

## **Eindverslag participatie verkeerssituatie Sandrinapad door bouwplan Tuyn van Palensteyn**

### **Inleiding**

Op de plek waar de Diederik van Teilingenflat in Palenstein stond, komt het nieuwbouwproject De Tuyn van Palensteyn. Samen met projectontwikkelaar & bouwer VORM bouwt woningcorporatie De Goede Woning (DGW) er in totaal 119 woningen waarvan 73 eengezinswoningen en 46 appartementen. Van de 73 eengezinswoningen zijn er 56 koop- en 17 huurwoningen. Om ervoor te zorgen dat de toekomstige bewoners hun woning kunnen bereiken, wordt het Sandrinapad omgevormd tot woonstraat.

Hierover heeft in 2020 samenspraak plaatsgevonden. Dat traject in 2020 is afgerond met een door het college van burgemeester en wethouders op 17 november 2020 vastgesteld eindverslag participatie 'Optimalisatie woningbouwplannen deelgebieden C, D en G in Palenstein'.

Specifiek voor deelgebied G (Sandrinapad e.o.) is in november 2020 op verzoek van bewoners toegezegd dat we onderzoek zouden gaan doen naar de gevolgen van geluid en trillingen door de nieuwe woonstraat en dat we bewoners op de hoogte zouden blijven houden en zouden betrekken bij de inrichting van de nieuwe woonstraat. Op 17 februari 2021 zijn de uitkomsten van het onderzoek naar geluid en trillingen aan de bewoners gepresenteerd en toegelicht.

In maart 2021 is aan het licht gekomen dat de nieuwe ontsluitingsstructuur van deelgebied G, voor een klein gedeelte niet correct is opgenomen in het bestemmingsplan Palenstein uit 2013. Het gaat daarbij om het laatste gedeelte van het Sandrinapad en de oostelijke nieuwe woonstraat. Dit gedeelte kent nu de bestemming 'Groen', waarbinnen wegen niet zijn toegestaan. De gemeenteraad en de bewoners zijn geïnformeerd over het voornemen van het college om die omissie te herstellen in de lopende bestemmingsplanherziening '2e partiële herziening Palenstein, winkelcentrum Croesinckplein e.o.'

Van 23 april t/m 4 mei zijn de plannen voor de inrichting van het Sandrinapad met varianten gepresenteerd via [Doemee.zoetermeer.nl](https://doemee.zoetermeer.nl) en tijdens een online bewonersbijeenkomst op 20 april toegelicht.

Er zijn 45 reacties binnengekomen. Een groot deel van de vragen is al eerder gesteld in het eerdere samenspraaktraject van 2020. In de bijlage staan alle binnengekomen vragen en reacties.

Veel van de gestelde vragen komen ook terug in de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 2e Partiële herziening Palenstein, winkelcentrum Croesinckplein e.o. en worden daar ook beantwoord.

In dit document reageren we op alle gestelde vragen en reacties. Vaak kwamen vragen en of reacties meerdere malen voor. In die gevallen hebben we ervoor gekozen om vragen en reacties te bundelen.

### **A. Waarom geen ontsluiting via de noordzijde net zoals dat vroeger was toen de Diederik van Teilingen flat er nog stond?**

Deze vraag is al eerder gesteld. Zie ook de eerdere beantwoording van het eindverslag samenspraak van 17 nov 2020.

Voor het ontwerp van de wijkvisie van Palenstein hebben we in 2012 vanuit de gemeente een team van stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, ecologen en verkeerskundigen samengesteld en samen met een team vanuit de woningbouwcorporaties is aan de wijkvisie ontworpen.

De wijkvisie en het daarna gemaakte masterplan is gebaseerd op een groene parkzone bestaande uit een nieuwe en oude singel, het park Palenstein en het nieuwe plein Palenstein. Deze (park)zone is autovrij en daardoor veilig voor kinderen waar je kan verblijven en recreëren.

Dit idee van een groene parkzone is vervolgens sturend geweest voor de stedenbouwkundige opzet en verkaveling van alle nieuwbouw en het verkeerskundige model. Het verkeer loop dus om deze zone heen. Voor het verkeer betekent dat binnen deze as/parkzone geen ( kruisend) autoverkeer komt maar er omheen wordt geleid. Het gevolg is dat de noordzijde van de parkzone via de noordzijde (Du Meelaan) wordt ontsloten en de woningen aan de zuidzijde (vlek G) via de zuidzijde (Osylaan) worden ontsloten. Bij de bouw van Palenstein in de jaren 60 was er een rondweg waar de Du Meelaan en de Osylaan onderdeel van waren. Omdat we geen kruisend autoverkeer door (het nieuwe)park Palenstein willen is helemaal rondrijden niet meer mogelijk. Het gevolg is dat de Du Meelaan richting het westen steeds rustiger wordt omdat het geen doorlopende weg meer is.

Op basis van de bovengenoemde wijkvisie en het huidige bestemmingsplan zijn woningbouwcorporatie DGW, projectontwikkelaar Vorm en de gemeente al enige tijd bezig met planvorming voor woningbouw in deelgebied G met een ontsluiting via de nieuwe woonstraat aan het Sandrinapad. Het bouwplan past met gebruikmaking van een zogenaamde kruimelprocedure (voor het afwijken van de bouwhoogte) binnen de planologische kaders van het geldende bestemmingsplan. Op basis daarvan heeft projectontwikkelaar Vorm een groot deel van de 56 koopwoningen onder voorbehoud verkocht en willen zij zeer binnenkort een omgevingsvergunning aanvragen.

Op basis van de wijkvisie en het huidige bestemmingsplan wordt de nieuw aangelegde singel gekruist door een langzaam verkeersroute die via een fietspad aansluit op de nieuwe woonstraat langs het Sandrinapad. De benodigde verkeersbrug is praktisch gereed.

#### **B. Geplande straat voor autoverkeer tussen de woning Sandrinapad 17 en het speelveld**

Er zijn meerdere reacties binnengekomen over de nieuwe straat aan de oostzijde van het woningblok aan het Sandrinapad in relatie tot de verkeersveiligheid van spelende kinderen bij het voetbalveld. Over dit onderwerp zijn ook zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan ingediend. De gemeente begrijpt deze zorgen en heeft gezocht naar een andere ontsluitingsmogelijkheid waarbij de zogeheten 'rondrijd variant' niet meer van toepassing is.

De gekozen optie is een enkelvoudige ontsluiting via het Sandrinapad naar de Van Lodensteinstraat. Er komt geen autoverkeer via het Van Duvenvoordepad en dat betekent ook dat de omissie in het bestemmingplan niet hersteld hoeft te worden. In plaats van autoverkeer komt er een langzaam verkeersverbinding voor voetgangers en fietsers die vanuit de Voorhamstraat / v Duvenvoordepad aansluit op de doorgaande langzaam verkeersverbinding richting de Du Meelaan via de nieuw aangelegde brug.

De enkelvoudige ontsluiting past in het huidige bestemmingsplan.

De tekening met deze ontsluiting staat op de website [www.palensteinzoetermeer.nl](http://www.palensteinzoetermeer.nl)

#### **C. Bundeling van vragen en zorgen over de gevolgen van de nieuwbouw op de verkeersveiligheid en doorstroming in het buurtje ten zuiden van Sandrinapad (Van Lodensteinstraat, Voorhamstraat en Bootsmastraat).**

Er zijn ook veel vragen en reacties binnengekomen dat zuidelijke verkeersontsluiting niet geschikt zou zijn vanwege nu al aanwezige knelpunten. Het klopt dat de nieuwe woningen meer verkeer genereren maar de verkeersveiligheid en verkeerdoorstroming zal naar onze mening niet sterk afnemen. Plaatselijk zijn er wel een aantal knelpunten aan het licht gekomen die opgelost gaan worden. Dit is ook bevestigd door onderzoek wat verricht is door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau.

Deze knelpunten zullen worden aangepakt en worden verbeterd via de noodzakelijke aanpassingen om de ontsluiting van Vlek G via de bestaande woonstraten (Van Lodensteinstraat, Voorhamstraat en Bootsmastraat) op een adequate en verkeersveilige wijze te accommoderen.

De route Van Lodensteinstraat-Bootsmastraat en Voorhamstraat-Van Lodensteinstraat-Bootsmastraat is onderzocht en op enkele wegvakken moet het parkeren op de rijbaan naast het trottoir worden aangepakt en wordt de straat iets verbreed.

Bij de herinrichting/aanpassing van bestaande verkeersinfrastructuur inclusief parkeerplaatsen, komt minimaal eenzelfde aantal parkeerplaatsen terug en waar mogelijk worden parkeerplaatsen toegevoegd.

In samenspraak met de bewoners kan worden gezien of en hoe de huidige parkeerschijfzone eventueel kan worden aangepast dan wel uitgebreid.

De tekening met de aanpassingen staat op de website [www.palensteinzoetermeer.nl](http://www.palensteinzoetermeer.nl)

#### **D. Wat zijn gevolgen voor de Voorhamstraat?**

Voor het parkeren op het gedeelte Voorhamstraat direct ten oosten van de Van Lodensteinstraat wordt gezocht naar de mogelijkheid voor een parkeeralternatief voor minimaal één parkeergelegenheid. Een geparkeerde auto zo dicht op het kruispunt Van Lodensteinstraat/Voorhamstraat heeft niet de voorkeur, omdat daardoor het overzicht op het kruispunt niet optimaal is.

#### **E. Gevolgen van extra verkeerbewegingen door de nieuwbouw op de huidige toegangswegen Osylaan, rotonde v Aalstlaan en Van Diestlaan**

De effecten van de verkeerstoename op de wegen en kruispunten/rotondes op de Osylaan, Van Diestlaan en Van Aalstlaan zijn onderzocht door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau. De uitkomsten van dat onderzoek wijzen uit dat het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling van Vlek G zonder problemen kan worden verwerkt.

#### **F. Op de kaartjes behorende bij de voorgestelde verkeersvarianten A en B is het niet duidelijk waar alle parkeerplaatsen zijn gepland in de hofjes en aan het Sandrinapad.**

Deze stonden op de grote tekeningen en zijn voor A en B hetzelfde.

Er komen drie "parkeerhofjes" met in totaal 129 parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling Vlek G. De parkeerplaatsen worden aangelegd in de drie parkeerhofjes en voor een deel in de nieuw aan te leggen woonstraat op het Sandrinapad.

De verdeling over de hofjes, is als volgt: in het linker hofje komen 43 parkeerplaatsen, in het middelste hofje 32 en in het rechtse hofje (bij de appartementen) komen 32 parkeerplaatsen. Samen met de 22 parkeerplaatsen op de nieuwe woonstraat Sandrinapad zijn dat de 129 parkeerplaatsen die nodig zijn om aan de parkeereis te voldoen voor Vlek G. Overigens is tekening van de 20 april avond niet meer actueel. Daar werd nog uitgegaan van het zogenoemde "rondrijden". Dat wordt anders. Zie antwoord op vraag B en de tekening op de website [www.palensteinzoetermeer.nl](http://www.palensteinzoetermeer.nl)

#### **G. Op welke afstand van mijn woning worden de palen geslagen?**

Het palenplan voor de woningbouw dient nog gemaakt te worden door de constructeur. Om het draagvermogen van de grond te bepalen zullen in aanloop daarnaartoe eerst sonderingen met een bijbehorend funderingsadvies gemaakt moeten worden.

Rekening houdende met een afstand van voorgevel (Sandrinapad) tot dichtstbijzijnde zijgevel (ca. 25 meter) is dat ook ongeveer de dichtstbijzijnde mogelijke afstand van waar evt. palen geslagen zullen worden. Ter plaatse van het Van Lierepad is die afstand ongeveer 15 meter.

**H. Is er al bekend of de funderingspalen van de nieuwbouwprojecten van vlek G geheel of geboord gaan worden? Mocht er al voor heien gekozen zijn wat zijn de redenen anders dan financiële redenen waarvoor hiervoor is gekozen? Ik als bewoner heb een voorkeur voor boren omdat heien veel meer overlast veroorzaakt dan boren terwijl dat met de optie van boren niet het geval hoeft te zijn.**

Dit is nog niet bekend. Uitgangspunt is fundering van de woningen middels heien/heipalen, maar dit is altijd afhankelijk van een funderingsadvies, bepalingen van de constructeur, grondonderzoeken en afstand en aard en leeftijd van omliggende bebouwing. De projectontwikkelaar / aannemer doet hier de komende periode nader onderzoek naar middels sonderingen en een op te stellen funderingsadvies.

**I. Vervolg van themavraag H. Bij geen passende antwoord hou ik gemeente Zoetermeer aansprakelijk voor schade aan mijn woning tijdens de bouw van woningen en de aangenomen weg voor de Sandrinapad.**

Op basis van het trillingsonderzoek is aangetoond dat de trillingen door de aanleg van de nieuwe straat en het bouwplan binnen geldende richtlijnen vallen. Maar mocht er toch schade ontstaan dan is de partij die die schade veroorzaakt ook verantwoordelijk is voor de afhandeling daarvan. Dat is vaak de aannemer en niet de gemeente.

Voor de woningen geldt:

De aannemer van de woningen moet rekening houden met de aanwezigheid van bestaande woningen en voorzorgsmaatregelen nemen, zoals de staat van de bestaande woningen bepalen (nulmeting). Voor de start van de bouw voert de initiatiefnemer/aannemer deze nulmeting uit en neemt indien nodig preventieve maatregelen om mogelijke schade aan de omliggende bebouwing en de openbare inrichting te voorkomen.

Als er meer zicht is op een startdatum van de bouw wordt de omgeving daarover geïnformeerd. Mocht er schade ontstaan als gevolg van de bouwwerkzaamheden dan is de aannemer daar verantwoordelijk voor.

Voor de aanleg van de nieuwe straat geldt iets vergelijkbaars. De gemeente geeft opdracht aan een civiele aannemer en die civiele aannemer is verantwoordelijk voor de eventuele optredende schade

**J. Wat is de afstand tussen het Van Lierepad en de nieuw te bouwen woningen.**

De nieuw te bouwen woningen komen op ongeveer 15 meter afstand van de bestaande woningen aan het Van Lierepad.

**K. Voor het van Lierepad is nu een breed looppad, blijft dit zo of komt hier een fietspad bij en/of autoweg?**

Er komt geen fietspad en/of autoweg. Er komt wel een groenstrook tussen het voetpad van het Van Lierepad en het voetpad voor de nieuw te bouwen woningen. Zie de tekening op de website [www.palensteinzoetermeer.nl](http://www.palensteinzoetermeer.nl)

**L. Welke maatregelen kunnen de bewoners van het Sandrinapad van de gemeente verwachten om de geluids- en trilling overlast tot een minimum niveau in te dammen en het woonklimaat dus leefbaar te houden?**

De gemeente heeft onderzoek laten verrichten door een onafhankelijk adviesbureau. Dat bureau concludeert dat de nieuwe woonstraat en woningen op een dusdanige afstand staan dat trillingen binnen de geldende landelijke richtlijnen blijft en heeft adviezen gegeven voor maatregelen zoals monitoring tijdens de bouw.

Voor geluid heeft de gemeente zelf onderzoek gedaan. De conclusie luidt dat er na realisatie van de nieuwbouwwoningen en openstelling voor gemotoriseerd verkeer van het Sandrinapad en de aansluitende nieuwe erfonthoudingswegen sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande woningen.

Dit is toegelicht tijdens de bewonersavond op 17 februari 2021 door het adviesbureau. Bewoners hebben dit advies ontvangen.

Behoudens maatregelen als monitoring tijdens de werkzaamheden door de op dat moment verantwoordelijke partij (b.v. de bouwkundige of civiele aannemer) zijn er geen maatregelen genomen.

### **Leefbaarheid**

Wij zijn van mening dat het nieuwe Palenstein heeft geleid en nog gaat leiden tot toename van leefbaarheid en woongenot. Voor de hele wijk dus ook voor de bestaande delen. Voor de start van de herstructurering stond de (sociale) leefbaarheid van Palenstein zeer onder druk. Dit is de aanleiding geweest om de wijk te vernieuwen en de leefbaarheid te vergroten. De grote flats zijn gesloopt en daar komt lagere woningbouw voor in de plaats. Park Palenstein is aangelegd en er komt een singel met een groene parkzone. Deze (park)zone is autovrij en daardoor veilig voor kinderen waar je kan verblijven en recreëren. Er wordt veel energie gestoken in dit groen en water. Deze parkzone is grotendeels nieuw en nog niet goed zichtbaar en beleefbaar. Er zullen hier veel nieuwe bomen worden geplant. Net als op het nieuwe plein Palenstein dat nog helemaal aangelegd moet worden. Al deze nieuwe openbare ruimtes en nieuw winkelcentrum worden aangelegd, juist om het woongenot voor alle inwoners (nieuwe en oude) van Palenstein te verhogen.

Het bijzondere aan de Tuyn van Palensteyn zijn de autovrije groene routes (voor iedereen) door het buurtje naar de Singel. Ook het speelveld in uw buurt is aangelegd voor een prettige leefomgeving.

### **M. Hoe verhoudt zich dit tot de Wijkvisie Palenstein, zoals deze juli 2012 aan de bewoners is gepresenteerd tot de plannen. O.a. de mogelijkheid om om het huidige Sandrinapad woningbouw te rijden en de in de wijkvisie opgenomen teksten over de beeldkwaliteit van de openbare ruimte langs de laantjes**

De mogelijkheid om de woningen heen te rijden is komen te vervallen. Zie antwoord op themavraag B.

De door u beschreven kwaliteiten zijn voor de gemeente en de woningbouwcorporaties nog steeds onverminderd de ambitie en kwaliteitskader waar we de uitwerkingen van de plannen aan toetsen.

### **N. Aan de overige paden met gelijke huizenblokken als het Sandrinapad is een manier gevonden om een rustige en groene woonomgeving met voldoende buffer naar het verkeer of de overige wijk te creëren, in het verleden of bij de herinrichting. Wat kan er voor de bewoners aan het Sandrinapad gedaan worden, zodat zij ook voldoende buffer ervaren?**

In het oorspronkelijke plan van Palenstein zijn twee paden vergelijkbaar met Sandrinapad. Het Ambachtsherenpad en het Asselierspad. Zij vormden de noordgrens van de "Palenstein-laag". Het nieuwe plan voor voornamelijk Palenstein-hoog zorgde voor een nieuwe opzet, en de toevoeging van een park-as/zone die er daarvoor nog niet was.

Door het nieuwe plan zijn de drie paden alle drie anders komen te liggen omdat hun omgeving is veranderd. Het Ambachtsherenpad is direct aan de singel komen te liggen. Aan de noordzijde van het Asselierspad is een nieuw buurtje gekomen. En bij het Sandrinapad komt ook een nieuw buurtje met daaraan grenzend een nieuwe singel/park as/zone.

Bij het Sandrinapad komt een groenstrook tussen het voetpad voor de woningen Sandrinapad en de haaks gesitueerde parkeervakken op de nieuwe woonstraat.

Ter illustratie een fragment uit het masterplan met o.a. de drie genoemde paden.



- O. De Tuyn van Palensteyn klinkt lekker groen, maar voor de bewoners van de aangrenzende huizen geldt dat er bomen zijn gekapt rond de parkeerplaats, de groenstrook tegenover de huizen aan het Sandrinapad kleiner wordt, het grasveld tegenover het Sandrinapad verdwijnt en oostelijk van het Sandrinapad de struiken zijn weggehaald ten bate van een weg. Ook wil men nu de bestemming 'Groen' in dit gedeelte vervangen door een correctie te doen binnen de '2e partiële herziening Palenstein, winkelcentrum Croesinkplein e.o.'. Hoe ontstaat er dan nog een tuinachtig gevoel voor de huidige bewoners?**

De mogelijkheid om de woningen heen te rijden is komen te vervallen. Zie antwoord op vraag B

De wijkvisie uit 2012 en het daarna gemaakte masterplan is gebaseerd op groene parkzone bestaande uit een nieuwe en oude singel, het park Palenstein en het nieuwe plein Palenstein. Deze (park)zone is autovrij en daardoor veilig voor kinderen waar je kan verblijven en recreëren. Er wordt veel energie gestoken in dit groen en water. Deze parkzone is grotendeels nieuw en nog niet goed zichtbaar en beleefbaar. Er zullen hier veel nieuwe bomen worden geplant. Net als op het nieuwe plein Palenstein dat nog helemaal aangelegd moet worden. Het bijzondere aan de Tuyn van Palensteyn zijn de autovrije groene routes ( voor iedereen) door het buurtje naar de Singel.

De mogelijkheid om de woningen heen te rijden is komen te vervallen. Zie antwoord op themavraag B.

- P. Elke wijziging van dit 'in beton gegoten' plan doet afbreuk aan de oorspronkelijke gedachte van een leefbare ruimte voor iedereen**

De Wijkvisie 2012 en de daarbij behorende beeldkwaliteitskader vormen het uitgangspunt van alle uitwerkingen.

De kwaliteiten die ooit zijn afgesproken met de gemeente en de woningbouwcorporaties zijn nog steeds onverminderd de ambitie en kwaliteitskader waar we de uitwerkingen van de plannen aan toetsen.

**Q. Verschil van mening over de interpretatie van de gepresenteerde kaart in de wijkvisie 2012**

Dat is bekend bij ons en tijdens het overleg van 23 september 2020 uitgebreid met de 5 bewonersvertegenwoordigers besproken. Zie de details in het eindverslag samenspraak van 17 november 2020.

Met de inzichten van nu is de “groene streep” in de kaart van de wijkvisie ongelukkig gekozen en zouden we dat nu anders aanduiden.

Maar wij werken op basis van de uitgangspunten van de wijkvisie en het vastgestelde bestemmingsplan met daarin een nieuwe woonstraat op de plek van het huidige Sandrinapad. Met één kanttekening namelijk de omissie in de plankaart van het bestemmingsplan waardoor het “rondrijden” niet past. Maar dat “rondrijden” vervalst. Zie antwoord op vraag B

**R. Mijn vraag aan de gemeente is nu hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat wij als bewoners alsnog hier op kunnen reageren zodanig dat er dan ook daadwerkelijk iets met deze reacties gedaan gaat worden?**

Reageren via participatie kan altijd en wij reageren daarop. Wij kijken daar serieus naar, wegen zaken en komen met een standpunt

In sommige gevallen gaan we mee in opmerkingen en reacties en in sommige gevallen niet. Uiteindelijk maakt het college een afweging en neemt een besluit.

**S. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat hier vooraf door het college politieke besluiten genomen zijn, waar nu een aantal huidige bewoners de dupe zijn. De medewerker op het gemeentehuis gaf dit ook toe ‘Alleen zeer beperkte veranderingen zijn nog mogelijk.**

Als onderdeel van de wijkvisie en het bestemmingsplan heeft iedereen in 2012 respectievelijk 2013 de kans gekregen om te reageren op de plannen. Dat zijn wettelijke procedures waarbij iedereen de gelegenheid heeft gekregen om te reageren. Het college en daarna de gemeenteraad hebben de wijkvisie en het bestemmingsplan vastgesteld en initiatiefnemers zoals woningbouwcorporatie DGW en projectontwikkelaar Vorm werken hun plannen uit conform die vastgestelde kaders. De gemeente toetst de plannen aan die eerder vastgestelde kaders.

Het bouwplan Tuyn van Palensteyn inclusief de bijbehorende verkeersontsluiting voldoet voor het grootste deel aan het vastgestelde beleid. Dat vertaalt zich in minder invloed om in dit stadium nog ingrijpende wijzigingen door te voeren.

Toch worden er nu naar aanleiding van de zienswijzen nog aanpassingen doorgevoerd in het plan. Zo wordt afgezien van een verbinding voor autoverkeer langs het speelveld, wordt de rijweg van de nieuwe woonstraat verder opgeschoven naar het noorden, door de haakse parkeervakken aan de zuidzijde te situeren. De aanpassingen van bestaande straten, zoals plaatselijk verbreden van de rijweg, was al aangekondigd en daar bovenop wordt nu ook naar oplossingen gezocht voor de knelpunten die zijn genoemd in de vragen en zienswijzen.

**T. In de Wijkvisie wordt regelmatig gesproken over de buurtjes ten zuiden van de singel, maar blijkbaar stopt deze beschrijving van de nieuwbouw, en moeten de oude bewoners inleveren op hun woongenot om woongenot voor nieuwe bewoners mogelijk te maken. Kunt u dit uitleggen en verantwoorden aan deze oude bewoners?**

Wij zijn mening dat het nieuwe Palenstein heeft geleid en nog gaat leiden tot toename van leerbaarheid en woongenot. Voor de hele wijk dus ook voor de bestaande delen. Voor de start van de herstructurering stond de (sociale) leefbaarheid van Palenstein zeer onder druk. Dit is de aanleiding geweest om de wijk te vernieuwen en de leefbaarheid te vergroten. De grote flats zijn gesloopt en daar komt lagere woningbouw voor in de plaats. Park Palenstein is aangelegd en er komt een singel met een groene parkzone. Deze (park)zone is autovrij en daardoor veilig voor kinderen waar je kan verblijven en recreëren. Er wordt veel energie gestoken in dit groen en water. Deze parkzone is grotendeels nieuw en nog niet goed zichtbaar en beleefbaar. Er zullen hier veel nieuwe bomen worden geplant. Net als op het nieuwe plein Palenstein dat nog helemaal aangelegd moet worden. Al deze nieuwe openbare ruimtes en nieuw winkelcentrum worden aangelegd, juist om het woongenot voor alle inwoners ( nieuwe en oude) van Palenstein te verhogen.

Het bijzondere aan de Tuyn van Palensteyn zijn de autovrije groene routes ( voor iedereen) door het buurtje naar de Singel. Ook het speelveld in uw buurt is aangelegd voor een prettiger leefomgeving.

**U. Ligt de uiteindelijke besluitvorming wel bij de gemeenteraad en hoe worden zij geïnformeerd over de vragen en opmerkingen?**

Daarbij worden twee trajecten onderscheiden:

1. De 2<sup>e</sup> partiële herziening van het ontwerpbestemmingsplan Palenstein, winkelcentrum Croesinckplein e.o.
1. Het bouwplan "Tuyn van Palensteyn" in deelgebied G met de bijhorende verkeerssituatie rondom het Sandrinapad

De 2<sup>e</sup> partiele herziening is een apart wettelijk traject waarbij de uiteindelijke besluitvorming door de gemeenteraad wordt gedaan.

Het bouwplan in deelgebied G met de bijhorende verkeerssituatie rondom het Sandrinapad past met gebruikmaking van een zogenaamde kruimelprocedure (voor het afwijken van de bouwhoogte) binnen de planologische kaders van het geldende bestemmingsplan en is daardoor een B&W bevoegdheid. Het college van B&W informeert de gemeenteraad over de uitkomsten van het participatie traject.

**V. De kwaliteit van de verkeerskundige toelichting op de digitale bewonersavond van 20 april 2020 was niet goed en er zijn twijfels over de gepresenteerde cijfers.**

In het algemeen geldt dat we tijdens de avond merkten we dat er veel behoefte was om in gesprek te treden. We hebben ons best gedaan om daar via chatfuncties, 'handjes' en fotopresentaties gehoor aan te geven. Echter digitaal blijft dat lastig. Bij ons blijft het gevoel hangen daarin onvoldoende geslaagd te zijn.

O.a. daarom hebben we na de avond per brief voorgesteld om opnieuw het gesprek aan te gaan en te zoeken naar een passende vorm in coronatijd, bijvoorbeeld in de vorm van een wandeling door de wijk. We hebben een oproep gedaan maar daar is één reactie op ontvangen en die persoon was alleen bereid om het gesprek aan te gaan als eerst alle bewonersvragen waren beantwoord.



Naar aanleiding van de avond hebben wij een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau opdracht gegeven om de verkeerssituatie meer in detail te bekijken. De uitkomsten van het onderzoek bevestigen onze eerdere aannames.

### **W. Vraag over medewerking gemeente in de vorm van compensatie van voortuintjes aan het Sandrinapad.**

De exacte vraag luidt:

Het deel groen aan de oostzijde van het Sandrinapad waar de fout in het bestemmingsplan zit, moet nog aangepast worden. Dit kan via een memo aan de raad. Één van de redenen dat de gemeente niet kon overgaan tot compensatie aan de bewoners van het Sandrinapad door het verlengen van de voortuintjes, is dat dit niet binnen het bestemmingsplan paste. De aanpassing voor de voortuintjes in het bestemmingsplan is niet ingrijpender dan het wijzigen van de groenbestemming aan de oostzijde. Ik ga er daarom van uit dat hier nog over te praten valt.

Een andere reden die in het verleden genoemd is om de compensatie af te wijzen, is de aanwezigheid van nutsvoorzieningen in de grond. Voor een deel van deze voorzieningen is deze reden echter maar ten dele houdbaar. De gasleiding bijvoorbeeld wordt op korte termijn toch afgesloten, als we eerdere berichten vanuit de gemeente mogen geloven. De riolering is in slechte staat. Door een aantal bewoners is hier al zelfstandig herstelwerk aan geweest vanwege problemen met de huisaansluitingen. Verder was deze week nog in het nieuws dat veel straten sowieso open moeten voor aanpassing aan de elektra aansluitingen in verband met zonnepanelen en laadpunten voor voertuigen.

Overigens zijn deze redenen in gesprekken genoemd, maar de definitieve besluitvorming over onze eerdere aanvraag hebben wij nog niet helder gekregen. In een gesprek met wethouder Paalvast heeft hij mij toegezegd hier uitsluitel over te geven, maar dat is niet gebeurd.

Aangezien het aanpassen van het bestemmingsplan en het aanpassen van de nutsvoorzieningen beide op korte termijn nodig zullen zijn, is het goed als de gemeente ons verzoek tot compensatie nog eens serieus in overweging neemt.

Reactie gemeente;

Voor het herstellen van de fout in het bestemmingsplan is een raadsbesluit nodig. Een memo alleen is onvoldoende. Overigens vervalt het "rondrijden". Zie antwoord op vraag B.

Het niet meewerken aan uw verzoek tot compensatie ("de voortuintjes") heeft geen relatie met het bestemmingsplan.

Tijdens de bijeenkomst van 23 september 2020 en de bijeenkomst met de uitleg over het onderzoek naar geluid en trillingen op 17 februari 2021 zijn de bewonersvertegenwoordigers geïnformeerd over de voorwaarden waaronder de gemeente bereid is om mee te werken aan uw verzoek. Dat zijn:

- Snippergroen voorwaarden met de bijbehorende m2 prijs.
- Alle bewoners moeten meedoen
- Kosten voor het omleggen van kabels en leidingen komen voor rekening van de bewoners

Dit alles onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring door het college van B&W.

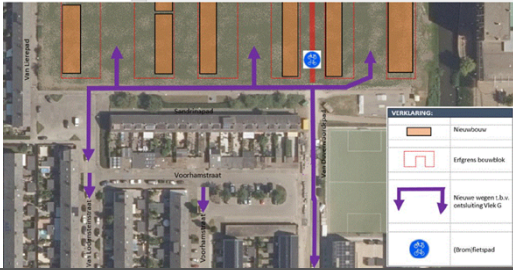
Wat betreft de nutsvoorzieningen zijn er op dit moment geen concrete plannen om gas- of elektraleidingen of riolering te verplaatsen of te vervangen.

Op 5 mei 2021 heeft wethouder Paalvast u per mail geïnformeerd over de door ervaren overlast in relatie tot uw verzoek voor compensatie. Hij heeft u ook gemeld dat indien u het standpunt niet deelt u

een schriftelijk verzoek kunt indienen bij de gemeente voor nadeelcompensatie en/of planschade. Bij dit schriftelijke verzoek dient u de door u ondervonden overlast aan te tonen.

## Binnengekomen reacties participatie verkeerssituatie Sandrinapad door bouwplan Tuyn v Palensteyn

Woensdag 20 april heeft de gemeente een bewonersavond georganiseerd over het Bouwplan Tuyn van Palensteyn en de inrichting van het Sandrinapad. Ter voorbereiding werden van half april t/m begin mei Via Doe Mee twee varianten van de inrichting van het Sandrinapad gepresenteerd en is hen gevraagd te reageren op de plannen. Bewoners kregen tot 2 weken na de bewonersavond, 4 mei, de tijd om hun reactie in te sturen via Doemee of per mail naar de Palenstein Mailbox. In de onderstaande tabel staan de 45 binnengekomen reacties en vragen.

-	Vraag
1.	De ontsluiting van duvenvoordepad moet zo blijven geen verkeer door het duvenvoordepad. Toen de nieuwe huizen gebouwd werden hebben wij als bewoners gezegd dat het doodlopend moet blijven geen verkeer. Maar duvenvoordepad blijft alleen voor fiets en brommer verkeer toegankelijk
2.	<p>Nu is de de ontsluiting vlek G via de van Lodensteinstraat en de Voorhamstraat. Je kunt ook het van Duvenvoordepad volledig doortrekken naar de van der Maastraat Zo verdeel je de verkeersbewegingen over 3 wegen, elk met zijn gebruikers voorkeur natuurlijk. Desnoods nog eenrichtingsverkeer inpassen etc.</p> <p>Variant wegen tbv ontsluiting Vlek G via de;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- van Lodensteinstraat</li> <li>- Voorhamstraat</li> <li>- van Duvenvoordepad (volledig t/m van der Maastraat)</li> </ul> <p>Zie plaatje</p> <p>Preferent blijft natuurlijk een ontsluiting via de noordzijde</p> 
3.	Waarom is er gekozen om de dumeelaan te ontlasten van verkeer.
4.	Helaas toegang vanaf de Dumeelaan is niet mogelijk. De keuze voor de waterloop maakt dit volstrekt duidelijk.
5.	De flats waarvoor de nieuwe woningen in de plaats komen, werden altijd benaderd vanuit het noorden, vanaf de Du Meelaan. Dat was uiteraard een flinke verkeersstroom, vanwege het grote aantal woningen. Hoewel ik zelf niet aan de zuidkant woon, deel ik de zorg van de bewoners ten zuiden van de geplande nieuwbouw. Er komen aanzienlijk grotere verkeersstromen door de nauwe straten die daar liggen. Het is dan ook eigenlijk verwonderlijk, om niet te zeggen: onbegrijpelijk dat de keuze is gemaakt om niet vanaf het noorden maar vanaf het zuiden dit gebied te ontsluiten
6.	In de bestaande plannen gaat men uit van ontsluiting via de Van Lodensteinstraat en de Voorhamstraat. Mijns inziens wordt nu door de oostelijke bewoners de ontsluiting via de Voorhamstraat niet gebruikt. Dat heeft natuurlijk een reden; de doorstroombmogelijkheid is hier nog slechter dan aan de Van Lodensteinstraat. In het plan gaat met uit van 1/3 afvoer van verkeer via de Voorhamstraat. Maar dit is dus niet reëel. Dit betekent een nog hogere verkeersdruk dan al in de plannen opgenomen voor de van Lodensteinstraat en het Sandrinapad. Hoe is dit te verantwoorden?
7.	Om het Sandrinapad om te vormen tot een woonstraat hebben wij als bewoner van het van Lierepad indirect ook mee te maken. Wij willen pleiten voor eenrichtingsverkeer via het Sandrinapad
8.	Wij spreken onze bezorgdheid uit over de drukte die het vooral gaat geven voor de van Lodensteinstraat, deze weg is smal met aan weerszijden geparkeerde auto
9.	Zorgen over de ontsluiting via de van Lodensteinstraat. Ik zie een andere reële optie die het mogelijk maakt om deze ontsluiting te omzeilen. Wie via de bootsmastraat doorrijdt ziet dat deze weg doodloopt maar dit is een optie om het verkeer van de nieuwe wijk te ontsluiten.

10.	Hoe veranderd de nieuwbouw de toegang, m.a.w. er is nu voor het van Lierepad een breed looppad, blijft dit zo of komt hier een fietspad bij en/of autoweg.
11.	Is er rekening gehouden dat de van Aalstlaan/rotonde osyiaan veel drukker zal worden. Deze rotonde heeft regelmatig te maken met een verkeersongeval.
12.	Omdat de osyiaan in de toekomst veel drukker wordt zal het moeilijker zijn om uit de woonwijk te komen. Voorbeeld zijn de nieuwe woningen bij de Willem van cleeflaan/osyiaan. Is hier aan gedacht?
13.	Heeft de gemeente onderzocht hoe de verkeersdrukke zich in de nieuwe situatie gaat ontwikkelen? In de kaartjes worden 2 routes aangegeven, namelijk via de Voorhamstraat en richting de Osyiaan. De route Voorhamstraat is door geparkeerde auto's geen bruikbare onstluitingsroute. Auto's kunnen elkaar over het grootste deel van deze route niet passeren, een auto en een fiets is al krap. Bijna al het verkeer in en uit de wijk gaat op dit moment al over de route Osyiaan. Dat zal voor de bewoners van Vlek G ook gelden. Ook de route Osyiaan heeft een stuk waar auto's elkaar niet kunnen passeren. Hoe gaat de gemeente dit probleem oplossen?
14.	In eerdere gesprekken met de gemeente hebben wij als bewoners steeds aangegeven dat de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming in de wijk dramatisch af zal nemen als de ontsluiting voor vlek G via de zuidzijde van de wijk zal plaatsvinden. Tot nu toe voelen wij ons daar nog steeds onvoldoende in gehoord en ook zien wij vanuit de gemeente nog geen of onvoldoende oplossingen voor dit probleem. Hoe gaat de gemeente dit probleem serieus aanpakken/oplossen?
15.	Er wordt nu gekozen voor een weg langs een speelplaats. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid voor spelende kinderen bewust in gevaar gebracht. Welke maatregelen worden hiervoor genomen.
16.	Dit is het oorspronkelijke plan, zodat de kinderen daar ( <i>sandrinapad</i> ) zonder gevaar kunnen rolschaatsen, skaten, voetballen en naar school kunnen gaan. U moet eens gaan kijken hoeveel mensen van deze ruimte gebruik maken, en dat wordt alleen maar meer, wanneer er huizen gebouwd gaan worden
17.	Hoe kan de veiligheid langs het voetbalveld en de skatebaan, en tevens de looproute naar twee basisscholen en de achterliggende speelvoorzieningen worden gegarandeerd als aan de oostzijde van het Sandrinapad een weg komt te liggen?
18.	Welke veiligheid maatregelen zijn er genomen in deze gedeelte van de wijk betreft het toenemende autoverkeer.
19.	Ik wil graag weten hoe het zit met het parkeren in de plannen zoals die er nu liggen. Er is een aantal parkeerplaatsen vastgesteld voor de huizen die er komen. Aan de v. Lodensteijnstraat is echter een doorgaande weg over een parkeerplaats getrokken. Is er rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen wat hierdoor verdwijnt?
20.	Bovendien ben ik benieuwd hoe de blauwe zone in de nieuwe situatie komt te liggen. De grens zoals die nu ligt heeft in het verleden tot veel ergernis bij bewoners geleid. Is hier in de nieuwe situatie wel een consistent beleid voor opgezet?
21.	Op de kaartjes behorende bij de voorgestelde verkeersvarianten A en B is het niet duidelijk waar alle parkeerplaatsen zijn gepland in de hofjes en aan het Sandrinapad. Graag toelichten/aangeven waar deze in de beide varianten komen.
22.	Op welke afstand worden de <b>palen</b> geslagen van mijn woning.
23.	Is er al bekend of de funderingspalen van de nieuwbouwprojecten van vlek G geheid of geboord gaan worden? Mocht er al voor heien gekozen zijn wat zijn de redenen anders dan financiële redenen waarvoor hiervoor is gekozen? Ik als bewoner heb een voorkeur voor boren omdat heien veel meer overlast veroorzaakt dan boren terwijl dat met de optie van boren niet het geval hoeft te zijn.
24.	Bij geen passende antwoord hou ik gemeente Zoetermeer aansprakelijk voor schade aan mijn woning tijdens de bouw van woningen en de aangenomen weg voor de sandrinapad.
25.	Wat is de afstand tussen het van Lierepad en de nieuw te bouwen woningen.
26.	De bewoners van o.a. het Sandrinapad gaan tijdens en na het voltooiën van de bouwplannen van vlek G veel meer geluidsoverlast ervaren dan dat zij nu en voorheen toen de flat er nog stond gewend waren. Hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat het wonen op het Sandrinapad leefbaar blijft? De woningen aan het Sandrinapad zijn zoals bekend niet zo goed geluidsdicht geïsoleerd als de huizen die tegenwoordig gebouwd worden. In het trillings- en geluidsoverlastonderzoek is daar onvoldoende rekening mee gehouden. In dit onderzoek zijn de huizen op het Sandrinapad geclassificeerd als normale

	<p>gemetselde huizen met gemetselde gevels. Dit is onjuist, deze huizen zijn deels gemetseld en aan de voor- en achterkant voorzien van houten skeletten/gevels. Deze gevels zijn veel minder geluidsisolerend en dus gaan de bewoners veel meer geluidsoverlast ondervinden dan door het rapport wordt geschetst. Welke <u>effectieve</u> maatregelen kunnen de bewoners van het Sandrinapad van de gemeente verwachten om de geluids- en trilling overlast tot een minimum niveau in te dammen en het woonklimaat dus <u>leefbaar</u> te houden?</p>
27.	Mijn vraag is waarom de groenstrook aan de oostzijde niet gewoon gehandhaafd kan blijven.
28.	Waarom wordt er gekozen om een groenstrook te verwijderen voor een weg.
29.	<p>Hetzelfde geldt voor de geplande wegen rond alle vier de zijden van het huizenblok aan het Sandrinapad, hoe verhoudt zich dit tot de Wijkvisie Palenstein, zoals deze juli 2012 aan de bewoners is gepresenteerd en waaruit ik de onderstaande teksten heb gehaald?</p> <p><i>Vlak bij het Stadshart van Zoetermeer ben je in een rustig, groen en autoluw gebied, waar de vogels volop fluiten. De bewoners kennen de rust en de natuur in hun wijk, maar door de manier waarop de wijk is ingericht ga je er als passant niet zo snel op bezoek. Zo bleef de groene schat van Palenstein verborgen. Dat verandert met deze wijkvisie en de uitvoering hiervan. De kracht van Palenstein wordt versterkt en voor iedereen zichtbaar.</i></p> <p>-</p> <p><i>Beeldkwaliteit openbare ruimte langs de laantjes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ten zuiden van de Singel autovrij, ten noorden van de Singel autoluw</li> <li>• Verhardingen beperken, groene inrichting</li> <li>• Bestaande bomen handhaven en inpassen</li> <li>• Ten zuiden van de Singel kleine speeltoestellen in de laantjes</li> </ul> <p><i>Het buurtje aan je rechterhand, aan de zuidkant van de Singel ligt vlakbij Castellum Palensteyn, met scholen en kinderopvang. Ook zijn er fiets- en wandelroutes naar de Dorpsstraat. De laantjes zijn hier groen en autovrij. Dit maakt het een ideale buurt voor jonge gezinnen, die toe zijn aan hun eerste koop- of huurwoning</i></p> <p><i>Behoud van huidige kwaliteit</i></p> <p><i>De traditionele jaren '70 eengezinswoningen in de laagbouwbuurtjes van Palenstein zijn nog onverminderd populair. Er is volop ruimte voor ontmoeten en spelen aan water en groen. Auto's parkeren veilig op parkeerpleinen of in garageboxen. Een rustig straatbeeld ontstaat door goed onderhoud van het openbaar gebied en het terugdringen van rommelige schuttingen en dakkapellen. In sommige straten nemen bewoners volop initiatief bij het welkom heten van nieuwe bewoners en het gezamenlijk beheer van de openbare ruimte.</i></p>
30.	Waarom zie ik bij de geen variant C bij de plannen voor de woonstraat, waarbij het bestemmingsdeel groen niet hoeft te worden herzien? Wellicht moet de hoefijzervorm van de oostelijke bebouwing van vlek G hiervoor gedraaid worden, maar ook dat is natuurlijk een optie. En natuurlijk zijn er ook nog andere mogelijkheden.
31.	Aan de overige paden met gelijke huizenblokken als het Sandrinapad is een manier gevonden om een rustige en groene woonomgeving met voldoende buffer naar het verkeer of de overige wijk te creëren, in het verleden of bij de herinrichting. Wat kan er voor de bewoners aan het Sandrinapad gedaan worden, zodat zij ook voldoende buffer ervaren?
32.	<p>De Tuyn van Palensteyn klinkt lekker groen, maar voor de bewoners van de aangrenzende huizen geldt dat er bomen zijn gekapt rond de parkeerplaats, de groenstrook tegenover de huizen aan het Sandrinapad kleiner wordt, het grasveld tegenover het Sandrinapad verdwijnt en oostelijk van het Sandrinapad de struiken zijn weggehaald ten bate van een weg. Ook wil men nu de bestemming 'Groen' in dit gedeelte vervangen door een correctie te doen binnen de '2<sup>e</sup> partiële herziening Palenstein, winkelcentrum Croesinkplein e.o.'</p> <p>Hoe ontstaat er dan nog een tuinachtig gevoel voor de huidige bewoners?</p>
33.	Nu blijkt het zo te zijn dat juist voor dit deel van het plan een groenstrook in het oorspronkelijke bestemmingsplan is vastgelegd waar geen gemotoriseerd ontsluitingsverkeer mag plaatvinden. Ik concludeer hier uit dat wij als bewoners dus steeds al dan niet met opzet verkeerd of onvolledig zijn voorgelicht waardoor wij wellicht ook niet op het juiste tijdstip (of helemaal niet) in de diverse procedures op de juiste plannen hebben kunnen reageren

34.	<p>De gemeente wil o.a. de groenstrook die nu in het bestemmingsplan volgens de gemeente onjuist is toegewezen aanpassen naar een bestemming die het mogelijk maakt om deze strook naar een ontsluitingsweg te gaan transformeren. Ik ben het daar absoluut <u>niet</u> mee eens.</p> <p>Ik heb begrepen dat voor deze voorgenomen wijziging door de huidige bewoners een zienswijze kan worden ingediend. Is deze zienswijze een officieel bezwaar? Zo nee, hoe kan ik als bewoner daar een officieel bezwaar voor indienen, tot wanneer loopt het termijn hiervan en wat heeft dit voor gevolgen voor de voortgang van het nieuwbouwplan Palenstein zoals dat er nu ligt en al voor een deel in uitvoering is?</p>
35.	<p>Is er een verkeersvariant uitgewerkt die uitgaat van een situatie waarbij de groenstrook (naast nummer 17 van het Sandrinapad en in de van richting het winkelcentrum) blijft zoals deze nu in het bestemmingsplan staat? Zo nee waarom niet, gaat de gemeente er van uit dat het bestemmingsplan zonder "slag of stoot" en bezwaar gewijzigd gaat worden? Zo ja waar kan ik die verkeersvariant vinden?</p>
36.	<p>Elke wijziging van dit 'in beton gegoten' plan doet afbreuk aan de oorspronkelijke gedachte van een leefbare ruimte voor iedereen</p>
37.	<p>In het traject naar het vaststellen van het oorspronkelijke bestemmingsplan en in het traject naar de participatie en zelfs er na zijn er door de gemeente verschillende kaarten gepubliceerd en verstrekt aan de huidige bewoners van de wijk. Wij als bewoners hebben de gemeente daar diverse malen op gewezen.</p> <p>Met name de ontsluiting naar vlek G is steeds op een andere wijze voorgesteld. Bijvoorbeeld de ontsluitingsweg aan de oostelijke kant van het Sandrinapad (naast nummer 17 en in de richting van het winkelcentrum) hebben wij als bewoners steeds als brom/fietspad incl. groenstrook gezien op deze kaartjes. De gemeente heeft dit in de gesprekken tijdens en na de participatie steeds als "fabel" bestempeld.</p>
38.	<p>Mijn vraag aan de gemeente is nu hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat wij als bewoners alsnog hier op kunnen reageren zodanig dat er dan ook daadwerkelijk iets met deze reacties gedaan gaat worden?</p>
39.	<p>In de Wijkvisie wordt regelmatig gesproken over de buurtjes ten zuiden van de singel, maar blijkbaar stopt deze beschrijving van de nieuwbouw, en moeten de oude bewoners inleveren op hun woongenot om woongenot voor nieuwe bewoners mogelijk te maken. Kunt u dit uitleggen en verantwoorden aan deze oude bewoners?</p>
40.	<p>Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat hier vooraf door het college politieke besluiten genomen zijn, waar nu een aantal huidige bewoners de dupe zijn, De medewerker op het gemeentehuis gaf dit ook toe 'Alleen zeer beperkte veranderingen zijn nog mogelijk.</p>
41.	<p>Ik lees dat de vragen en reacties van de bewoners, inclusief de antwoorden, worden gebundeld en definitief inrichtingsontwerp en zo ter besluitvorming worden voorgelegd aan het college van B&amp;W. Ligt de uiteindelijke besluitvorming wel bij de gemeenteraad en hoe worden zij geïnformeerd over de vragen en opmerkingen?</p>
42.	<p>Vooraf was al duidelijk dat de verkeersdrukte Bootsmastraat/van Lodensteinstraat aanzienlijk druk zou worden. Voor toegang tot de nieuw bouwen wijdden duidelijk onvoldoende ruimte en daardoor te gevaarlijk. De onderbouwing van de 'verkeersdeskundige' was totaal onvoldoende en bovendien gebaseerde aannames en schattingen.</p>
43.	<p>Alle koele - c.q. kille - berekeningen van verkeersdeskundigen kunnen die zorg niet wegnemen. Ook dat ben ik met de bewoners eens. Het is een technocratisch gegoochel met cijfers. Dat overtuigt niemand. Alle technische maatregelen die bedacht worden om de verkeersdruk te verminderen of op te vangen, zijn in feite niet meer dan kruimelwerk. Ze verminderen de totale druk natuurlijk niet. Ook daarin voel ik met de bewoners mee.</p>
44.	<p>De keuze om de verkeerssituatie tijdens de bijeenkomst van 20 april te laten toelichten door een externe deskundige pakte slecht uit. Diens verhaal was kil, technocratisch. Op geen enkele manier toonde hij enige empathie. Hij is dan ook maar een ingehuurde deskundige, die (anders dan de wethouder, die helaas voortijdig de bijeenkomst verliet) zelf geen enkele persoonlijk belang of gevoel heeft bij de situatie. En om zijn optreden nog onpersoonlijker en afstandelijker te maken, was zijn gezicht bovendien nauwelijks zichtbaar. Kortom: zijn optreden kon de gevoelens van zorg en frustratie onmogelijk in gunstige zin beïnvloeden (en dat is nog een eufemisme). Jammer; gemiste kans.</p>
45.	<p>Aangezien er tot en met 4 mei vragen gesteld konden worden over de situatie rond het Sandrinapad wilde ik nog graag van deze gelegenheid gebruikmaken.</p>

<p>Het deel groen aan de oostzijde van het Sandrinapad waar de fout in het bestemmingsplan zit, moet nog aangepast worden. Dit kan via een memo aan de raad. Één van de redenen dat de gemeente niet kon overgaan tot compensatie aan de bewoners van het Sandrinapad door het verlengen van de voortuintjes, is dat dit niet binnen het bestemmingsplan paste. De aanpassing voor de voortuintjes in het bestemmingsplan is niet ingrijpender dan het wijzigen van de groenbestemming aan de oostzijde. Ik ga er daarom van uit dat hier nog over te praten valt.</p> <p>Een andere reden die in het verleden genoemd is om de compensatie af te wijzen, is de aanwezigheid van nutsvoorzieningen in de grond. Voor een deel van deze voorzieningen is deze reden echter maar ten dele houdbaar. De gasleiding bijvoorbeeld wordt op korte termijn toch afgesloten, als we eerdere berichten vanuit de gemeente mogen geloven. De riolering is in slechte staat. Door een aantal bewoners is hier al zelfstandig herstelwerk aan geweest vanwege problemen met de huisaansluitingen. Verder was deze week nog in het nieuws dat veel straten sowieso open moeten voor aanpassing aan de elektra aansluitingen in verband met zonnepanelen en laadpunten voor voertuigen.</p> <p>Overigens zijn deze redenen in gesprekken genoemd, maar de definitieve besluitvorming over onze eerdere aanvraag hebben wij nog niet helder gekregen. In een gesprek met wethouder Paalvast heeft hij mij toegezegd hier uitsluitsel over te geven, maar dat is niet gebeurd.</p> <p>Aangezien het aanpassen van het bestemmingsplan en het aanpassen van de nutsvoorzieningen beide op korte termijn nodig zullen zijn, is het goed als de gemeente ons verzoek tot compensatie nog eens serieus in overweging neemt.</p>
---