. Met 5,2 meter is de straat breed genoeg om verkeer in beide richtingen veilig af te wikkelen. Het CROW schrijft voor een ETW30 minimaal 4,8 meter voor.

Kenmerken weginrichting

Wegtype	Woonstraat (ETW30)
Profiel	Gemengd
Max. snelheid	30 km/u
Rijbaanbreedte	Ca. 5,2 m.
Intensiteit	N.v.t.
Bijzonderheden	Doodlopend (fietsbrug)



2. Huidige situatie

Verkeersafwikkeling

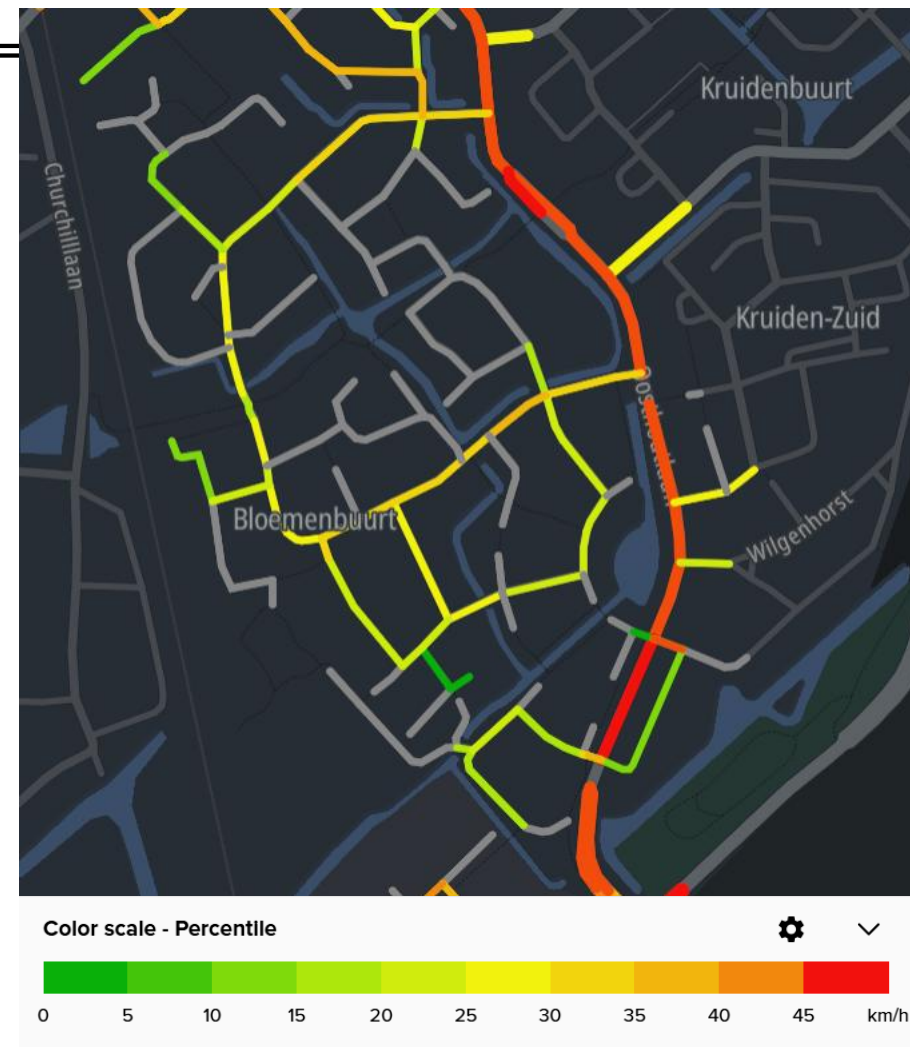
Op voorgaande pagina's is duidelijk geworden dat relatief veel verkeer via de Bloemenschans de wijk in- en uitrijdt. Met name in de ochtendspits kan dit als druk worden ervaren verwachtend we, omdat 's ochtends mensen met de auto naar hun werk gaan en de wijk uit willen, en omdat de ochtendspits samenvalt met de begintijd van de school. Bij het uitrijden van de wijk moet verkeer voorrang verlenen aan verkeer op de Oosthoutlaan. Het kan mogelijk voorkomen dat er dus wachtrijen optreden bij de wijkontsluitingen. Daarom is nader onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling.

Voor de verkeersafwikkeling is gekeken naar de snelheid van het autoverkeer in de ochtend- en avondspits. In het figuur is de V85-snelheid weergegeven in de ochtendspits tussen 08:00 en 09:00 uur, op basis van Floating-Car-Data van TomTom (anonieme gegevens over verkeer en rijgedrag uit navigatiesystemen). De V85 is de snelheid waar 85% van de bestuurders onder blijft. Dit is een veelgebruikte maat om snelheidsgedrag te beoordelen.

Binnen de wijk zelf ligt de snelheid laag (20 tot 30km/u). Gezien het 30km/u regime dat hier geldt kan gezegd worden dat men zich goed aan de maximumsnelheid houdt. Ook op de Oosthoutlaan, waar een maximumsnelheid van 50km/u geldt, ligt de V85 tussen de 45km/u en 50km/u.

Aan de hand van deze snelheidsanalyse is ook gekeken naar de verkeersafwikkeling. Tijdens de haal- en brengtijden van de basisschool (08:00 – 09:00 en 15:00 – 16:00) is er geen verandering in de snelheid zichtbaar. Op basis daarvan concluderen we dat er geen sprake is van structurele wachtrijvorming bij de wijkontsluitingen. Er zijn geen grote wachtrijen zichtbaar, en verkeer vanuit de wijk kan veelal nog redelijk vlot op de Oosthoutlaan invoegen.

Snelheidsgedrag in de wijk (V85), tussen 8 en 9 uur op werkdagen



2. Huidige situatie

Verkeersongevallen

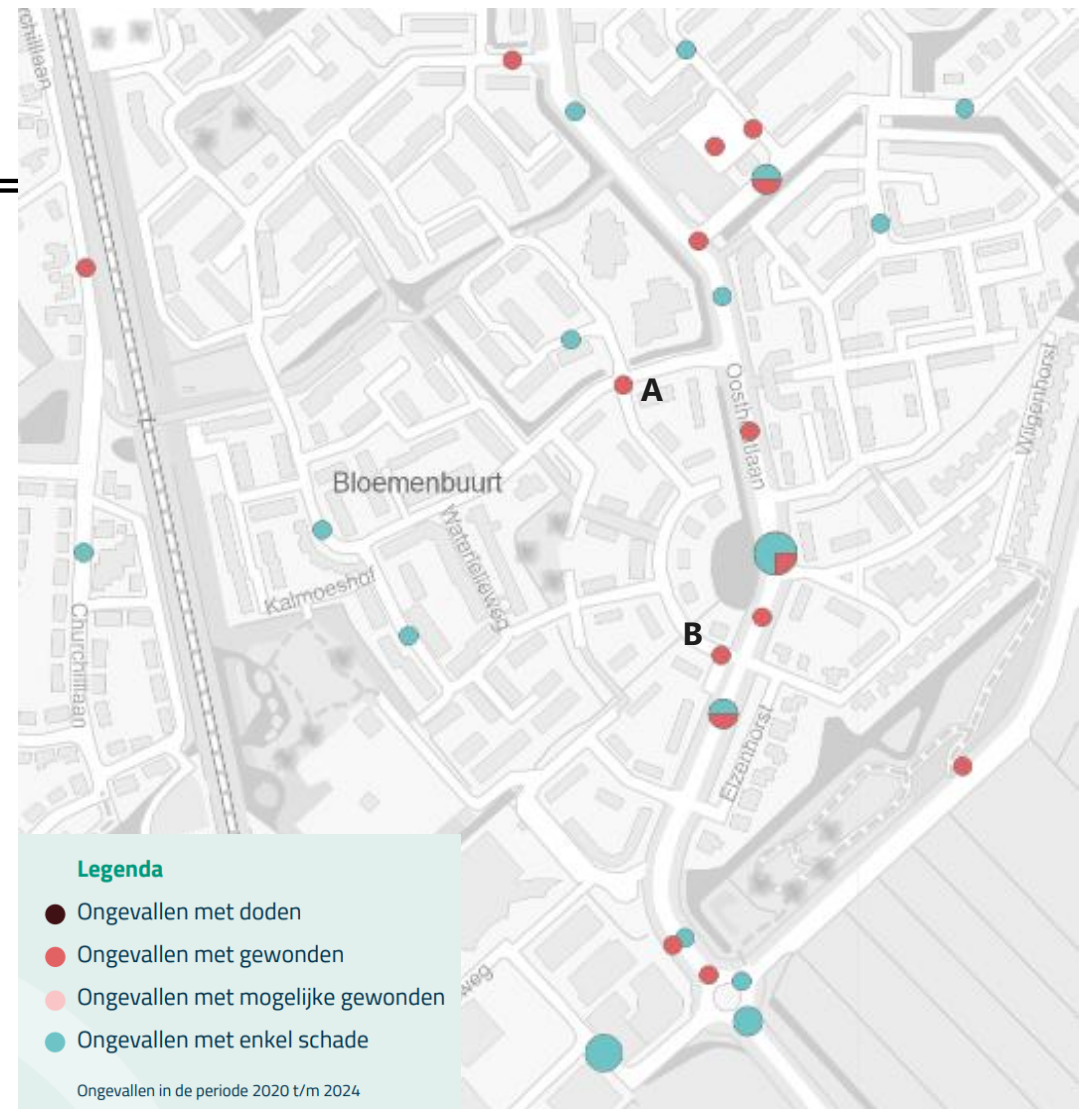
De intensiteiten en gereden snelheid op de straten in de wijk liggen redelijk laag. Dat zijn positieve signalen/tekenen voor de verkeersveiligheid. Om de verkeersveiligheid verder te beoordelen is ook naar de verkeersongevallen gekeken, die de afgelopen jaren zijn geregistreerd in de landelijke database. De figuur hiernaast geeft alle geregistreerde ongevallen in de periode 2014-2025 weer.

In het onderzoeksgebied van de Bloemenbuurt zijn in totaal 5 verkeersongevallen geregistreerd in 11 jaar tijd. Bij twee van deze ongevallen is ook een gewonde gevallen.

Het gaat om de volgende ongevallen:

- A. Ongeval bij kruispunt Bloemenschans/Distelweg. Mei 2022. Overdag. Betrokken partijen: auto en fietser. Een 10 jarig jongetje gewond geraakt.
- B. Ongeval op Azaleahof. Mei 2022. Overdag. Betrokken partijen: auto en voetganger. Voetganger gewond geraakt.

In het beeld valt verder op dat er op de Oosthoutlaan in absolute zin meer verkeersongevallen gebeuren. Tegelijkertijd rijdt hier natuurlijk ook een stuk meer autoverkeer. Wel zijn er bij 5 ongevallen op de Oosthoutlaan ook gewonden gevallen. De ongevallen op de Oosthoutlaan lijken niet direct bij de wijkontsluitingen (zoals de Bloemenschans of Azaleahof) op te treden, maar juist op de tussenliggende wegvakken.



2. Huidige situatie

Bevindingen schouw op locatie

Naast voorgaande analyses is ook een schouw op locatie uitgevoerd. Twee adviseurs van Goudappel zijn samen met twee verkeerskundigen van de gemeente ter plekke gaan kijken. De schouw vond plaats op 30 september 2025, tijdens de ochtendspits (van 07:45 tot 08:45). Het was een droge dag en er was voldoende daglicht. Zowel de verkeerssituatie bij de Bloemenschans ter hoogte van de school is geschouwd, als de situatie bij het Azaleahof en de Fuchsiastraat.

Gezien de Bloemenschans het drukste is, en hier twee scholen zijn gelegen, is bij deze verkeerssituatie het langste geschouwd. Rond begintijd van de scholen is het hier natuurlijk relatief drukker op straat, met voetgangers, fietsers en autoverkeer.

Desondanks zijn er geen (grote) problemen geconstateerd. Enkele waarnemingen:

- Veel kinderen (en ouders) kwamen lopend en fietsend naar school. Ouders die met de auto kwamen parkeerden met name in de Distelweg, maar geregeld ook aan de Bloemenschans of een andere zijstraat.
- Soms ontstonden wachtrijen op de Bloemenschans bij de aansluiting op de Oosthoutlaan, echter losten deze wachtrijen binnen zeer korte tijd ook vanzelf weer op. Automobilisten hoeven hier nooit echt lang te wachten. De wachtrij bleef veelal beperkt tot maximaal 5 of 6 auto's.
- Op het kruispunt Bloemenschans – Distelweg moet auto- en fietsverkeer meer kruisen, en kan het soms druk overkomen. De snelheid van het autoverkeer ligt hier echter laag (mede vanwege het verhoogde plateau).
- Er kwamen ook relatief veel kinderen vanuit de wijken aan de andere kant van de Oosthoutlaan naar deze scholen gelopen. Daarvoor is een looproute ingericht met een zebrapad over de Oosthoutlaan en ook een zebra over de Bloemenschans. Bij het zebrapad over de Oosthoutlaan moest tijdens de schouw een bestuurder hard remmen omdat hij/zij een overstekende voetganger niet tijdig had opgemerkt. De auto kon desondanks op tijd remmen.



2. Huidige situatie

Parkeren in de wijk

Tijdens de schouw is ook gekeken naar de parkeersituatie binnen de Bloemenbuurt.

Wat met name op viel was dat er in en rond de Fuchsiastraat geregeld fout werd geparkeerd op de stoep of op de rijbaan waar dat niet is toegestaan, en dat diverse woningen hun voortuin hadden bestraat en als parkeerplek gebruiken.

Hiernaast zijn enkele foto's van foutparkeerders tijdens de schouw weergegeven. Ook zijn foto's opgenomen van het Begoniahof als voorbeeld van huishoudens die de afgelopen jaren hun tuin hebben omgezet naar een parkeerplek, terwijl dat in 2018 nog niet het geval was. Zowel de foutparkeerders als het parkeren in de eigen tuin kunnen signalen zijn van een hoge parkeerdruk.

In maart 2024 is door bureau Kragten een parkeerdrukmeting uitgevoerd in het zuidelijk deel van de Bloemenbuurt (roze gebied) mede ten behoeve van de ontwikkeling van het voormalig tennispark. Uit deze meting is gebleken dat de parkeerdruk rond de Fuchsiastraat inderdaad relatief hoog is.



Fuchsiastraat (schouw)



Fuchsiastraat (schouw)



Begoniahof 2018 (Cyclomedia)



Begoniahof 2025 (Cyclomedia)



Parkeerdrukmeting 2024



Fuchsiastraat bij 3 (Cyclomedia)

3. Effecten weghalen paaltjes

Kenmerk
Datum

Verkeerskundig onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt Voorhout
2 december 2025



3. Effecten weghalen paaltjes

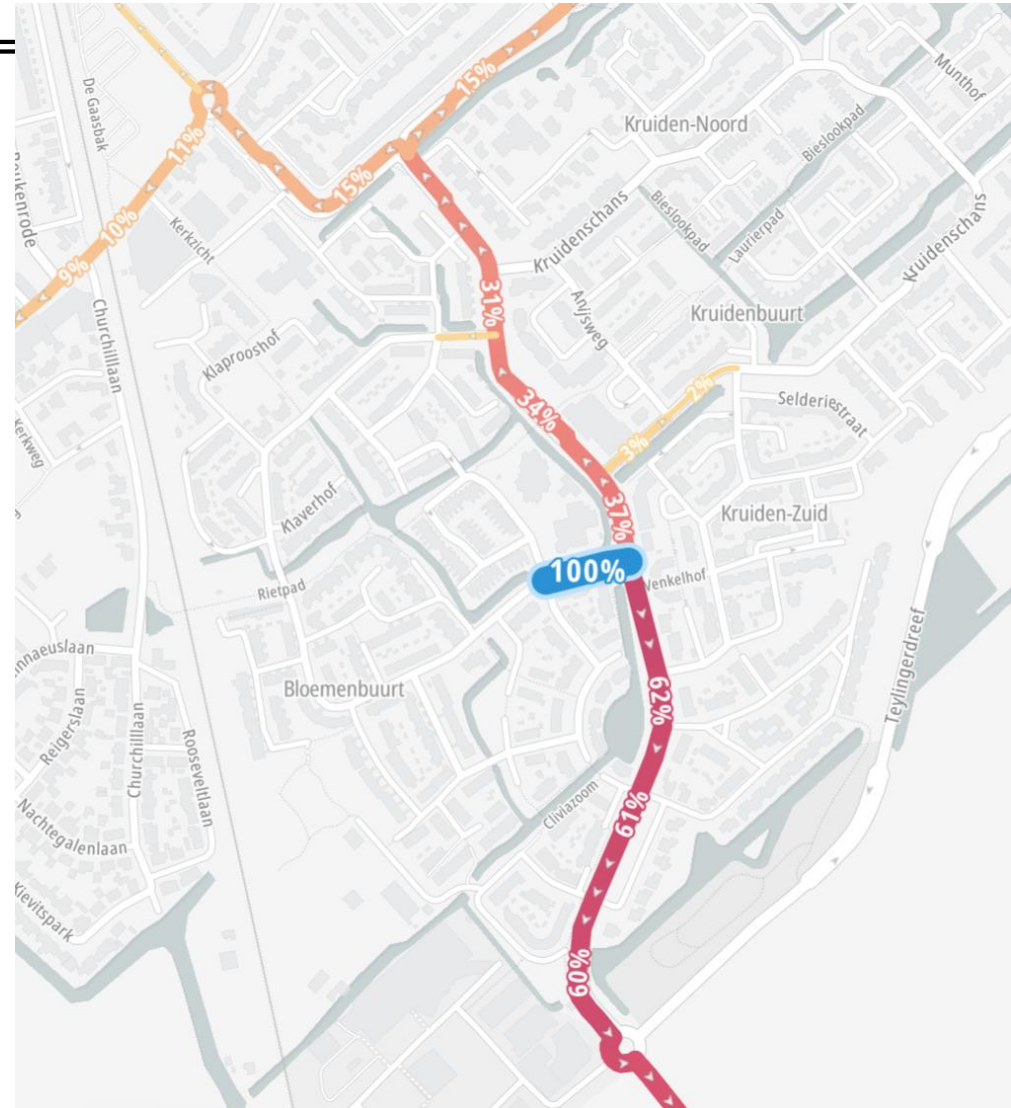
Verandering verkeersstromen

In dit hoofdstuk gaan we in op de effecten van het weghalen van de paaltjes. Daarvoor kijken we naar verschillende zaken, zoals de impact op de verkeersintensiteiten / verdeling van het verkeer over de verschillende straten, en op basis daarvan beoordelen wat de impact daarvan is op verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Door het weghalen van de paaltjes bij het Azaleahof wijzigen de verkeersstromen binnen de wijk. Er ontstaat immers een nieuwe ontsluiting van het 'blauwe gebied' voor gemotoriseerd verkeer.

Op basis van TomTom-data is een analyse uitgevoerd naar de routekeuze van verkeer dat via de Bloemenschans de wijk uit rijdt. Op dit deel van de Bloemenschans rijden in de huidige situatie op een werkdag 1.600 motorvoertuigen de wijk in en uit. Van dit verkeer rijdt 63% (1.000 mvt/etm) naar het zuiden in de richting van de A44. De overige 37% (600 mvt/etm) rijdt naar het noorden in de richting van het centrum van Voorhout, waar het verkeer zich steeds meer verspreidt over de verschillende richtingen.

Door het weghalen van de paaltjes aan het Azaleahof, ontstaat er een nieuwe zuidelijke ontsluiting aan de Oosthoutlaan voor verkeer van/naar de Bloemenbuurt. Van de 63% verkeer dat via de Bloemenschans richting het zuiden rijdt, zal een deel gebruik gaan maken van de nieuwe ontsluiting aan de Azaleahof. Hierdoor veranderen de verkeersstromen.



3. Effect weghalen paaltjes

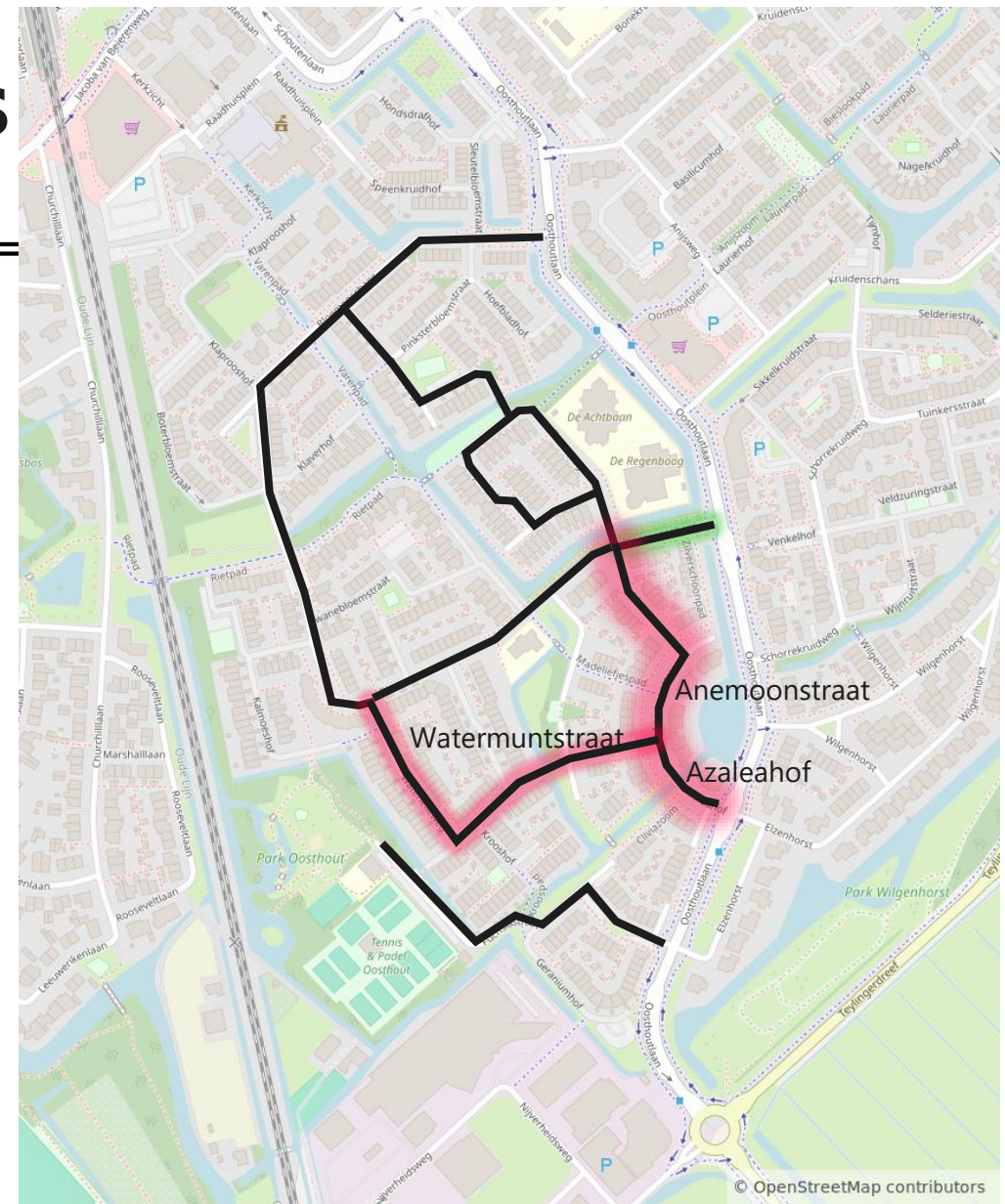
Verandering verkeersstromen

Op de vorige pagina is vastgesteld dat ongeveer 1.000 motorvoertuigen tussen de Bloemenschans en de zuidelijke richtingen van/naar de A44 rijden. We schatten in dat ongeveer de helft van dit verkeer (500 mvt/etm) mogelijk gebruik gaat maken van de nieuwe ontsluiting via het Azaleahof als daar de paaltjes worden weggehaald.

Door de wijziging in verkeersstromen worden enkele wegen binnen de Bloemenbuurt drukker, en enkele wegen rustiger. Dit is in de figuur hiernaast weergegeven met rood (drukker) en groen (rustiger). De Anemoonstraat, het Azaleahof en de Watermuntstraat worden drukker door het weghalen van de paaltjes bij het Azaleahof.

Dit zijn alle drie woonstraten in de 30km-zone. Deze straten zijn volgens de richtlijnen ingericht (zie pagina 11). In deze straten zijn geen tellingen uitgevoerd, maar de verkeersintensiteiten op de Anemoonstraat en Watermunstraat schatten we in op enkele honderden voertuigen per dag. Op het Azaleahof zijn dit er enkele tientallen. Bij erftoegangswegen wordt doorgaans gesteld dat daar tot 4.000 verkeersbewegingen per dag op een veilige manier zijn af te wikkelen. In beginsel zouden deze straten het extra verkeer dus prima af moeten kunnen wikkelen.

Tegenover de toename aan verkeersbewegingen op deze twee wegen, staat de afname bij de zuidelijke ontsluiting van de Bloemenschans. Dit kan ten goede komen aan de drukte rond de school tijdens haal- en brengtijden, al blijven de meeste ouders via de Bloemenschans rijden, omdat dit de kortste verbinding vanaf de Oosthoutlaan is. Bovendien zijn hier geen grote problemen geconstateerd.



3. Effecten weghalen paaltjes

Ontsluiting Azaleahof

Door het weghalen van de paaltjes wordt de ontsluiting van het Azaleahof naar de Oosthoutlaan drukker. Naar verwachtingen rijden hier nu enkele tientallen auto's het hofje in en uit, en daar komen mogelijk zo'n 500 verkeersbewegingen bij. Relatief gezien is daarmee sprake van een grote toename. In absolute zin blijft het nog steeds een relatief rustig straatje (in een bloemkoolwijk).

Tijdens de schouw (uitgevoerd op 30 september 2025) is de huidige inrichting van de aansluiting van het Azaleahof op de Oosthoutlaan bekeken. Bij deze aansluiting is net niet genoeg opstelruimte (ca. 4 m.) tussen de rijbaan van de Oosthoutlaan en het fietspad aanwezig voor een personenauto (ca. 5 m.). Een uitrijdende auto moet voorrang verlenen aan verkeer op de Oosthoutlaan en moet dus geregeld even staan wachten voor die op kan rijden. Een wachtende auto blokkeert daarbij met zijn 'kont' het fietspad. Dat is minder fijn en veilig voor fietsers.

Mocht er een wachtrij van auto's ontstaan bij deze ontsluiting, wat niet uitgesloten kan worden, dan blokkeert deze rij ook meteen het parkeerterrein wat parallel aan de Oosthoutlaan ligt. Dit zal niet vaak voorkomen, en hoeft niet meteen een probleem te zijn, maar het geeft ook aan dat deze aansluiting niet optimaal is vormgegeven als buurtontsluiting.

Tot slot, het Azaleahof is formeel een woonerf. 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. Gestreefd moet worden naar een zo laag mogelijke verkeersintensiteit, al stelt het CROW ook dat tot maximaal 1.000 motorvoertuigen per dag acceptabel zijn. De intensiteit zal daar nog onder blijven, maar door het weghalen van de paaltjes krijgt het Azaleahof wel enige verkeersfunctie voor de achterliggende woonbuurt.



4. Conclusies

Kenmerk Verkeerskundig onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt Voorhout
Datum 2 december 2025



4. Conclusies

In huidige situatie zijn er geen (grote) knelpunten t.a.v. drukte en ontsluiting

Dit onderzoek is gedaan vanwege klachten en meldingen over de verkeersontsluiting en over de verkeersdrukke. Op gezette tijden is het soms wat drukker in de wijk, met name rond de basisscholen. Hier komen rond begin- en eindtijd van de school veel voetgangers, fietsers en auto's samen. Echter, zowel op basis van de data-analyse en de inventarisatie als uit de schouw op locatie, concluderen we dat zich geen (grote) knelpunten in de wijk voordoen. Soms moeten voertuigen op de Bloemenschans even wachten voor het de Oosthoutlaan kan oprijden, maar dit zijn vaak maar korte momenten en wachtrijen lossen snel op.

Op de meeste straten in de Bloemenbuurt rijden een paar honderd motorvoertuigen per dag. De Bloemenschans is met 900 tot 1.600 verkeersbewegingen het drukst. De Bloemenschans is echter prima ingericht als erftoegangsweg volgens de richtlijnen van het CROW. Bij erftoegangswegen wordt gesteld dat tot maximaal 4.000 motorvoertuigbewegingen per dag acceptabel zijn, gelet op de veiligheid en leefbaarheid. De intensiteiten op de Bloemenschans liggen nog een stuk lager. Ook op basis van de schouw kunnen we bevestigen dat de situatie ordentelijk verloopt, en zich geen (grote) conflicten voor doen.

Het grootste deel van de Bloemenbuurt (de eerder genoemde blauwe en groene gebieden) zijn bovendien via meerdere routes te bereiken voor gemotoriseerd verkeer. Het groene en blauwe deel hebben meerdere aansluitingen op de Oosthoutlaan. Daarmee is er in geval van werkzaamheden of incidenten op een weg vaak een alternatief beschikbaar, en is de bereikbaarheid dus robuust.

Weghalen paaltjes zorgt voor wijziging in verkeersstromen

Als de paaltjes aan het Azaleahof worden verwijderd, vindt er een verandering in de verkeersstromen plaats binnen de Bloemenbuurt. Verkeer dat in de huidige

situatie via de Bloemenschans naar het zuiden rijdt, heeft de mogelijkheid gebruik te maken van de nieuwe ontsluiting op de Oosthoutlaan via het Azaleahof. De verwachting is dat ongeveer 500 motorvoertuigen per etmaal van de nieuwe ontsluiting aan het Azaleahof gebruik gaan maken.

Aandachtspunten ontsluiting via het Azaleahof: woonerf en blokkade fietspad

Door het weghalen van de paaltjes wordt het Azaleahof een van de ontsluitingen om de Bloemenbuurt in en uit te rijden. Deze is echter niet ingericht om veel verkeer te verwerken. Formeel is dit een woonerf, waar juist de verblijfsfunctie centraal staat en waar niet te veel verkeer mag rijden (spelen op straat is het uitgangspunt). Ook is er niet voldoende opstelruimte voor wachtende motorvoertuigen die de Oosthoutlaan op willen rijden. Hierdoor blokkeren wachtende motorvoertuigen het fietspad, wat voor gevaarlijke situaties kan zorgen. Verkeerskundig zou het Azaleahof meer verkeer aan kunnen, maar de ontsluiting via de Bloemenschans op de Oosthoutlaan is beter ingericht. Bovendien wonen mensen aan het Azaleahof nu aan een doodlopende en autoluwe straat, wat bij het weghalen van de paaltjes een buurtontsluiting wordt.

Parkeren Fuchsiastaat kan lokaal opgelost worden

Bepleit kan worden dat het weghalen van de paaltjes bij de fietsbrug ook kan bijdragen aan een verbetering van de parkeersituatie in de Fuchsiastaat. Er wordt gesteld dat mensen van het Krooshof nu aan de Fuchsiastaat parkeren en voor overlast zorgt. Mensen parkeren mogelijk aan de Fuchsiastaat omdat deze makkelijker te bereiken is met de auto dan het Krooshof. Het weghalen van de paaltjes kan dit veranderen.

5. Bijlage

Kenmerk Verkeerskundig onderzoek verkeerscirculatie Bloemenbuurt Voorhout
Datum 2 december 2025



Bijlage A. Resultaten tellingen



Verkeerstelling

Motorvoertuigen



Bloemenschans, Voorhout

Tussen Oosthoutlaan en Distelweg

T01

Coördinaten: 4.491438, 52.220323

Meelocatie

Bloemenschans

Voorhout

Tussen Oosthoutlaan en Distelweg

Ri. 1 = Ri. Oost (Oosthoutlaan)

Ri. 2 = Ri. West (Distelweg)

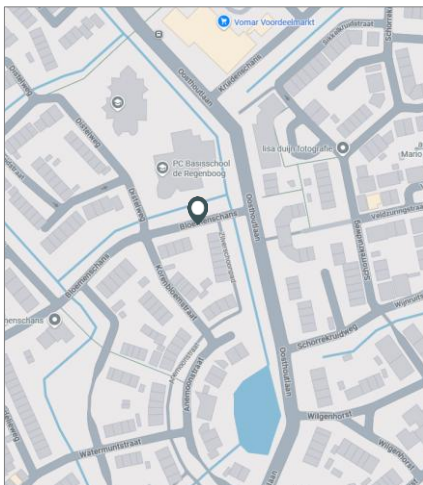
Meting

Meetperiode: 19 t/m 25 september 2025

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Etmaal (0-24u)	1580	100%	1473	100%	797	744	783	729	
Dag (7-19u)	1288	81,5%	1200	81,5%	652	612	636	588	
Avond (19-23u)	217	13,7%	202	13,7%	96	88	121	113	
Nacht (23-7u)	75	4,8%	71	4,8%	50	44	26	27	
Ochtendspits (7-9u)	242	15,3%	186	12,7%	160	125	81	62	
Avondspits (16-18u)	284	18,0%	252	17,1%	106	97	178	155	

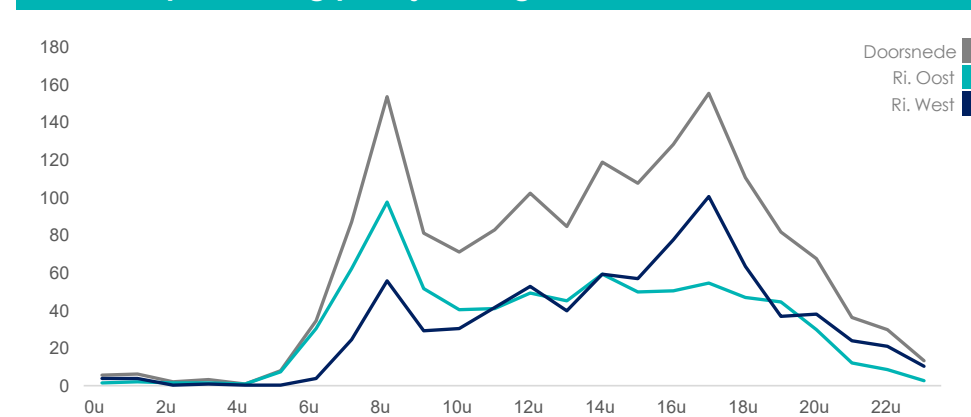
Uurcijfers

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
00:00 - 01:00	6	0,4%	8	0,5%	2	3	4	5	
01:00 - 02:00	6	0,4%	8	0,5%	2	2	4	5	
02:00 - 03:00	2	0,2%	3	0,2%	2	2	1	1	
03:00 - 04:00	3	0,2%	3	0,2%	2	2	1	1	
04:00 - 05:00	1	0,1%	2	0,1%	1	1	0	0	
05:00 - 06:00	8	0,5%	7	0,5%	7	7	1	1	
06:00 - 07:00	35	2,2%	26	1,8%	31	23	4	3	
07:00 - 08:00	87	5,5%	66	4,5%	62	48	25	19	
08:00 - 09:00	154	9,8%	120	8,1%	98	77	56	43	
09:00 - 10:00	81	5,2%	77	5,2%	52	51	30	26	
10:00 - 11:00	71	4,5%	81	5,5%	40	47	31	35	
11:00 - 12:00	83	5,3%	89	6,0%	41	45	42	43	
12:00 - 13:00	103	6,5%	108	7,4%	49	52	53	56	
13:00 - 14:00	85	5,4%	94	6,4%	45	50	40	44	
14:00 - 15:00	119	7,6%	112	7,6%	60	56	60	56	
15:00 - 16:00	108	6,8%	104	7,0%	50	48	57	56	
16:00 - 17:00	129	8,1%	117	7,9%	51	47	78	69	
17:00 - 18:00	156	9,8%	135	9,2%	55	49	101	86	
18:00 - 19:00	111	7,0%	97	6,6%	47	42	64	55	
19:00 - 20:00	82	5,2%	76	5,2%	45	41	37	35	
20:00 - 21:00	68	4,3%	62	4,2%	30	27	38	35	
21:00 - 22:00	37	2,3%	36	2,4%	12	12	24	24	
22:00 - 23:00	30	1,9%	28	1,9%	9	9	21	19	
23:00 - 24:00	13	0,8%	14	0,9%	3	4	11	10	

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Licht (L)	1542	97,6%	1441	97,8%	98,0%	98,2%	97,2%	97,5%	
Middelwaar (M)	35	2,2%	30	2,0%	1,9%	1,7%	2,6%	2,3%	
Zwaar (Z)	3	0,2%	2	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,2%	

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

	Aantal voertuigen	
vr 19-sep	1596	
za 20-sep	1339	
zo 21-sep	1070	
ma 22-sep	1470	
di 23-sep	1599	
wo 24-sep	1647	
do 25-sep	1587	

Snelheid weekdag

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	26,2	26,3	26,2
V85	30,9	30,5	31,2

Verkeerstelling

Motorvoertuigen



Distelweg, Voorhout

Tussen Pinksterbloemstraat en Pijlkruidstraat

T02

Coördinaten: 4.489610, 52.221267

Meelocatie

Distelweg

Voorhout

Tussen Pinksterbloemstraat en Pijlkruidstraat

Ri. 1 = Ri. Noord (Pinksterbloemstraat)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Pijlkruidstraat)

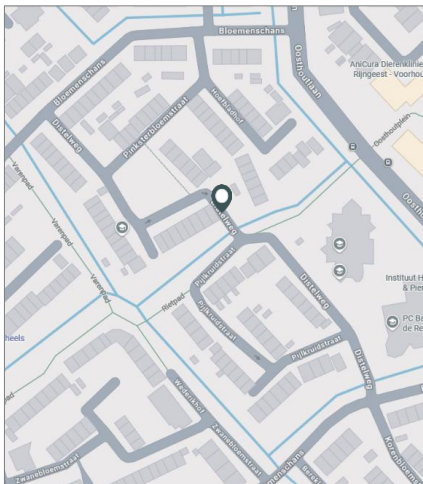
Meting

Meetperiode: 19 t/m 25 september 2025

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Etmaal (0-24u)	38	100%	37	100%	2	1	37	36	
Dag (7-19u)	29	75,5%	29	78,3%	1	1	28	28	
Avond (19-23u)	8	20,8%	6	17,4%	0	0	8	6	
Nacht (23-7u)	1	3,6%	2	4,3%	0	0	1	2	
Ochtendspits (7-9u)	7	17,7%	5	14,7%	0	0	7	5	
Avondspits (16-18u)	5	13,0%	5	12,8%	0	0	5	4	

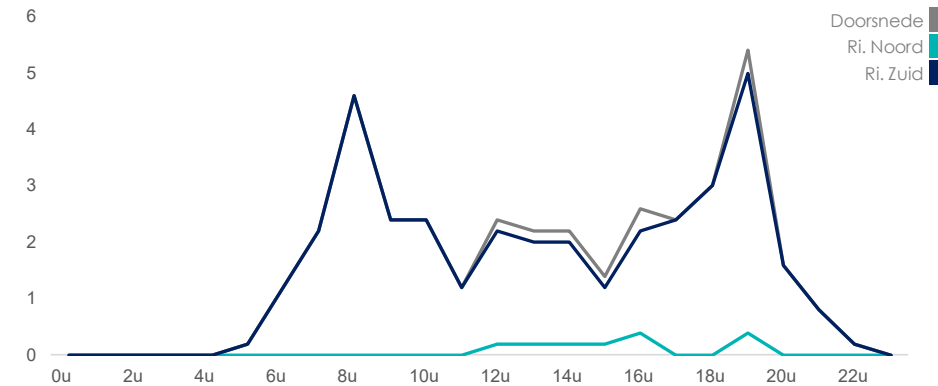
Uurcijfers

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
00:00 - 01:00	0	0,0%	0	0,8%	0	0	0	0	
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,4%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	0	0,5%	0	0,8%	0	0	0	0	
06:00 - 07:00	1	3,1%	1	2,3%	0	0	1	1	
07:00 - 08:00	2	5,7%	2	4,7%	0	0	2	2	
08:00 - 09:00	5	12,0%	4	10,1%	0	0	5	4	
09:00 - 10:00	2	6,3%	2	4,7%	0	0	2	2	
10:00 - 11:00	2	6,3%	2	6,2%	0	0	2	2	
11:00 - 12:00	1	3,1%	2	4,7%	0	0	1	2	
12:00 - 13:00	2	6,3%	3	7,8%	0	0	2	3	
13:00 - 14:00	2	5,7%	2	5,8%	0	0	2	2	
14:00 - 15:00	2	5,7%	3	7,4%	0	0	2	3	
15:00 - 16:00	1	3,6%	2	5,0%	0	0	1	2	
16:00 - 17:00	3	6,8%	2	6,6%	0	0	2	2	
17:00 - 18:00	2	6,3%	2	6,2%	0	0	2	2	
18:00 - 19:00	3	7,8%	3	9,3%	0	0	3	3	
19:00 - 20:00	5	14,1%	4	10,9%	0	0	5	4	
20:00 - 21:00	2	4,2%	1	3,5%	0	0	2	1	
21:00 - 22:00	1	2,1%	1	2,3%	0	0	1	1	
22:00 - 23:00	0	0,5%	0	0,8%	0	0	0	0	
23:00 - 24:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Licht (L)	35	91,7%	34	92,6%	62,5%	66,7%	92,9%	93,6%	
Middelwaar (M)	3	8,3%	3	7,4%	37,5%	33,3%	7,1%	6,4%	
Zwaar (Z)	0	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

	Aantal voertuigen	
vr 19-sep	41	
za 20-sep	38	
zo 21-sep	28	
ma 22-sep	44	
di 23-sep	28	
wo 24-sep	49	
do 25-sep	30	

Snelheid werkdag

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	16,4	16,5	16,3
V85	18,3	17,6	19,0

Verkeerstelling

Motorvoertuigen



Bloemenschans, Voorhout

Tussen Klaverhof en Lisdoddehof

T03

Coördinaten: 4.487009, 52.220576

Meelocatie

Bloemenschans

Voorhout

Tussen Klaverhof en Lisdoddehof

Ri. 1 = Ri. Noord (Klaverhof)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Lisdoddehof)

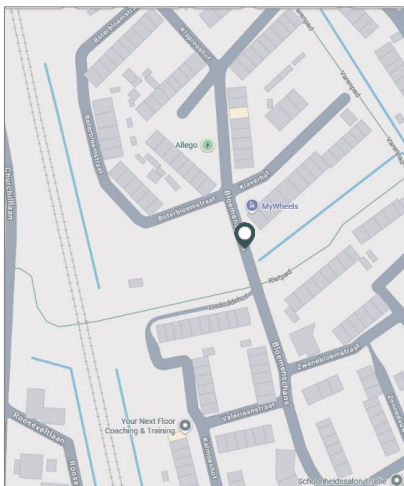
Meting

Meetperiode: 27 september t/m 3 oktober 2025

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	168	100%	157	100%	92	83	77	74	
Dag (7-19u)	135	80,4%	125	79,9%	76	68	60	58	
Avond (19-23u)	23	13,4%	22	13,8%	10	10	12	11	
Nacht (23-7u)	10	6,2%	10	6,3%	6	5	5	5	
Ochtendspits (7-9u)	24	14,0%	18	11,2%	14	10	10	7	
Avondspits (16-18u)	27	16,2%	25	15,7%	15	13	13	12	

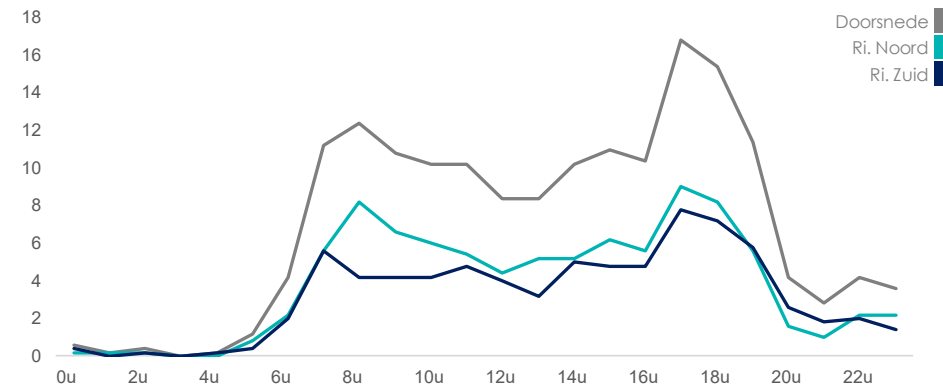
Uurcijfers

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	1	0,4%	1	0,5%	0	0	0	1	
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	0,3%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0,2%	0	0,2%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,3%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0,3%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	1	0,7%	1	0,5%	1	1	0	0	
06:00 - 07:00	4	2,5%	3	2,2%	2	2	2	2	
07:00 - 08:00	11	6,7%	8	5,1%	6	4	6	4	
08:00 - 09:00	12	7,4%	10	6,1%	8	6	4	3	
09:00 - 10:00	11	6,4%	10	6,4%	7	6	4	4	
10:00 - 11:00	10	6,1%	9	6,0%	6	5	4	4	
11:00 - 12:00	10	6,1%	10	6,3%	5	5	5	5	
12:00 - 13:00	8	5,0%	9	5,8%	4	5	4	4	
13:00 - 14:00	8	5,0%	10	6,1%	5	6	3	4	
14:00 - 15:00	10	6,1%	10	6,4%	5	5	5	5	
15:00 - 16:00	11	6,5%	11	6,9%	6	6	5	5	
16:00 - 17:00	10	6,2%	11	6,7%	6	6	5	5	
17:00 - 18:00	17	10,0%	14	9,0%	9	8	8	7	
18:00 - 19:00	15	9,1%	14	9,1%	8	7	7	7	
19:00 - 20:00	11	6,8%	11	6,8%	6	5	6	6	
20:00 - 21:00	4	2,5%	4	2,8%	2	2	3	2	
21:00 - 22:00	3	1,7%	3	1,9%	1	1	2	2	
22:00 - 23:00	4	2,5%	4	2,3%	2	2	2	2	
23:00 - 24:00	4	2,1%	3	2,1%	2	2	1	1	

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Licht (L)	158	93,8%	149	94,7%	95,2%	95,9%	92,2%	93,4%	
Middelwaar (M)	10	6,1%	8	5,1%	4,6%	3,8%	7,8%	6,6%	
Zwaar (Z)	0	0,1%	0	0,2%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

	Aantal voertuigen	
za 27-sep	141	
zo 28-sep	116	
ma 29-sep	192	
di 30-sep	183	
wo 1-okt	178	
do 2-okt	102	
vr 3-okt	187	

Snelheid werkdag

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	19,2	19,8	18,7
V85	22,9	23,7	22,2

Verkeerstelling

Motorvoertuigen



Bloemenschans, Voorhout

Tussen Oosthoutlaan en Sleutelbloemstraat

T04

Coördinaten: 4.489765, 52.222389

Meelocatie

Bloemenschans

Voorhout

Tussen Oosthoutlaan en Sleutelbloemstraat

Ri. 1 = Ri. Oost (Oosthoutlaan)

Ri. 2 = Ri. West (Sleutelbloemstraat)

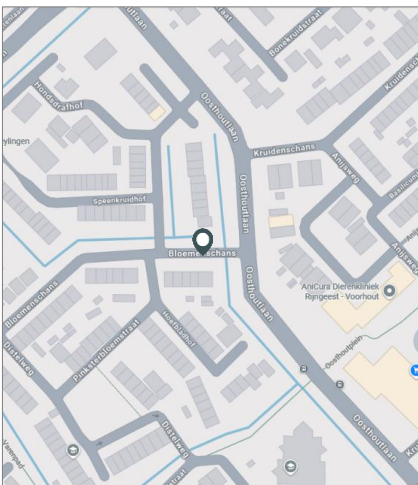
Meting

Meetperiode: 19 t/m 25 september 2025

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Etmaal (0-24u)	922	100%	884	100%	442	422	479	461	
Dag (7-19u)	745	80,8%	717	81,2%	363	351	382	366	
Avond (19-23u)	136	14,8%	127	14,3%	52	47	84	79	
Nacht (23-7u)	40	4,4%	40	4,5%	27	24	13	16	
Ochtendspits (7-9u)	118	12,8%	93	10,5%	87	69	31	24	
Avondspits (16-18u)	174	18,9%	162	18,3%	60	56	114	105	

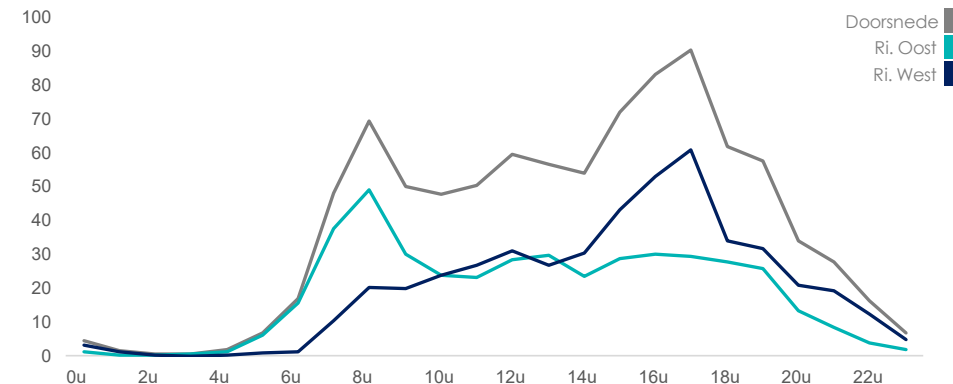
Uurcijfers

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
00:00 - 01:00	5	0,5%	6	0,7%	1	2	3	4	
01:00 - 02:00	2	0,2%	2	0,3%	0	0	1	2	
02:00 - 03:00	1	0,1%	1	0,1%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	1	0,1%	2	0,2%	1	1	0	1	
04:00 - 05:00	2	0,2%	2	0,3%	1	1	0	1	
05:00 - 06:00	7	0,8%	5	0,6%	6	5	1	1	
06:00 - 07:00	17	1,8%	13	1,5%	16	12	1	1	
07:00 - 08:00	48	5,2%	37	4,2%	38	29	11	8	
08:00 - 09:00	69	7,5%	56	6,3%	49	40	20	16	
09:00 - 10:00	50	5,4%	49	5,5%	30	31	20	18	
10:00 - 11:00	48	5,2%	51	5,8%	24	28	24	23	
11:00 - 12:00	50	5,5%	54	6,2%	23	26	27	28	
12:00 - 13:00	60	6,5%	65	7,3%	29	30	31	35	
13:00 - 14:00	57	6,2%	59	6,7%	30	31	27	28	
14:00 - 15:00	54	5,9%	60	6,8%	24	27	31	33	
15:00 - 16:00	72	7,8%	70	7,9%	29	29	43	41	
16:00 - 17:00	83	9,0%	78	8,9%	30	29	53	49	
17:00 - 18:00	91	9,8%	83	9,4%	30	27	61	56	
18:00 - 19:00	62	6,7%	54	6,2%	28	24	34	30	
19:00 - 20:00	58	6,3%	52	5,8%	26	22	32	29	
20:00 - 21:00	34	3,7%	34	3,9%	13	13	21	21	
21:00 - 22:00	28	3,0%	25	2,8%	9	8	19	17	
22:00 - 23:00	16	1,8%	16	1,8%	4	4	12	12	
23:00 - 24:00	7	0,8%	8	0,9%	2	2	5	6	

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Licht (L)	898	97,5%	863	97,7%	97,1%	97,4%	97,8%	98,0%	
Middelwaar (M)	23	2,5%	20	2,2%	2,8%	2,5%	2,2%	2,0%	
Zwaar (Z)	0	0,0%	0	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

	Aantal voertuigen	
vr 19-sep	940	
za 20-sep	886	
zo 21-sep	691	
ma 22-sep	904	
di 23-sep	881	
wo 24-sep	955	
do 25-sep	928	

Snelheid werkdag

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	24,6	24,2	25,0
V85	29,0	28,6	29,3

Verkeerstelling

Motorvoertuigen



Slutelbloemstraat, Voorhout

Tussen Oosthoutlaan en Hondsdrafhof

T05

Coördinaten: 4.489521, 52.223009

Meelocatie

Slutelbloemstraat

Voorhout

Tussen Oosthoutlaan en Hondsdrafhof

Ri. 1 = Ri. Oost (Oosthoutlaan)

Ri. 2 = Ri. West (Hondsdrafhof)

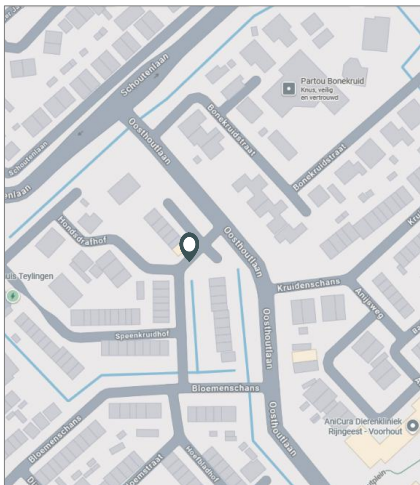
Meting

Meetperiode: 19 t/m 25 september 2025

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Elemaal (0-24u)	43	100%	40	100%	20	19	23	21	
Dag (7-19u)	35	81,9%	34	83,6%	16	15	20	18	
Avond (19-23u)	5	10,6%	4	9,6%	2	1	3	2	
Nacht (23-7u)	3	7,4%	3	6,8%	3	2	0	0	
Ochtendspits (7-9u)	5	12,0%	5	11,7%	3	2	3	2	
Avondspits (16-18u)	7	15,3%	6	14,2%	3	2	4	3	

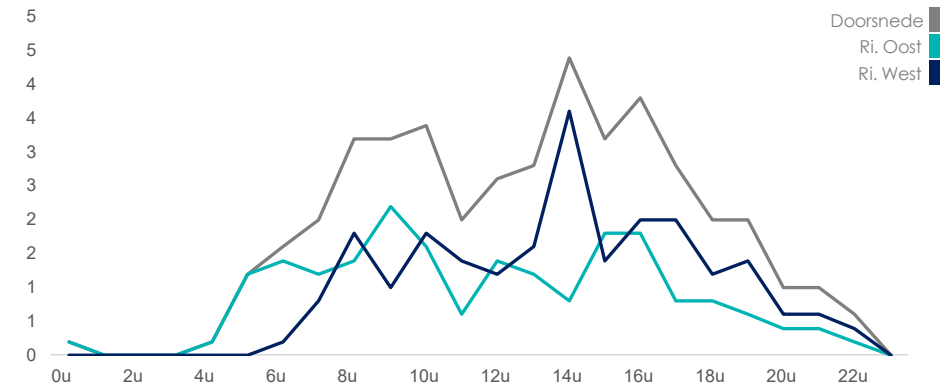
Uurcijfers

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
00:00 - 01:00	0	0,5%	0	0,4%	0	0	0	0	
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	0	0,5%	0	0,4%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	1	2,8%	1	2,5%	1	1	0	0	
06:00 - 07:00	2	3,7%	1	3,2%	1	1	0	0	
07:00 - 08:00	2	4,6%	2	4,3%	1	1	1	1	
08:00 - 09:00	3	7,4%	3	7,5%	1	1	2	2	
09:00 - 10:00	3	7,4%	4	8,9%	2	2	1	1	
10:00 - 11:00	3	7,9%	3	7,8%	2	1	2	2	
11:00 - 12:00	2	4,6%	2	5,7%	1	1	1	1	
12:00 - 13:00	3	6,0%	3	7,5%	1	2	1	1	
13:00 - 14:00	3	6,5%	3	6,4%	1	1	2	2	
14:00 - 15:00	4	10,2%	3	8,5%	1	1	4	3	
15:00 - 16:00	3	7,4%	3	6,8%	2	2	1	1	
16:00 - 17:00	4	8,8%	3	7,8%	2	2	2	1	
17:00 - 18:00	3	6,5%	3	6,4%	1	1	2	2	
18:00 - 19:00	2	4,6%	2	6,0%	1	1	1	1	
19:00 - 20:00	2	4,6%	2	3,9%	1	1	1	1	
20:00 - 21:00	1	2,3%	1	2,5%	0	0	1	1	
21:00 - 22:00	1	2,3%	1	2,1%	0	0	1	1	
22:00 - 23:00	1	1,4%	0	1,1%	0	0	0	0	
23:00 - 24:00	0	0,0%	0	0,4%	0	0	0	0	

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Licht (L)	41	95,8%	38	95,7%	100,0%	98,5%	92,2%	93,2%	
Middelwaar (M)	2	4,2%	2	4,3%	0,0%	1,5%	7,8%	6,8%	
Zwaar (Z)	0	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaalttotalen

	Aantal voertuigen	
vr 19-sep	37	
za 20-sep	41	
zo 21-sep	24	
ma 22-sep	39	
di 23-sep	45	
wo 24-sep	46	
do 25-sep	49	

Snelheid werkdag

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	16,1	15,3	16,9
V85	18,0	17,0	18,9

Verkeerstelling

Motorvoertuigen



Fuschsiastraat, Voorhout

Tussen Begoniahof en Geraniumhof

T06

Coördinaten: 4.490568, 52.218419

Meelocatie

Fuschsiastraat

Voorhout

Tussen Begoniahof en Geraniumhof

Ri. 1 = Ri. Oost (Begoniahof)

Ri. 2 = Ri. West (Geraniumhof)

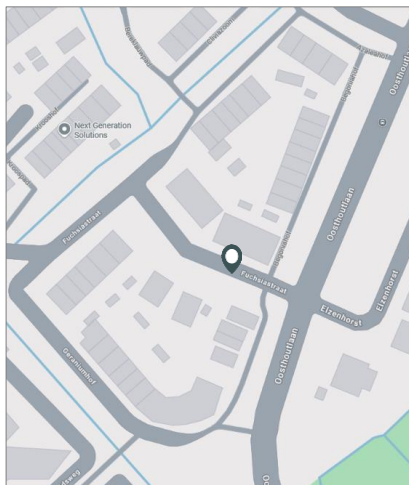
Meting

Meetperiode: 25 september t/m 1 oktober 2025

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Etmaal (0-24u)	324	100%	291	100%	162	145	162	146	
Dag (7-19u)	264	81,5%	235	80,8%	132	118	132	117	
Avond (19-23u)	41	12,7%	39	13,4%	18	16	23	22	
Nacht (23-7u)	19	5,8%	17	5,8%	13	11	6	6	
Ochtendspits (7-9u)	49	15,1%	37	12,8%	28	22	21	16	
Avondspits (16-18u)	67	20,8%	57	19,8%	31	27	36	31	

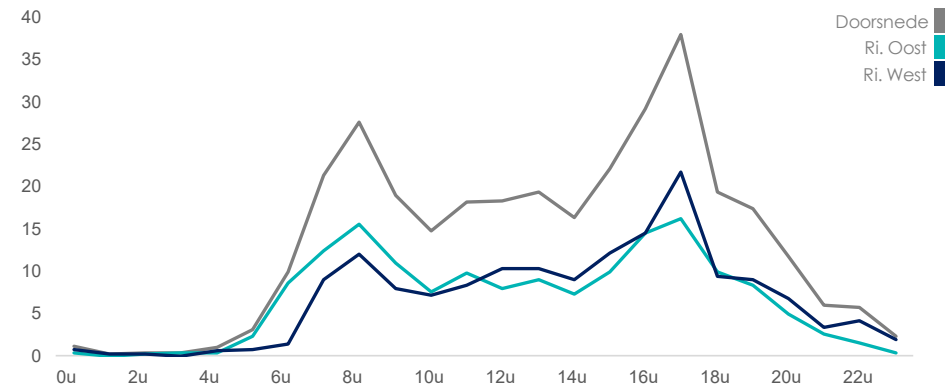
Uurcijfers

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
00:00 - 01:00	1	0,4%	2	0,6%	0	1	1	1	
01:00 - 02:00	0	0,1%	1	0,3%	0	0	0	1	
02:00 - 03:00	0	0,1%	1	0,2%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	1	0,3%	1	0,2%	0	0	1	0	
05:00 - 06:00	3	1,0%	3	0,9%	2	2	1	1	
06:00 - 07:00	10	3,1%	8	2,6%	9	6	1	1	
07:00 - 08:00	21	6,6%	16	5,5%	12	9	9	7	
08:00 - 09:00	28	8,5%	21	7,4%	16	12	12	9	
09:00 - 10:00	19	5,9%	17	6,0%	11	10	8	7	
10:00 - 11:00	15	4,6%	14	4,7%	8	8	7	6	
11:00 - 12:00	18	5,6%	18	6,2%	10	10	8	8	
12:00 - 13:00	18	5,7%	18	6,1%	8	8	10	10	
13:00 - 14:00	19	6,0%	18	6,2%	9	8	10	10	
14:00 - 15:00	16	5,1%	18	6,2%	7	8	9	10	
15:00 - 16:00	22	6,9%	20	6,9%	10	9	12	11	
16:00 - 17:00	29	9,0%	25	8,8%	15	13	15	13	
17:00 - 18:00	38	11,7%	32	11,0%	16	14	22	18	
18:00 - 19:00	19	6,0%	17	5,9%	10	9	9	8	
19:00 - 20:00	17	5,4%	16	5,5%	8	8	9	8	
20:00 - 21:00	12	3,6%	11	3,7%	5	4	7	7	
21:00 - 22:00	6	1,9%	6	2,2%	3	3	3	4	
22:00 - 23:00	6	1,8%	6	1,9%	2	2	4	4	
23:00 - 24:00	2	0,7%	3	0,9%	0	1	2	2	

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
Licht (L)	315	97,4%	284	97,8%	97,3%	97,6%	97,5%	97,9%	
Middelwaar (M)	8	2,5%	6	2,1%	2,6%	2,3%	2,3%	2,0%	
Zwaar (Z)	0	0,1%	0	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

	Aantal voertuigen	
do 25-sep	381	
vr 26-sep	318	
za 27-sep	226	
zo 28-sep	189	
ma 29-sep	295	
di 30-sep	339	
wo 1-okt	286	

Snelheid werkdag

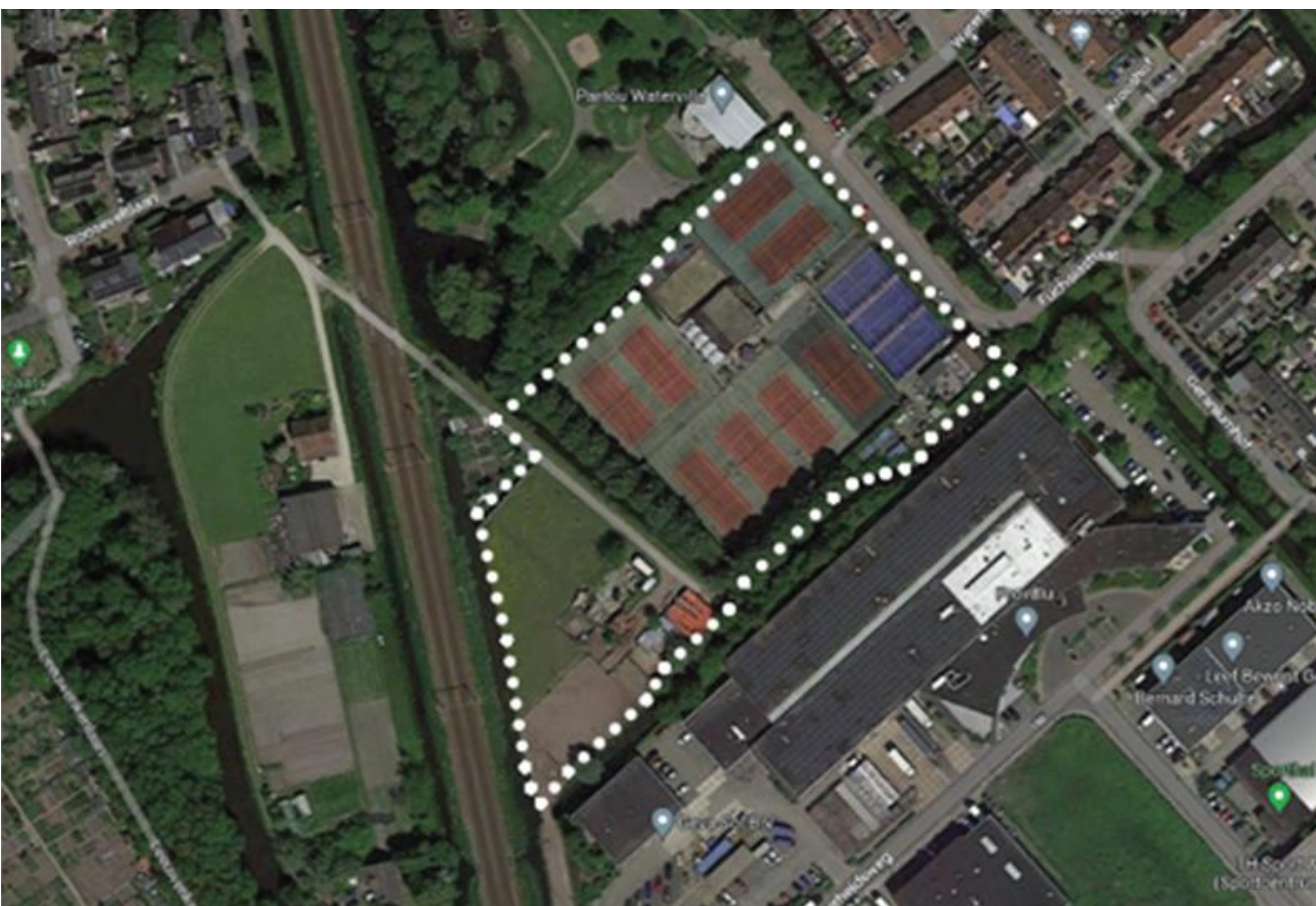
	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	21,0	20,4	21,7
V85	24,7	23,9	25,6

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Aanleiding: initiatief voor woningbouw *Poster #1*

- Bouwbedrijf Van der Hulst heeft een initiatief ingediend voor de bouw van 80 woningen.
- Op de locatie van voormalig tennispark Oosthout en het naastgelegen agrarische perceel
- Het betreft: 24 zorgwoningen, 10 seniorenwoningen, 22 maisonnettewoningen en 24 grondgebonden gezinswoningen.
- De bestaande kinderopvang aan de rand van het park blijft.
- Op de volgende posters gaan we in op de onderwerpen parkeren, verkeer en ontsluiting.



Parkeerbehoefte van de nieuwe woningen

- We bepalen het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de vastgestelde 'Nota Parkeernormen 2024'
- De parkeerbehoefte is voor verschillende momenten berekend (overdag, avond, nacht, etc.)
- Het drukste ('maatgevende') moment is een doordeweekse avond: er zijn dan 93 parkeerplaatsen nodig. In de nacht zijn er 89 parkeerplaatsen nodig.
- In het plan zitten nu 107 parkeerplaatsen.
- **Conclusie:** het plan voorzien in ruim genoeg parkeerplaatsen. Het overschot aan parkeerplaatsen biedt ook extra ruimte voor de bestaande woningen in de Fuchsiastraat.
- Het plan wordt definitief beoordeeld op basis van het definitieve ontwerp.

Parkeren: is er een oplossing voor bestaande knelpunten?

- De Bloemenbuurt is gebouwd in een tijd met lager autobezit en lagere parkeernormen.
- We zien en horen van bewoners dat er in de Fuchsiastraat een hoge parkeerdruk is.
- Er zijn parkeertellingen uitgevoerd die dat beeld bevestigen.
- We krijgen ook meldingen dat er door medewerkers Provalu wordt geparkeerd.

Mogelijkheden voor verbetering

We kunnen dit met drie aanpassingen verbeteren.

1. Van der Hulst wil 12 extra parkeerplaatsen aanleggen bij Provalu.
2. We kunnen 6 parkeerplaatsen in de Fuchsiastraat toevoegen als onderdeel van het verbeterplan voor de ontsluiting van de nieuwe woningen (zie poster #5).
3. Het nieuwe plan heeft meer parkeerplaatsen dan nodig, zodat er voor de bestaande omgeving ook extra parkeerruimte komt.

Verkeer: hoeveel autobewegingen?

Poster #3

Nieuwe woningen leiden tot meer verkeer

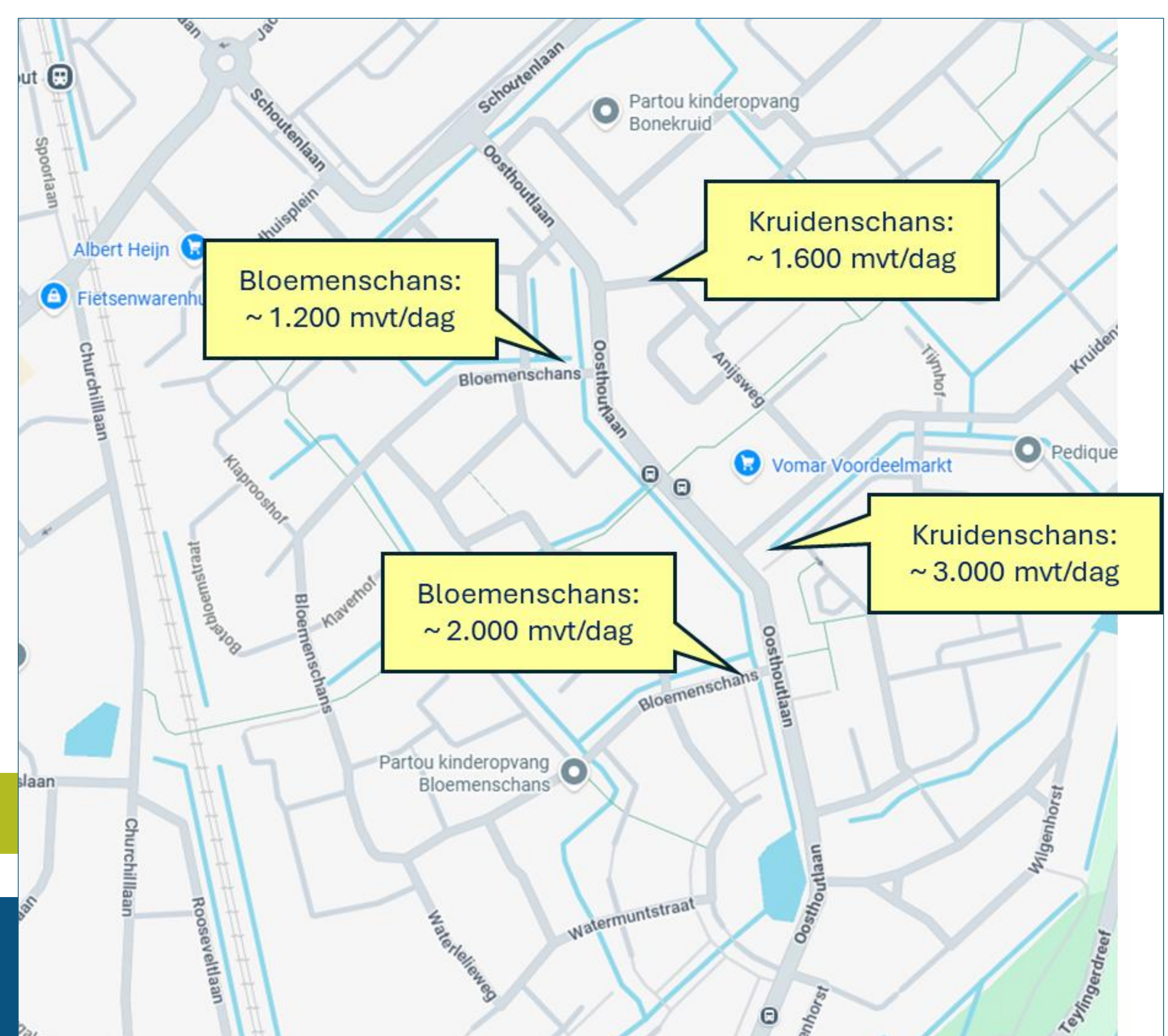
- De bouw van nieuwe woningen leidt tot meer verkeer.
- Op een gemiddelde doordeweekse dag gaat het om ongeveer 400 autobewegingen.
- ‘Hoeveel is dat, 400 per dag?’ Het kan lastig zijn om daar een beeld bij te vormen.
- Dat zijn circa 40 auto's in het drukste ochtend- of avondspitsuur.
- Ofwel: iedere anderhalve minuut 1 auto extra in de drukste spitsuren.

Maar het tennispark trok ook verkeer

- Op basis van kentallen leidde het tennispark tot gemiddeld 200 autobewegingen per dag.
- De ‘netto toename’ ten opzichte van de oude situatie met tennisvelden bedraagt dus circa 200 auto's per dag; ofwel tijdens de spits iedere 3 minuten 1 auto extra.

Kan de Fuchsiastraat dat extra verkeer aan?

- Nu rijden op een doordeweekse dag circa 300 auto's over de Fuchsiastraat, direct na de aansluiting op de Oosthoutlaan (het drukste punt).
- Een toename met circa 400 auto's (t.o.v. huidig) of 200 auto's (t.o.v. gebruik tennispark) is dus zeker significant.
- Anderzijds: ook met deze toename (totaal circa 700 auto's per dag) is de verkeersdruk voor een dergelijke straat zeer laag. Voor 30 km/u-woonstraten geldt op basis van de landelijke richtlijnen (CROW) dat hier zonder problemen 4.000 tot 5.000 auto's per dag kunnen rijden
- Kijk bijvoorbeeld ook naar andere 30 km/u-straten in de omgeving, met eenzelfde functie en zelfde inrichting.
- **Conclusie:** door de ontwikkeling neemt het verkeer toe op de Fuchsiastraat maar de intensiteit blijft naar verhouding laag voor een 30 km/u-sstraat.



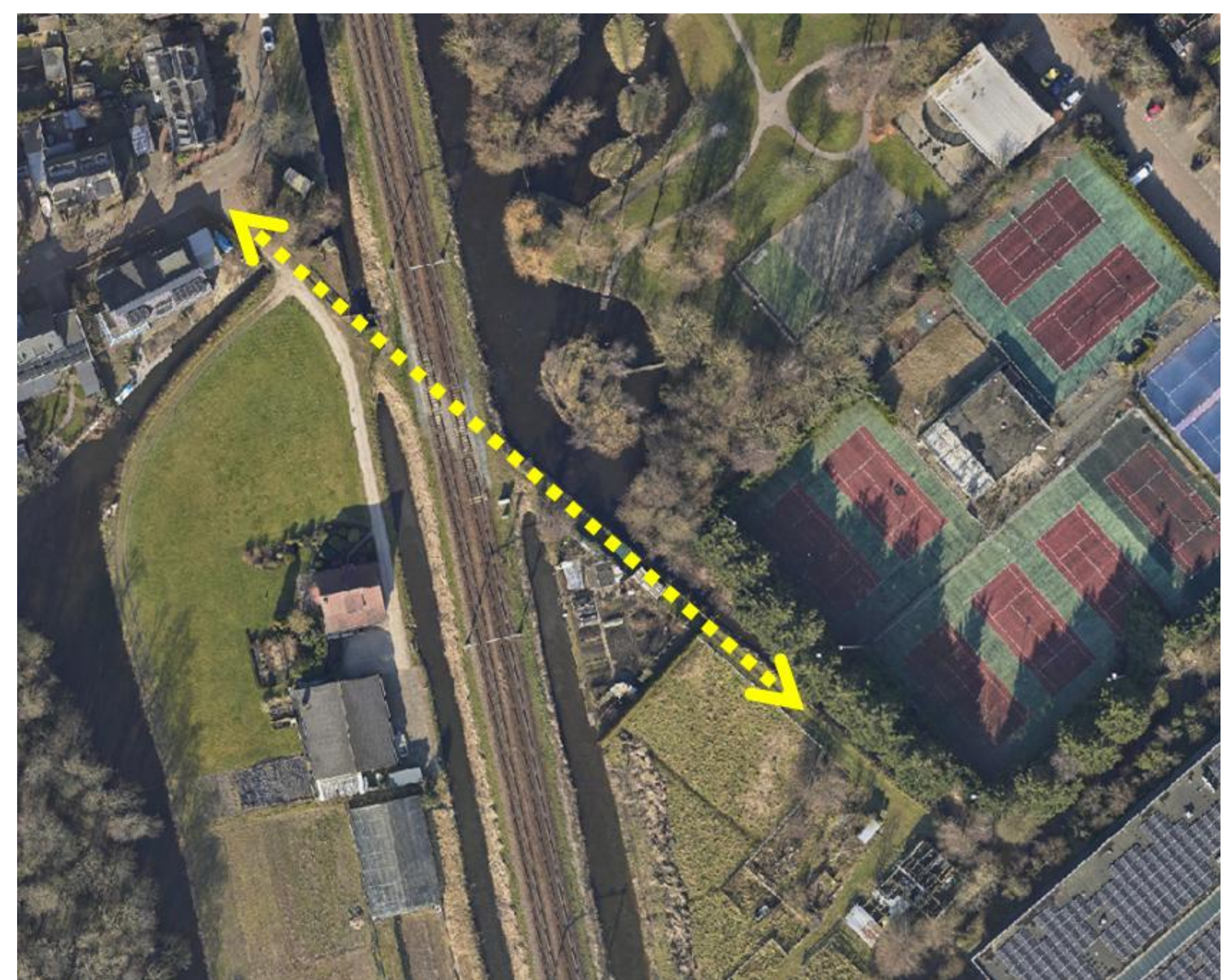
Zes varianten voor de ontsluiting onderzocht

- Er zijn verschillende varianten onderzocht voor de (auto-) ontsluiting van de nieuwbouwlocatie. We doen dit om te komen tot een zo goed mogelijk besluit hierover.
- Hieronder staat een overzicht met de in totaal 6 varianten. Daarna wordt iedere variant verder toegelicht.



VARIANT A: Rooseveltlaan en spooroverweg

- We benoemen deze 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 ProRail.

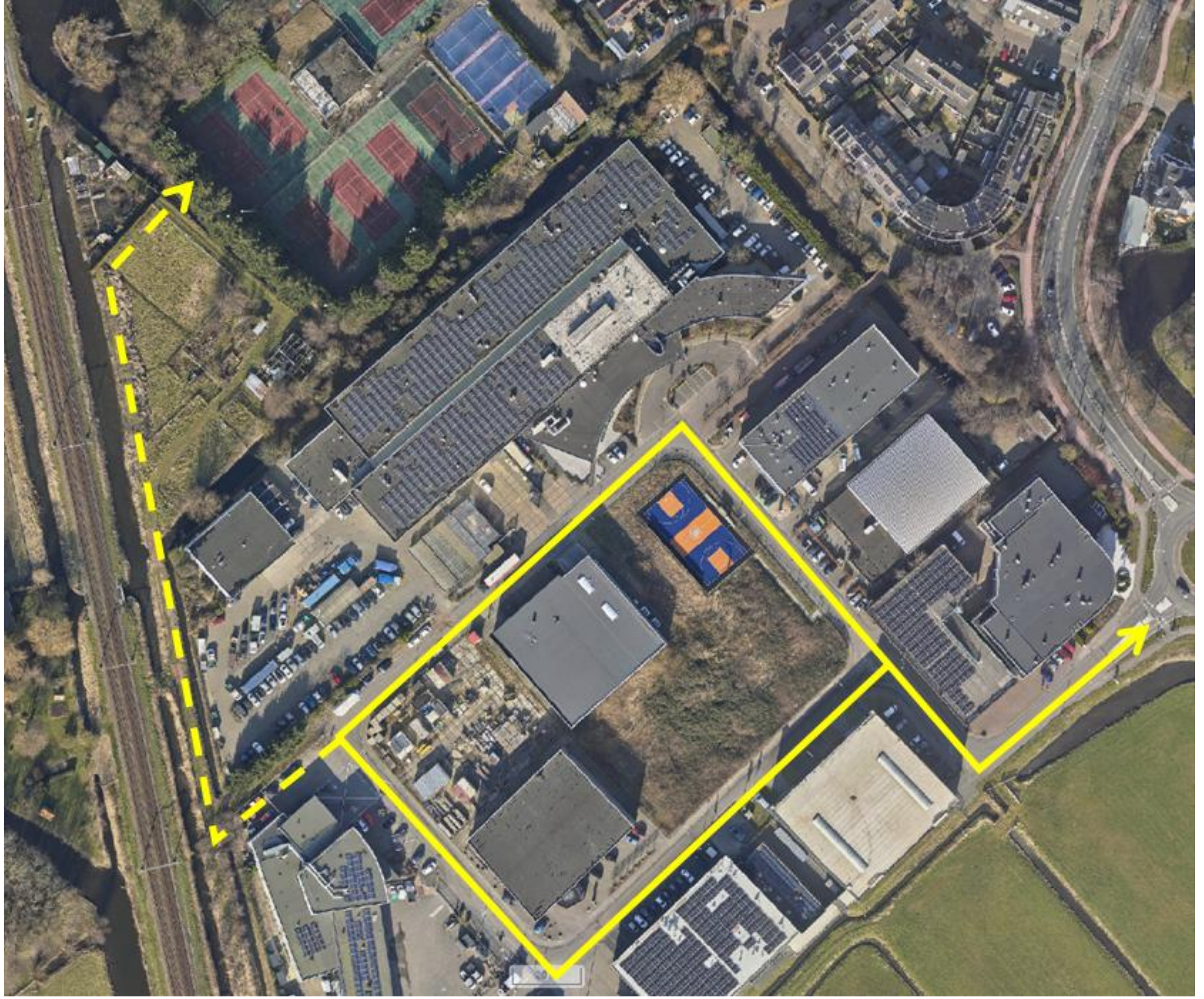


VARIANT B: via de Fuchsiastraat

- In deze variant wordt de locatie net als nu ontsloten via de Fuchsiastraat
- De Fuchsiastraat wordt drukker, maar kan de verkeerstoename goed aan (zie poster #3).
- De huidige inrichting kent twee knelpunten: de krappe bocht richting het tennispark en de oversteek van het Kroospad (fietspad)
- Er is een ontwerp opgesteld waarmee deze knelpunten worden opgelost.
- Hiermee kunnen ook 6 extra parkeerplaatsen worden gemaakt.
- Met twee kruispuntplateaus wordt de snelheid van het autoverkeer laag gehouden.



VARIANT C: via de Nijverheidsweg en het Spoorpad

- In deze variant wordt de locatie ontsloten via het bedrijventerrein. (Nijverheidsweg) en vervolgens via een nieuw aan te leggen straat langs het spoor (het Spoorpad).
 - Voordeel: hiermee is er geen toename van verkeer in de Bloemenbuurt.
 - Het ontsluiten via een bedrijventerrein heeft echter ook nadelen, zowel vanuit het bedrijventerrein als de woningen.
- 
- Op een bedrijventerrein rijdt zwaar verkeer en staat dit verkeer ook stil op de rijbaan – dat belemmert de ontsluiting
 - Bereikbaarheid van woningen via een ‘achteraf-route’ die op rustige momenten verlaten is, is niet logisch en sociaal en kwalitatief onwenselijk.
 - De route loopt langs de Brandweerkazerne, wat een conflict oplevert met de dienstverlening van de Brandweer; de Brandweer adviseert daarom negatief.
 - Door de scherpe bocht is het Spoorpad niet te gebruiken door grote voertuigen
 - Ook om die reden adviseert de Brandweer negatief, maar dit betekent ook dat een verhuiswagen en ander voorkomend groter verkeer de locatie niet kan bereiken.
 - Het Spoorpad moet als nieuwe straat worden aangelegd, wat ingrijpend is (dempensloten, nieuwe bruggen) en leidt tot forse kosten (geschat 500.000 tot 1.000.000).
- Om de wijk niet te belasten tijdens de bouw is wel het plan om deze route te gebruiken als tijdelijke route voor het bouwverkeer.

Varianten voor de ontsluiting

Poster #7

VARIANT D: via Geraniumhof

- Er zijn twee varianten via de Geraniumhof: via de Nijverheidsstraat en met een nieuwe aansluiting op de Oosthoutlaan.
- 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.



VARIANT E: via Fonteinkruidhof en Waterlelieweg

- In deze variant wordt de huidige doorsteek tussen Fonteinkruidhof en Fuchsiastraat aangepast naar een autoverbinding.
- Fonteinkruidhof is een smalle straat zonder stoep en 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 niet geschikt, maar waarschijnlijk wel nodig als calamiteitendoorsteek voor de hulpdiensten (met uitneembare paal).



VARIANT F: via Kalmoeshof en door het park

- In deze variant wordt een nieuwe straat aangelegd als verbinding tussen de Fuchsiastraat 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.



We horen graag uw mening!

- Het college van burgemeester en wethouders legt aan de gemeenteraad een voorstel voor voor de ontsluiting van de nieuwbouwontwikkeling.
- De gemeenteraad neemt hierover een besluit.
- Dit voorstel werken we de komende weken uit.
- We horen graag uw mening, zodat we zo goed mogelijk tot een weloverwogen voorstel kunnen komen.
- Dat kan door een reactieformulier in te vullen.
- Of door een e-mail te sturen naar: woningbouwoosthout@teylingen.nl
- We ontvangen uw reactie graag voor 20 februari 2026.