

# **Nota van beantwoording DSO Schuilhoeve zoals aangeboden aan Col**

## **13.11.2013**

### **Nota van beantwoording**

#### **Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp Schuilhoeve Badhoevedorp**

november 2013

#### *Inleiding*

Het definitieve stedenbouwkundige ontwerp (DSO) voor Schuilhoeve is opgesteld door het projectbureau Badhoevedorp en wordt aan het college van B&W aangeboden voor besluitvorming. Het DSO is tot stand gekomen met intensieve participatie door de klankbordgroep, de dorpsraad, omwonenden en belanghebbenden. Tussentijds heeft terugkoppeling plaatsgevonden over de uitkomsten van die participatie en hoe daarmee is omgegaan in het DSO. Ter afronding van het participatietraject is een reactie gevraagd aan de dorpsraad Badhoevedorp en de klankbordgroep op het DSO. In deze nota van beantwoording wordt beschreven welke reacties zijn ontvangen op het DSO en hoe hiermee wordt omgegaan, waarbij wordt toegelicht welke reacties zijn verwerkt en welke niet.

#### *Omwonenden en belanghebbenden*

Op 21 september 2011 zijn omwonenden en belanghebbenden uitgenodigd bij een participatiebijeenkomst om inbreng te leveren voor het ontwerp. De volgende drie thema's waren benoemd: thema routes, (bestaande uit verbinden, routes en verplaatsen), thema aansluiting (bestaande uit woonomgeving, aansluiting en groen) en thema ontspannen (bestaande uit ontmoeten, ontspannen en verblijven).

Ongeveer 50 personen hebben met medewerkers van de ontwerpbureaus en het project de thema's besproken. Tijdens een tweede bijeenkomst, op 15 februari 2012, is het concept DSO aan de geïnteresseerden getoond. De ongeveer 70 aanwezigen hebben informatie gekregen omtrent het concept DSO en wat er tot dan toe is gebeurd met de ideeën en wensen die tijdens de eerste bijeenkomst zijn gegeven. Door de ontwerpers is een presentatie gegeven met een algemene vragenronde en er is een schetsmaquette getoond. Na deze presentatie was gelegenheid om één op één vragen te stellen, reactie te geven en discussie te voeren.

Een weergave van de ideeën en wensen en hoe deze in het plan zijn betrokken staat in het DSO op bladzijde 6 'ideeën en suggesties'. In maart 2013 is besloten om eerst het groenstructuurplan en het waterstructuurplan voor Badhoevedorp af te ronden, voordat het DSO Schuilhoeve verder uitgewerkt zal worden. Naar aanleiding hiervan is het uitwerken van het DSO uitgesteld tot mei 2013.

Door het projectbureau Badhoevedorp is het uiteindelijke DSO op 27 augustus 2013 gepresenteerd aan de klankbordgroep, de begeleidingsroepen, de winkeliersvereniging en de Dorpsraad. Daarbij is afgesproken dat de eerste drie hun reactie bundelen in één reactie namens de klankbordgroep, en dat daarnaast de Dorpsraad met een zelfstandige reactie komt.

#### **Klankbordgroep Badhoevedorp**

Met de klankbordgroep (KBG) Badhoevedorp is tijdens het ontwerptraject driemaal gesproken over het DSO Schuilhoeve. Het DSO Schuilhoeve is positief en met instemming ontvangen. Veel van de in het voortraject ingebrachte punten zijn in dit ontwerp opgenomen zoals aansluiting aan de bestaande bouw, watergang, 'groenbeleving' en wegenstructuur. De voornaamste discussiepunten in de klankbordgroep waren:

Groen(norm)

*De groeninspiratie, het lint en de opbouw zoals verbeeld sluiten aan bij de wensen en verwachtingen die de KBG heeft voor deze nieuwe wijk. Wel zetten wij vraagtekens bij de groennorm zoals berekend c.q. weergegeven op blz24. Het meerekenen van het 4-buizenmeertje als wijkpark is een dubbeltelling omdat dit bestaand groen is dat ook al meetelt in de huidige groennorm in Badhoevedorp. Er zal duidelijker moeten worden aangegeven wat de norm van de wijk is en wat eventueel het effect is op de huidige norm in Badhoevedorp cq wat daarvan is meegenomen.*

Antwoord: Het DSO voldoet aan de Haarlemmermeerse groennorm zoals gesteld in het Groenstructuurplan Badhoevedorp, en bij het uitgangspunt van de voorkeursverkaveling (590 woningen) ook aan de hogere geambieerde Badhoevedorpse groennorm van circa 38 m<sup>2</sup> per inwoner. Het water van het 4-buizenmeertje is zelf niet meegenomen in de berekening, het omliggende groen is meegenomen in de bepaling van de omvang van het wijkpark. Een uitgebreidere uitleg hoe zich dit verhoudt tot de normen van het Groenstructuurplan staat later in dit document weergegeven bij de beantwoording op de reactie over de groennorm van de Dorpsraad. In het kader van de uitwerking en realisatie van het (gemeentelijk) Groenstructuurplan wordt door de gemeente bijgehouden wat de hoeveelheid groen is / wordt in heel Badhoevedorp. Buiten de scope van het DSO Schuilhoeve voert de gemeente gesprekken met Rijkswaterstaat om ook het te realiseren groen binnen de grenzen van het Tracébesluit in het knooppunt A4/A9 (ongeveer 6 ha.) openbaar toegankelijk te maken.

Wegenstructuur

*Ten aanzien van de wegen- en verkeersstructuur is de KBG van mening dat doorstroming (op verschillende snelheden) en bieden van alternatieven de prioriteit moet hebben. Daarom zullen eenrichtingsverkeer en afsluitingen ('knippen') voorkomen moet worden.*

Antwoord: De wegenstructuur gaat ervan uit dat alle openbare straten in principe twee richtingsverkeer zijn. Uitzondering hierop is het berijdbaar pad langs het wijkpark, daar is net als in Quatrebras de auto 'te gast'. Deze wordt eenrichtingsverkeer (bestemmingsverkeer) onder de voorwaarde dat hier niet te veel woningen aan gerealiseerd worden. Dit heeft tevens te maken dat deze weg voornamelijk bedoeld is als langzaam verkeerroute.

Voorbeeldverkaveling

*De KBG heeft een sterke voorkeur uitgesproken voor de proefverkaveling A zoals weergegeven in H6 op blz52.*

Antwoord: Deze verkaveling sluit aan bij de huidige woningmarktsituatie.

Voorstel fasering

*Met het oog op de fasering (H7) welke een periode van 10 jaar beslaat (2015-2025) vragen wij ons wel af hoe de eenheid qua stijl en bebouwing gewaarborgd kan blijven. Gedurende die periode kan de doelgroep waarvoor gebouwd wordt evenals de -economische-omstandigheden zodanig veranderen dat -meerdere- keren van verkavelingalternatief gewisseld moet worden.*

Antwoord: Het DSO en de randvoorwaardenkaart in het DSO is sturend voor de structuur en de kwaliteit van het nieuwe woongebied Schuilhoeve. Ten aanzien van de beoogde beeldkwaliteit zal door de gemeenteraad een essentiekaart vastgesteld worden voor heel Schuilhoeve. Hierin is aangegeven wat de beoogde ruimtelijke

kwaliteiten zijn en de kwaliteiten van de bebouwde omgeving. De essentiekaart vormt met het DSO het toetsingskader ten behoeve van de welstandtoetsing door het kwaliteitsteam Badhoevedorp.

Verkoopprijzen

*Hoewel nu nog niet opportuun zal door doorstroming uit het dorp naar Schuilhoeve de prijsstelling van de woningen ook een bepalende factor zijn voor de bestaande -vrijkomende- woningen in Badhoevedorp. De KBG is van mening dat hierbij in overleg met betrokkene de nodige zorgvuldigheid in acht moet worden genomen.*

Antwoord: De te realiseren woningen en de daarbij behorende verkoopprijzen zullen ten tijde van het in verkoop gaan aansluiten bij de dan aanwezige vraag uit de markt.

### **Dorpsraad Badhoevedorp**

Hieronder staat puntsgewijs een korte toelichting naar aanleiding van de reactie van de dorpsraad.

Groennorm

*In het DSO SH wordt de indruk gewekt dat de groennorm (oppervlak aan groen per inwoner) wordt bereikt. Dit betreft hoogstens de groennorm binnen het deelgebied SH en alleen bij een verkaveling met een minimaal aantal woningen. De groennorm betreft niet een klein deel van het dorp, maar het gehele dorp. Als er gebouwd wordt in een park, zoals QB en SH worden geprojecteerd in bestaande wijkparken, moet het ons niet verblijden dat de groennorm hier wordt gehaald. Echter staan de wijkparken Wandelbos en Groene Zoom niet alleen ter beschikking van de deelgebieden QB en SH, maar aan het gehele dorp, het zijn immers wijkparken en geen buurtparken.*

*Als dan nog eens blijkt dat bij een bepaalde verkaveling in SH die groennorm daar nog niet eens gehaald wordt, is er sprake van een groot probleem. Dit kan alleen worden verholpen door het aantal woningen behoorlijk te reduceren, of op een andere locatie aanvullend groen aan te bieden.*

*De indruk die tijdens de afronding van het BP werd gewekt, dat er aan de oostkant van SH groen bij zou kunnen komen, moet dan ook definitief worden gemaakt voordat dit plan kan worden geaccepteerd.*

*De groennorm wordt alleen in SH gehaald omdat daar al park was en met het bouwen in SH wordt de rest van Badhoevedorp van zijn wijkgroen beroofd, zodat over het gehele dorp deze norm bij lange na niet wordt bereikt. Het wordt tijd dat aan deze verwarring een einde komt en dat dit in het DSO SH wordt verduidelijkt.*

Antwoord: Het DSO voldoet aan de Haarlemmermeerse groennorm zoals gesteld in het Groenstructuurplan Badhoevedorp, en bij het uitgangspunt van de voorkeursverkaveling (590 woningen) ook aan de hogere geambieerde Badhoevedorpse groennorm van circa 38 m<sup>2</sup> per inwoner (exclusief bovenwijksgroen).

Onderstaand de tabel ten aanzien van het groen zoals deze in het DSO is verwerkt.

Aantal woningen	Inwoners (woningen x 2,3)	Totaal buurtgroen, infrastructuurgroen en omgevingsgroen in DSO (4,4 ha) per inwoner	Wijkpark minimaal 6 ha groen (bestaand en nieuw) norm per inwoner	Totaal groen per inwoner in Schuilhoeve
560 (op basis van verkaveling DSO)	1.288	34,1 m <sup>2</sup>	6 m <sup>2</sup>	40,1 m <sup>2</sup> per inwoner
700 (maximaal op basis van bestemmingsplan)	1.610	27,4 m <sup>2</sup>	6 m <sup>2</sup>	33,4 m <sup>2</sup> per inwoner

In het kader van de uitwerking en realisatie van het Groenstructuurplan wordt bij de gemeente inzichtelijk bijgehouden wat de hoeveelheid groen is / wordt in heel Badhoevedorp. Uitgangspunt is dat per inwoner 6 m<sup>2</sup> wijkpark beschikbaar dient te zijn. Dit houdt in dat twee wijkparken in Badhoevedorp, met minimaal 6 hectare groen per park, voldoende is voor ongeveer 20.000 inwoners. De opzet van de wijkparken volgens de DSO's Quatrebras en Schuilhoeve voldoen daarmee aan de norm. Het groengebied dat nu deels direct langs de A9 is gelegen wordt op basis van het DSO Schuilhoeve wel kleiner dan de huidige grootte van 8,2 hectare<sup>1</sup>. Uitgaande van dezelfde begrenzing als gehanteerd in het Groenstructuurplan wordt de omvang straks ongeveer 6,5 hectare. Dit gebied wordt omgevormd tot een parkgebied dat kleiner is, maar meer kwaliteit heeft en beter als park kan worden gebruikt. Tegenover deze verkleining staat dat het buurt-, infra- en omgevingsgroen (34,1 m<sup>2</sup>), dat dicht bij de woningen is gelegen, ruim boven de Badhoevedorpse groenambitie (24,5 m<sup>2</sup>) komt voor deze categorie groen. Binnen de plangrenzen van het DSO is nu 0,3 ha buurt-, infra- en omgevingsgroen aanwezig, waarbij dat straks ongeveer 4,4 ha zal bedragen. Buiten het kader van dit DSO voert de gemeente gesprekken met Rijkswaterstaat om ook het te realiseren groen binnen de grenzen van het Tracébesluit in het knooppunt A4/A9 (ongeveer 6 ha.) openbaar toegankelijk te maken. Dit groen ligt net buiten de plangrens van het DSO.

#### Kromme tocht

*Mogelijk omdat dit deel geen onderdeel is van het deelgebied SH, lijkt de Kromme Tocht niet naar het oosten te worden doorgezet. Zeker gezien het feit dat er wel water is gepland oost van Schuilhoeve, ligt het voor de hand de Kromme Tocht door te trekken aan de oostkant.*

Antwoord: De bestaande waterverbinding naar Schuilhoeve Oost is ingepast en wordt benut, conform het vastgestelde waterstructuurplan (bij het bestemmingsplan). De watergang bij de Groenezoom staat middels een duiker in verbinding met de bestaande watergangen langs het bedrijventerrein Schuilhoeve. Het via een rechte lijn doortrekken van de waterverbinding naar het geplande water in Schuilhoeve Oost geeft ruimtelijk geen toegevoegde waarde en doorbreekt de voorgestelde wandstructuur in de randbebouwing. Deze wandstructuur is noodzakelijk is voor de geluidsafscherming van de nieuwe wijk. Daarnaast dient deze watergang dan een reeds bestaande ondergrondse 150kv leiding te kruisen en dit is financieel een knelpunt.

#### Profiel laan

*De Schuilhoevelaan is de laatste kans om in Badhoevedorp een laan aan te leggen met het profiel van de Pa Verkuyllaan, een laan met een brede middenberm voorzien van grote bomen langs de laan en in de berm. Deze middenberm zou daarbij ook als hondenuitlaatplaats kunnen dienen. De voorkeur gaat uit naar een Schuilhoevelaan met een profiel zoals de Pa Verkuyllaan.*

Antwoord: In het DSO is ervoor gekozen om het groen bij de woningen te situeren. Het profiel van de laan is gelijk gehouden aan het profiel van de laan in Quatrebras. Er is niet gekozen voor een groene middenberm omdat dat meer ruimte vraagt, maar omdat het groen niet veilig bereikbaar is voor kinderen aangezien zij hiervoor een 50-km weg moeten oversteken. Dit is in het verleden besproken met de Dorpsraad en hier is een verschillende mening over.

#### Groenezoom

*De Groene Zoom is aan de oostkant, inclusief het tussenliggende water, wel heel erg smal. Zeker omdat aan de noordzijde een doorgaande weg is geprojecteerd en aan de zuidzijde een toegangsweg voor die wijk, zal hier nauwelijks de indruk van een wijkpark kunnen ontstaan.*

*Tevens wordt bebouwing gepland aan de noordzijde van de Groene Zoom, tegenover het kantoor van een beveiligingsbedrijf, zodat hier een duidelijke onderbreking van het wijkpark ontstaat. Beide beperkingen doen veel afbreuk aan het fenomeen wijkpark. Hier zal het park moeten worden versterkt om met recht te kunnen blijven spreken van een wijkpark in plaats van 2 kleine buurtparkjes. Aan de westzijde van de Groene Zoom loopt het water richting het centrum. Omdat ook hier aan de noord- en zuidzijde zal worden gebouwd, is de doorgang te smal voor vrijliggende paden voor wandelaars en fietsers. Het is niet aanvaardbaar als doorgang voor langzaam verkeer via een doorgaande weg met stoep wordt uitgevoerd.*

*Zowel aan de noord- als de zuidzijde van de Groene Zoom worden woningen gebouwd. De tuinen van deze woningen zouden het wijkpark moeten versterken en visueel vergroten. De gemeente wordt hierbij opgeroepen zorg te dragen voor het vermijden van hoge heggen en schuttingen. De Groene Zoom is een wezenlijk deel van het Groene Lint. Zelfs hier, op een locatie die wijkpark was en moet blijven, zijn geen vrijliggende paden voor wandelaars en fietsers. Dit is meer dan teleurstellend en niet aanvaardbaar.*

Antwoord: De invulling van de Groenezoom is bij het concept ontwerp van het DSO aangepast naar aanleiding van opmerkingen tijdens de participatie. Het oplossen van achterkantsituaties, waaronder woningen aan de noordkant van de Groenezoom, is een opgave die voortkomt uit het Masterplan en daar is in het DSO invulling aan gegeven. De profielen van het Lint in het DSO zijn breder dan in het verleden voorzien in het Masterplan.

In de bestuurlijke brief aan de Dorpsraad van 3 juli 2013 is door het college van B&W de volgende toezegging gedaan ten aanzien vrijliggende paden voor wandelaars en fietsers (langzaam verkeer) in het Lint:

*“Hoewel in de voorliggende planvorming voor het Lint niet eerder sprake is geweest van vrij liggende fiets- en voetpaden hebben wij begrip voor het standpunt van de dorpsraad. Wij zullen bij het opstellen van de verkavelingen en inrichtingsplannen openbare ruimte zoveel mogelijk rekening houden met aanleg van vrijliggende fiets-en/of voetpaden. Wij merken hierbij op dat dit ten koste kan gaan van het beschikbare groen en dat er zich situaties kunnen voordoen, waar een inrichting met autoweg, fietspad, voetpad en ruimte voor groen en water niet past vanwege de beperkte ruimte. Er kunnen dan verkeerstromen gecombineerd worden. Dit is de afgelopen jaren reeds besproken met de dorpsraad. Bij een dergelijke bijzondere situatie zal gemotiveerd van het uitgangspunt worden afgeweken”.*

In het DSO bestaat de langzaamverkeerroute langs het Lint bijna geheel uit woonstraten, of berijdbare voetpaden. De woonstraten betreffen 30-km wegen waar de auto te gast is. Dit betekent dat er buiten bestemmingsverkeer nauwelijks auto's komen. Ook zal op het pad langs het park éénrichtingsverkeer worden

ingesteld. Wij zijn van mening dat hierdoor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers niet in het geding komt. We overwegen wel te kijken of naar een vrijliggend fietspad evenwijdig aan de Rijstvogelstraat, omdat deze weg een meer doorgaande functie heeft.

Zoals vermeld in de brief is bij de eerdere planvorming geen sprake geweest van vrijliggende fietspaden. De invulling van het Lint is overeenkomstig het document over het Lint, dat een bijlage is van het groenstructuurplan (bij het bestemmingsplan), inclusief een wandelpad. Vrijliggende fietspaden in dit profiel gaan daarnaast ten koste van het groen of uitgeefbaar oppervlak. Over de invulling van 30-km wegen met of zonder vrijliggende fietspaden verschillen we van mening met de dorpsraad.

Het groengebied aan weerszijden van het water wordt, zoals beschreven staat in het Lint, goed bereikbaar gemaakt door een langzaamverkeer verbinding over het water te maken ter hoogte van het beveiligingsbedrijf.



Figuur: Toelichting op langzaam verkeersroute langs het Groene Lint

#### Langzaam verkeer

*Er zijn geen duidelijke vrij liggende fietspaden, niet in het Groene Lint maar ook niet langs de belangrijke doorgaande routes zoals de Schuilhoevelaan en verlengde Adelaarstraat.*

Antwoord: De opzet van de laan met fiets suggestiestroken is overeenkomstig het Masterplan en hetzelfde als de laan in het DSO Quatrebras. De fietsroute richting het centrum via de Adelaarstraat / Arendstraat loopt via een rustige woonstraat, deze 30-km woonstraten in de bebouwde kom van het dorp hebben geen vrijliggende fietspaden. Dit sluit aan bij het Masterplan en Verkeersstructuurplan (VSP). Zie verder bij antwoord Groenezoom. We hebben wel het voornemen om een 'moodboard' te maken van de route langs het Lint om een beeld te creëren van hoe dit er uit gaat zien. In principe krijgt het definitieve ontwerp pas vorm bij het opstellen van de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte voorafgaand aan de sloop van de A9, in overleg kan dit naar voren worden gehaald.

#### Noord Zuidlijn

*Het is niet correct een wijk te plannen en groen toe te zeggen op een locatie waar nu al een metrolijn door of onderdoor wordt gepland of mag worden verwacht. Daarom moet deze ruimte nu al worden gereserveerd of de aanleg van een metrolijn rigoureus van de hand gewezen.*

Antwoord: De doortrekking van de Noord Zuidlijn van Amsterdam Zuid naar Schiphol is een regionale en gemeentelijke wens. De gemeente heeft deze wens ook opgenomen in haar beleid (Deltaplan Bereikbaarheid en Structuurvisie Haarlemmermeer). De reservering is niet op detailniveau uitgewerkt en loopt grofweg parallel aan de A4 in de richting van de Schipholdriehoek. Het is op dit moment onzeker of en zo ja wanneer de doortrekking plaats zal vinden. Wanneer hierover meer duidelijkheid is, zal ook het tracé en mogelijke knelpunten verder worden uitgewerkt.

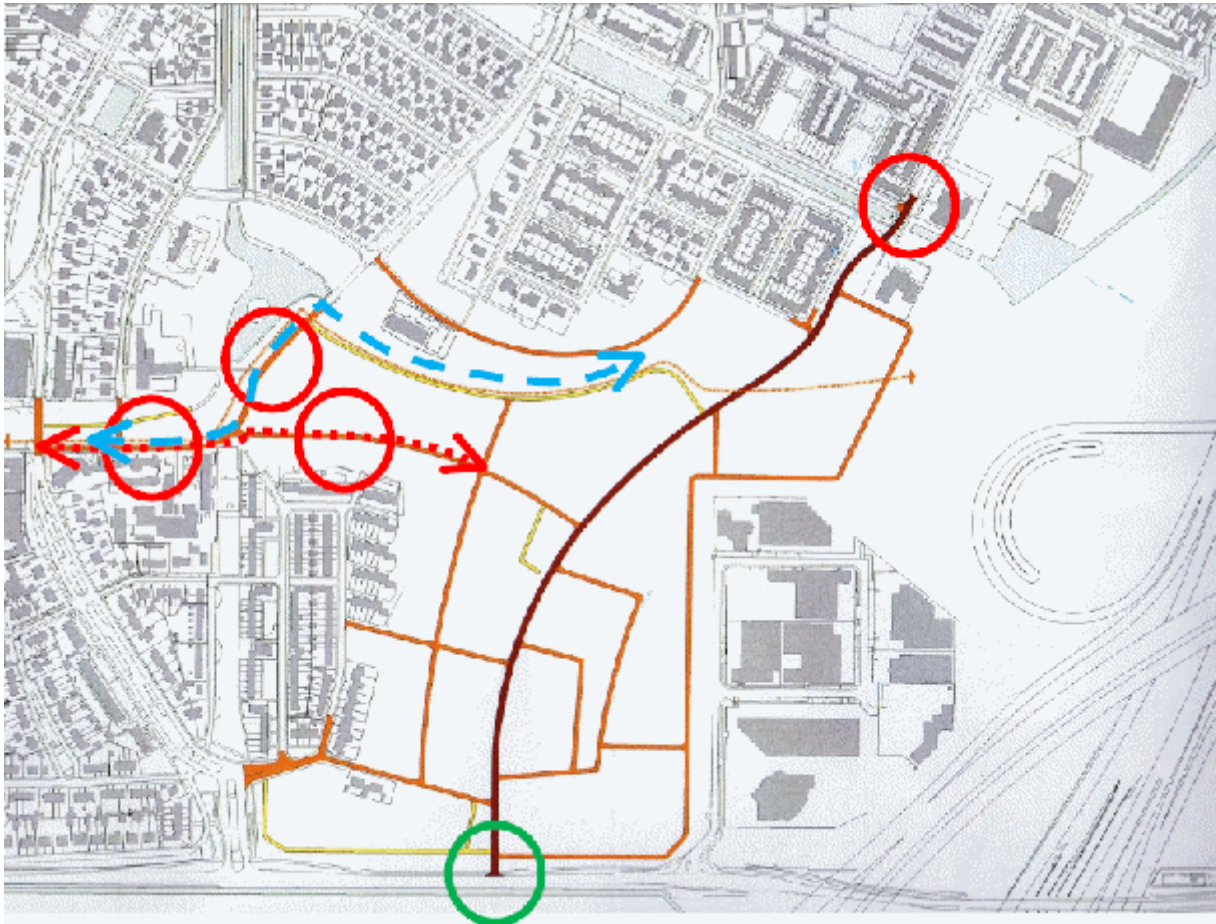
#### Parkeren

*Parkeren langs de wegen is niet beperkt en levert waarschijnlijk veel zichtbaar blik op. Langs de zuidkant van de Groene Zoom komt een weg met toegang voor de huizen. Deze route is dan ook nog eens het wandelpad door de Groene Lint. Dit is geen serieus wandelpad en zonder parkeerverbod wordt dit helemaal niks. Handhaving van parkeren zal een probleem worden, in het bijzonder voor kort parkeren. De gemeente wordt hierbij opgeroepen toezeggingen te doen die de leefbaarheid zullen moeten garanderen.*

Antwoord: Badhoevedorp heeft een hoge autodichtheid met parkeren aan de straat. In de bestaande woonbuurten zie je daarom veel auto's op straat staan. In het DSO Schuilhoeve is juist een opzet van een bouwblok gekozen waarbij auto's waar mogelijk uit het zicht zijn te parkeren (aan de achterkant van woningen of in een parkeerhof). Parkeren aan de voorzijde is noodzakelijk voor bezoekers en minder validen. De wijze waarop het parkeren in het DSO in de ruimtelijke structuur is ingebed zien we als een kwalitatieve verbetering ten opzichte van de bestaande tuindorpen. Dit neemt niet weg dat bij het opstellen van de inrichtingsvoorstellen hier voldoende aandacht voor dient zijn. Zie verder ook bij antwoord Groenezoom.

#### Bereikbaarheid





*Figuur: Door de Dorpsraad opgestelde kaart ter toelichting op hun reactie*

- *Ontsluiting vanaf buiten het dorp vanaf de Schipholweg is in orde omdat deze nog vrij vorm kan worden gegeven en wij er van uit gaan dat dit goed wordt ingevuld*

Antwoord: De aansluiting van de centrale laan (stam) op de Schipholweg zal verder worden uitgewerkt bij het inrichtingsplan van de openbare ruimte.

- *Voor het ontwerp van de straten (breedtes ed.) wordt uitgegaan van de LIOR, wat leidt tot goede en algemeen geaccepteerde afmetingen.*

Antwoord: De profielen van de straten hebben we getoetst aan de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) en akkoord bevonden.

- *Er wordt geen rekening gehouden met de gevolgen in de bestaande wijken door de diverse aansluitingen. Hier is aandacht en budget voor nodig. Grootste knelpunt daarbij is de aansluiting van de stam op de Windestraat.*

Antwoord: Het ontwerp van de aansluitingen met de bestaande wegen vergt inderdaad de nodige aandacht. De aansluitingen van nieuwe op bestaande wegen is in de verdere uitwerking een aandachtspunt, waarbij het uitgangspunt is knelpunten te voorkomen.



*• De fietsverbinding in het groene lint moet een vrije doorgaande route zijn. Knelpunt in dit ontwerp is de passage van de Rijstvogelstraat en de passage van de (zeer waarschijnlijk druk door auto's bereden) Adelaarstraat/Arendstraat. Zie blauwe pijl. De slinger is jammer, met als risico dat men via de rode pijl rechtdoor rijdt de nieuwe wijk door. De doorgaande fietsverbinding voldoet niet aan de geschepte verwachting en de toezeggingen (zie figuur uit VSP 2008/2013).*

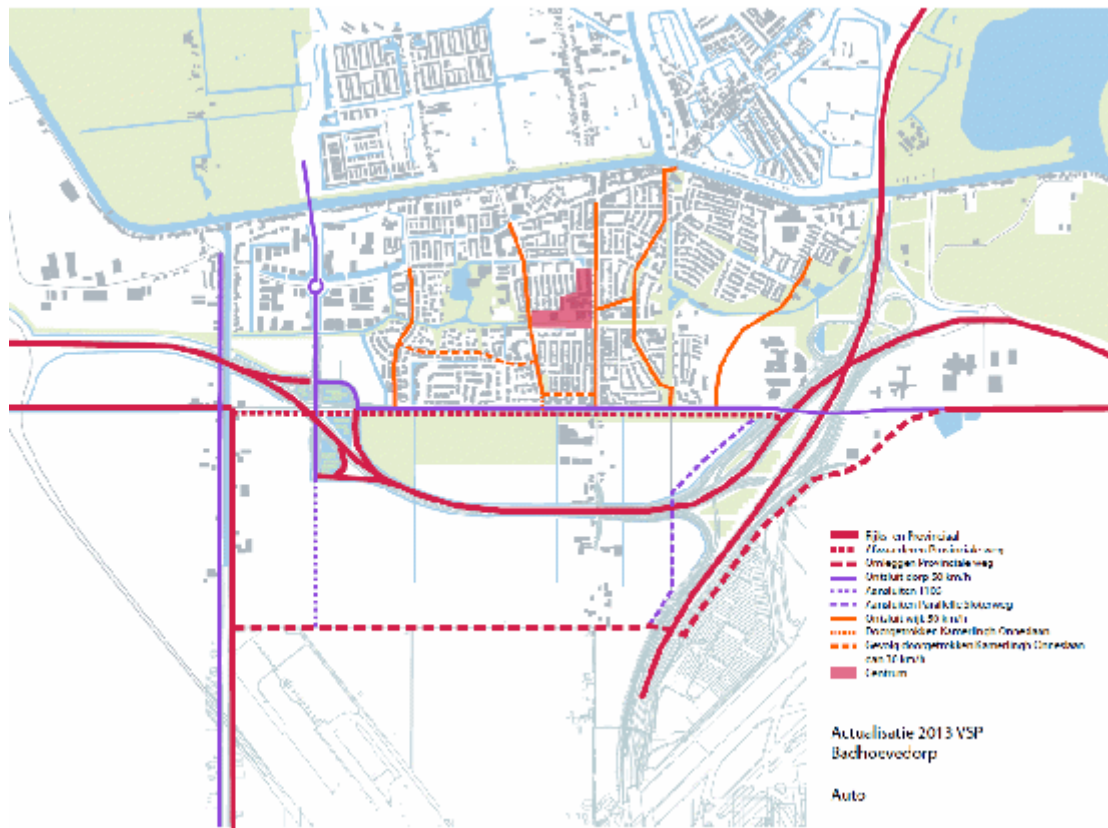
Antwoord: zie antwoord Groenezoom en het VSP geeft alleen de hoofdstructuur van autoverkeer en hoofdstructuur van fietsroutes weer. Het VSP geeft geen richtlijn of een fietsroute wel of niet vrijliggend dient te zijn. Ten aanzien van de hoofdstructuur voldoet het DSO aan het VSP en daarbij geeft het DSO de invulling van de fietsroute in het straatprofiel, waarbij getoetst is aan de gemeentelijke LIOR.

*• De ontsluiting met het centrum zal centraal gebeuren (rode pijl). Parkeren op de weg is hier daarom ongewenst. Mede vanwege het vorige punt dat hier waarschijnlijk veel gefietst gaat worden.*

Antwoord: De verwachting is dat het fietsverkeer zich ter hoogte van de aansluiting met het centrum zich met name aan de noordzijde van het Lint afgewikkeld wordt. Parkeren langs de Adelaarstraat/ Arendstraat (in het nieuwe Schuilhoeve) zal incidenteel mogelijk moeten zijn (voor bewoners en voorzieningen). In de uitwerking naar inrichtingsplan zal voldaan dienen te worden aan de beleidsregels en zal de verkeerveiligheid goed gewaarborgd worden.

*• De ontsluiting centraal via Adelaarstraat/Arendstraat (het doortrekken hiervan) is niet in het vigerende VSP opgenomen (zie figuur hierna). Het verzoek is om de status hiervan in het DSO duidelijk te maken, zodat een gesprek over de evt. consequenties kan worden aangegaan. Langs deze straten liggen veel voorzieningen, waaronder de toegang naar 2 scholen. Zoals in het DSO geschetst is dit niet conform VSP dan wel toekomstige werkelijkheid.*

Antwoord: Het VSP geeft alleen de hoofdstructuur van auto- en fiets verkeer weer. Ten aanzien van de hoofdstructuur sluit het DSO aan op het VSP. Betreffende de Adelaarstraat/Arendstraat speelt hierbij mogelijk eenzelfde discussie over verkeersintensiteit als bij het Anemoonpad/Keizersweg in het woongebied Quatrebras. Hierover verschilt de dorpsraad van mening met het standpunt van de gemeente. Het resultaat van het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan wijst uit dat de Adelaarstraat/Arendstraat niet intensief gebruikt zal worden door autoverkeer. In het verleden is in het Masterplan reeds autoverkeer voorzien over de Adelaarstraat/Arendstraat. Bij de uitwerking van het DSO Centrum zal definitief uitsluitel gegeven kunnen worden ten aanzien van de routing van het autoverkeer door het centrum heen. Echter in oostelijke en westelijke richting zijn de aansluitpunten nu gedefinieerd in de DSO's Quatrebras en Schuilhoeve en die sluiten goed aan bij de huidige verkeerssituatie en het VSP. Zie verder ook bij antwoord Groenezoom.



#### Dorpsrand

*De bebouwing van de Dorpsrand ter bescherming tegen geluid van de A9 gaat tot 11 meter hoog terwijl de A9 zelf op 14 meter hoogte ligt. Deze hoogte lijkt onvoldoende om het dorp te beschermen tegen het verkeerslawaai van het verkeer over de flyover.*

Antwoord: De geluidssituatie van Schuilhoeve is onderbouwd met het bestemmingsplan, waarbij minimale bouwhoogten aan de rand staan vermeld. Het DSO Schuilhoeve geeft hier een praktische en kwalitatieve invulling aan. Daarbij sluit het DSO aan op de geluidsonderzoeken die als onderbouwing dienen bij het nieuwe bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de hoogte van de randbebouwing voldoende is om de wijk te beschermen tegen weg- en industrielawaai. Rijkswaterstaat realiseert de benodigde geluidsschermen ten behoeve van afscherming van het weggeluid van de A9.

#### Bebouwing

*Er zijn ongeveer 35 "accenten" opgenomen. Vorm, grootte en hoogte onbekend. Tevens is het onduidelijk waar de appartementen komen en is het onduidelijk hoeveel woningen daarvoor in de berekening zijn meegenomen. Graag krijgen wij hierover nadere informatie. Het is onduidelijk hoe hoog de afwijkende bouwhoogte zal worden. Graag krijgen wij hierover nadere informatie.*

Antwoord: Het aantal woningen (grondgebonden en appartementen) staat toegelicht bij de verschillende verkavelingen. De randvoorwaardenkaart geeft aan waar welke hoogte stedenbouwkundig wordt toegestaan. Het bestemmingsplan geeft de bouwregels o.a. over de bouwhoogte. De exacte plek van de appartementen wordt bekend wanneer een deelfase wordt uitgewerkt naar bouwplan / inrichtingsplan. De invulling van de accenten gebeurt bij opstellen van het bouwplan.

[1](#) Zie analyse Groene Zoom in het Groenstructuurplan Badhoevedorp. In de berekening is ook het groen aan de Egelantiersstraat meegenomen, wat buiten de begrenzing van het DSO Schuilhoeve valt.