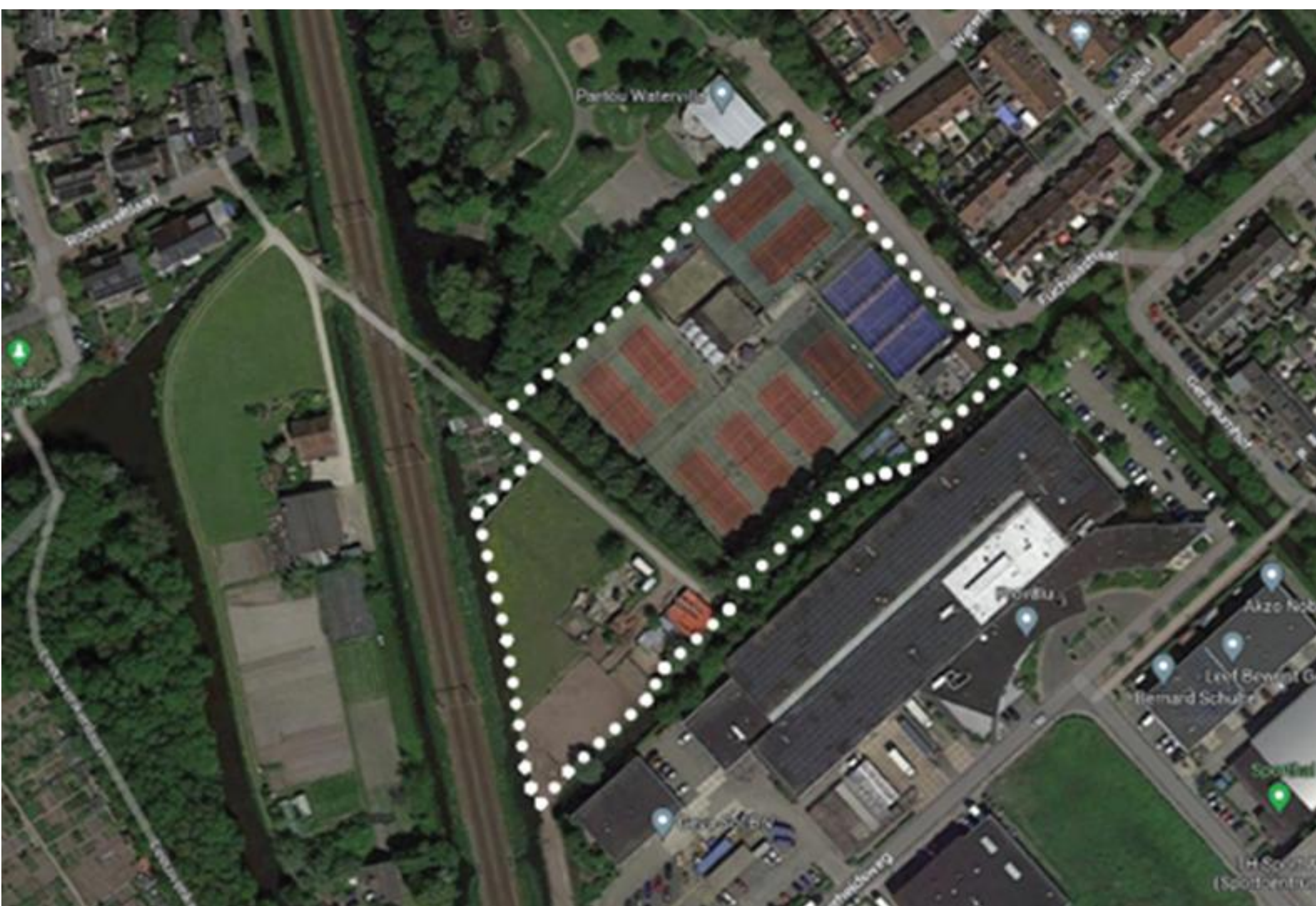


Aanleiding: initiatief voor woningbouw *Poster #1*

- 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

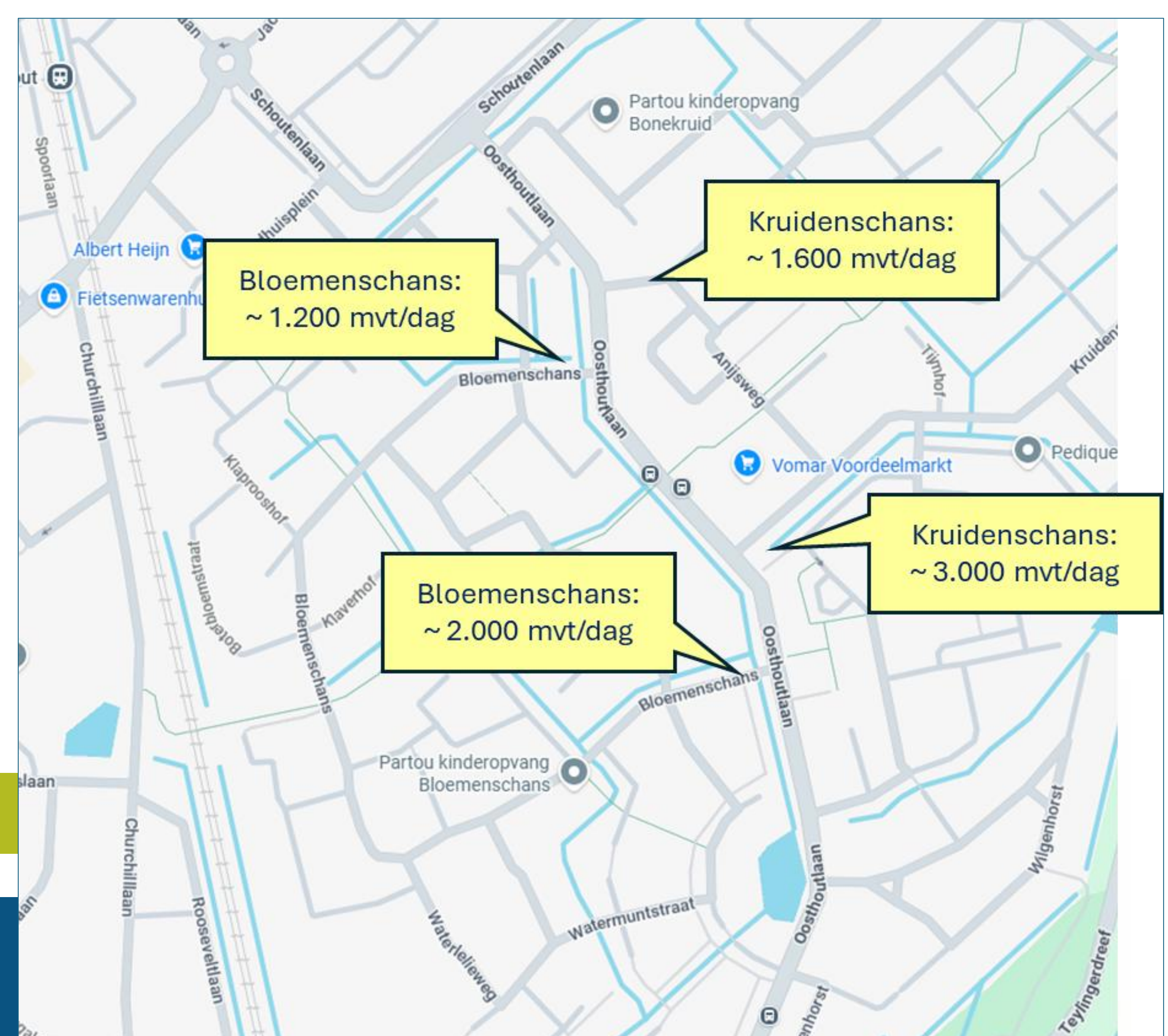
- De bouw van nieuwe woningen leidt tot meer verkeer.
- Op een gemiddelde doordeweekse dag gaat het om ongeveer 400 autobewegingen.
- ‘Hoeveel is dat, 400 per dag?’ Het kan lastig zijn om daar een beeld bij te vormen.
- Dat zijn circa 40 auto's in het drukste ochtend- of avondspitsuur.
- Ofwel: iedere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

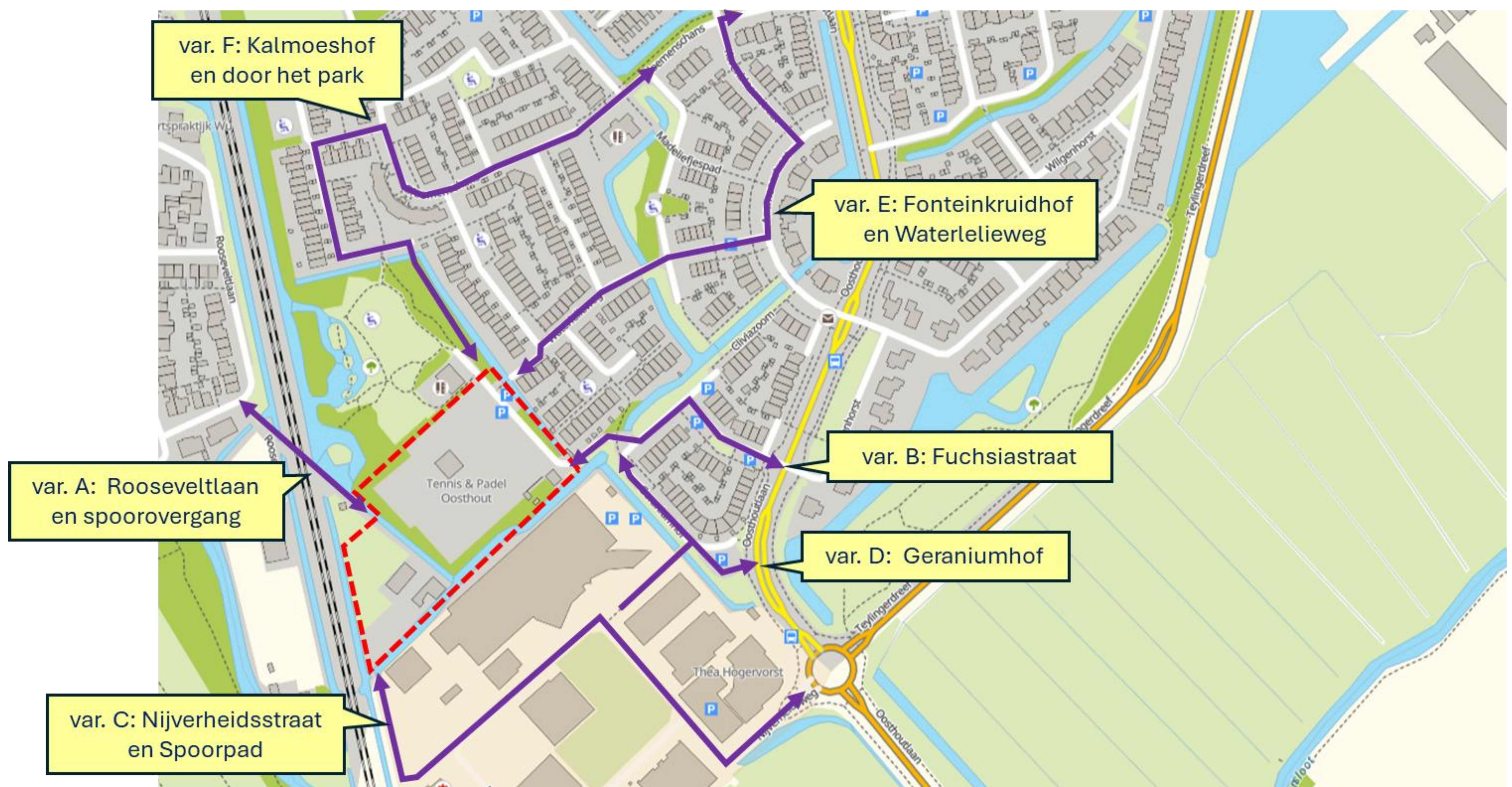
Kan de Fuchsiastraat dat extra verkeer aan?

- 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.



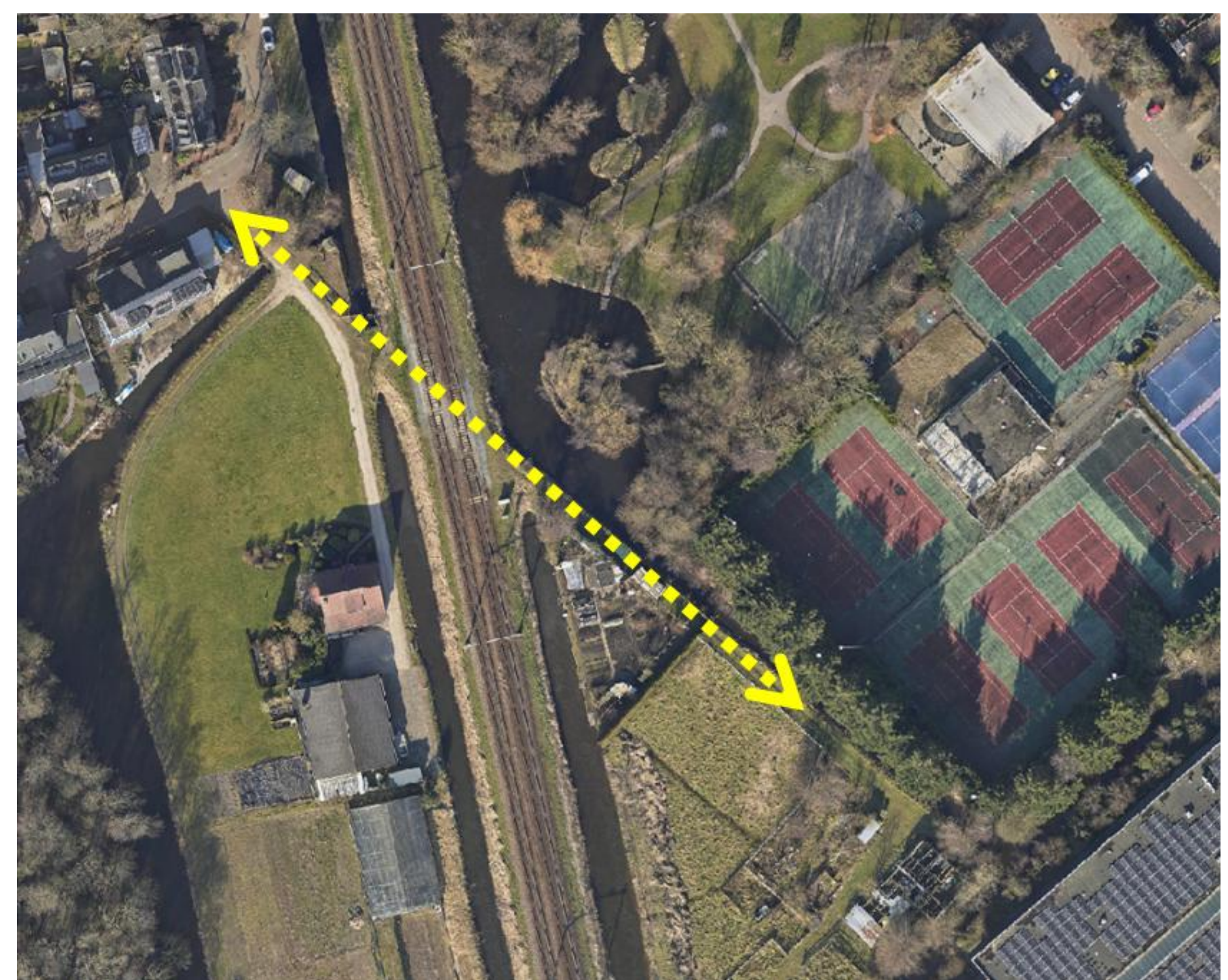
Zes varianten voor de ontsluiting onderzocht

- 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.



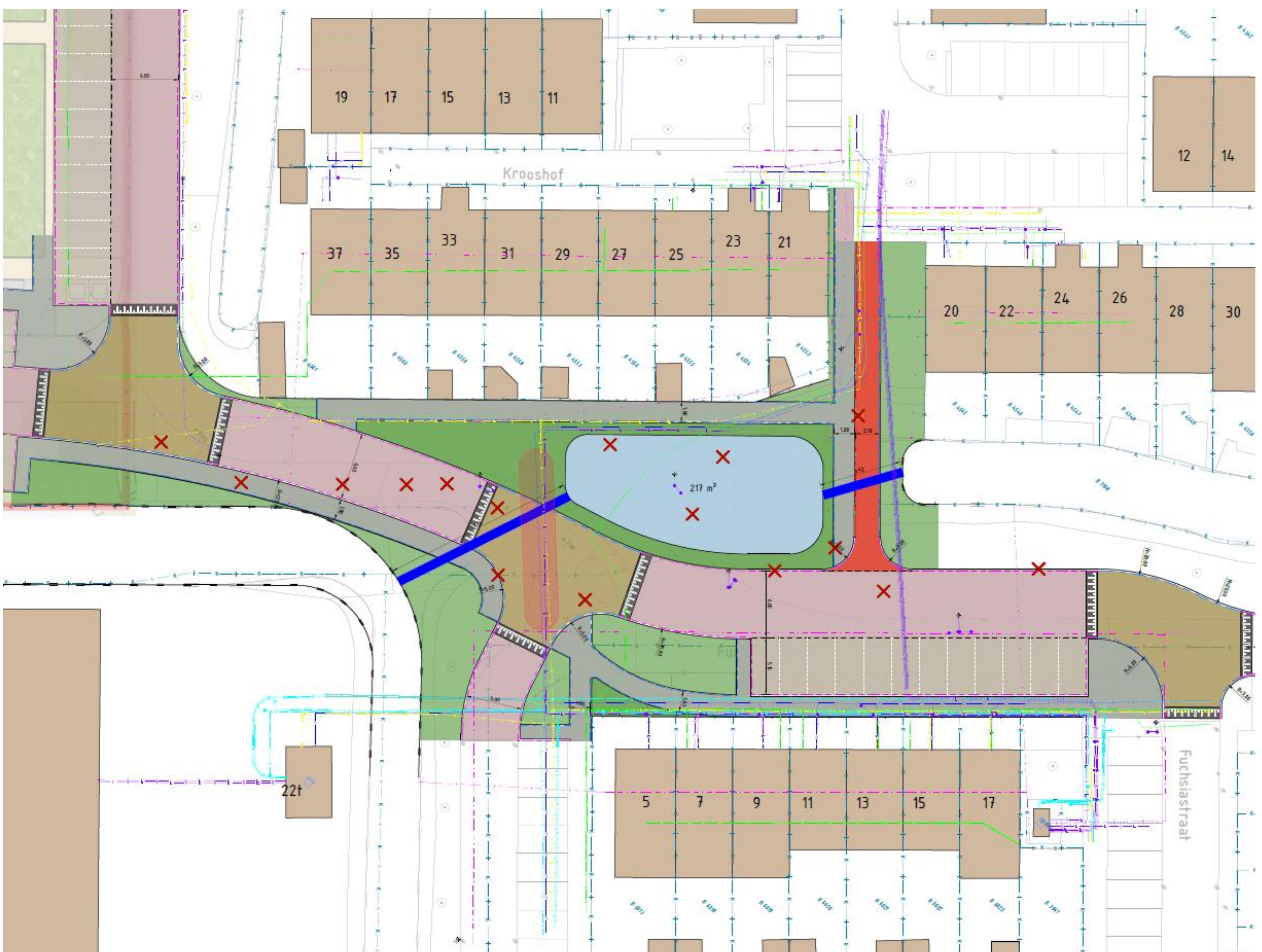
VARIANT A: Rooseveltlaan en spooroverweg

- 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.

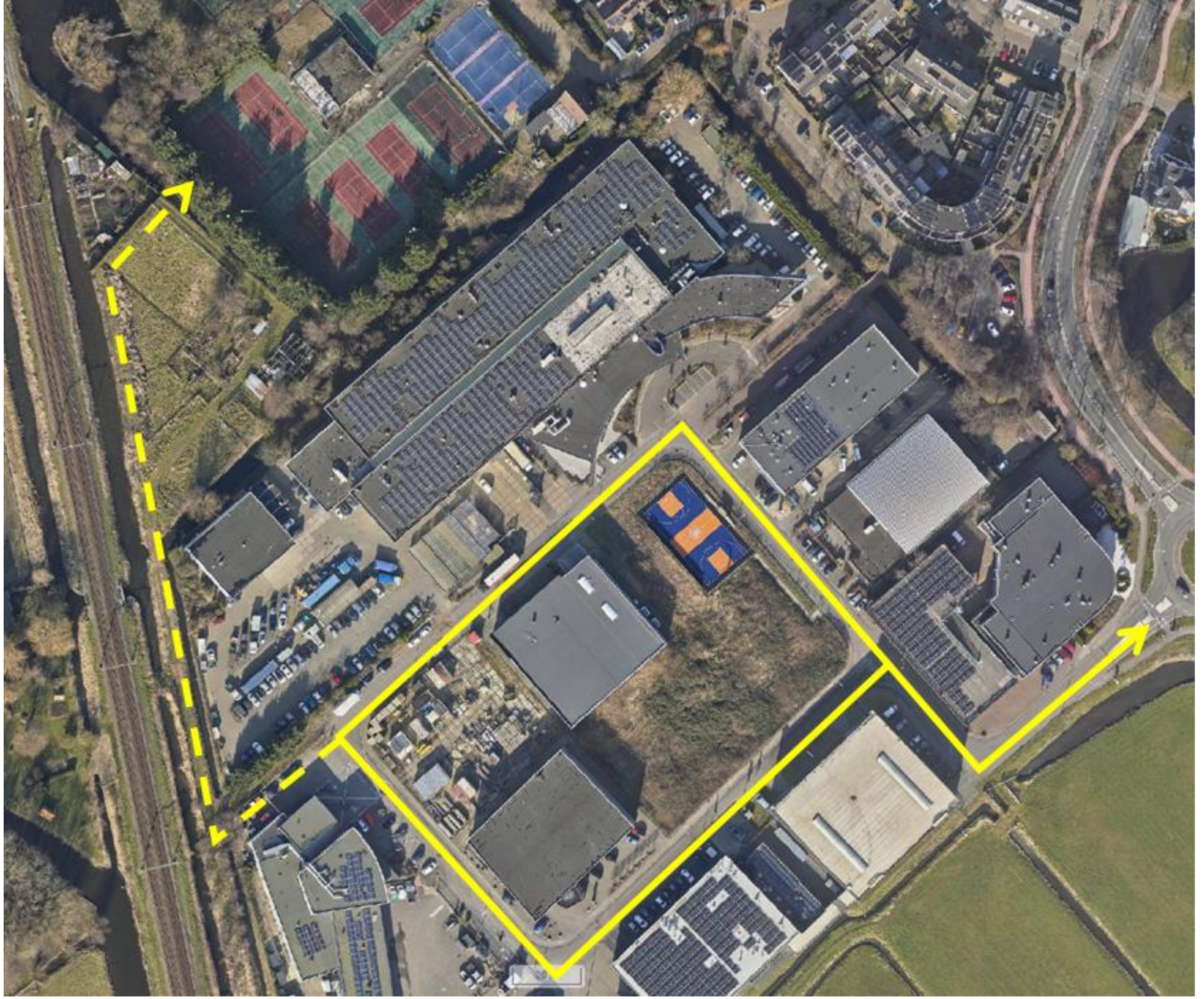


VARIANT B: via de Fuchsiastraat

- 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

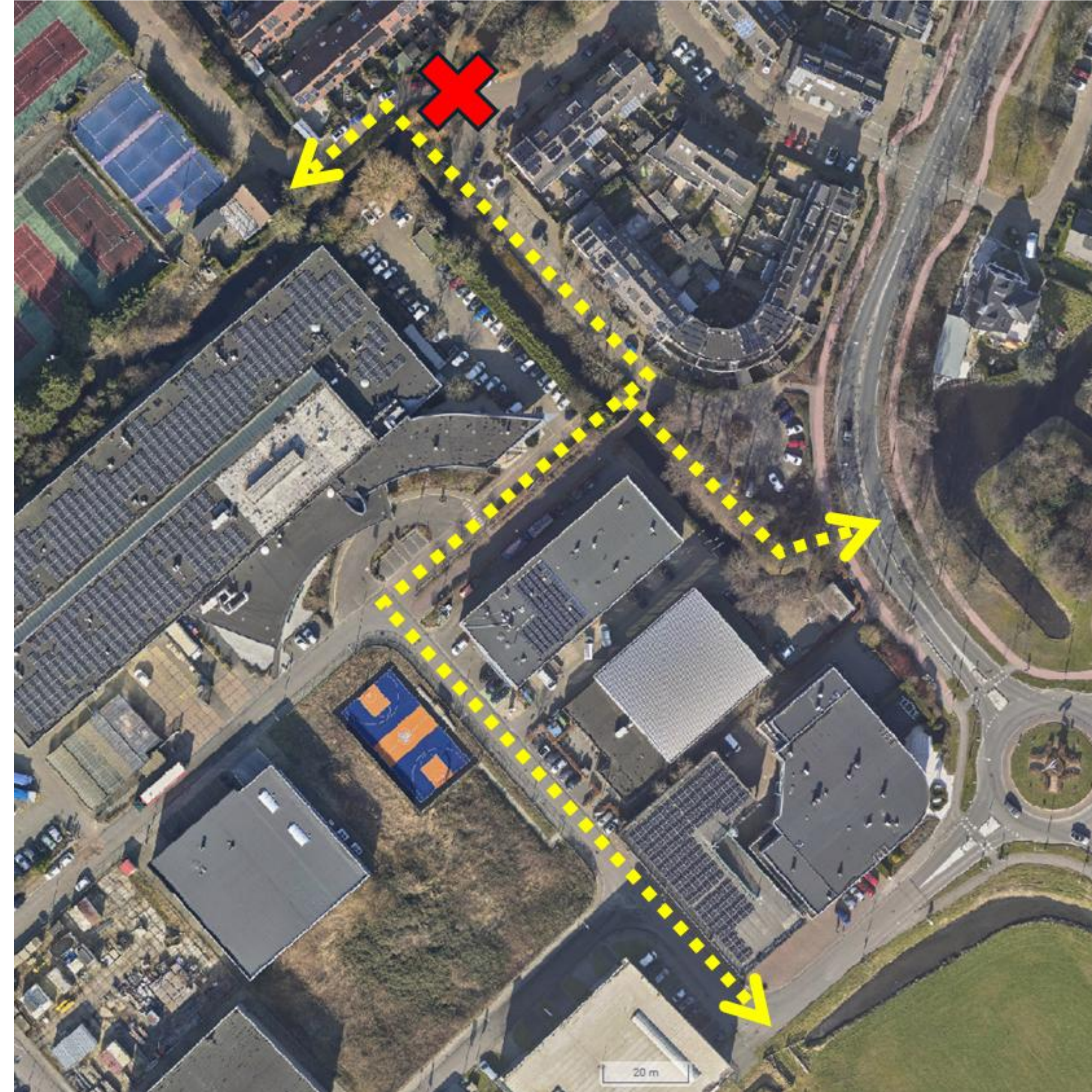
- In deze variant wordt de locatie ontsloten via het bedrijventerrein. (Nijverheidsweg) en vervolgens via een nieuw aan te leggen straat langs het spoor (het Spoorpad).
 - Voordeel: hiermee is er geen toename van verkeer in de Bloemenbuurt.
 - Het ontsluiten via een bedrijventerrein heeft echter ook 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.