

5 THEMASESSIE 3: SAMENBRENGSESSIE

Aanwezig namens de klankbordgroep: Lida Verschoor, Wim Kruyt, Frans van Bentem, Ronald Kruit, Michael van Gelderen, Josephine van Ruitenbeek, Henny van Son, Anton van Dijk, Andrea Willemse.

Aanwezig namens de gemeente Haarlemmermeer: Ward de Meulemeester, Lia van der Pol.

10 **Aanwezig namens de samenwerkende grondeigenaren:** René Benoist, Martin ten Brink, Frank Bosman.

Adviseurs samenwerkende grondeigenaren, namens Kuipers Compagnons: Jaap van Dijk, Wolter te Riele, Gijs van den Boomen.

Verslag: Linda van den Berg (samenwerkende grondeigenaren).

15

Inleiding

De bijeenkomst van vandaag is gericht op de tot nu opgehaalde informatie en wat er tot nu toe is bereikt. Het verkeersonderzoek moet nog verder geanalyseerd worden, dus daar kan vandaag nog niet diep op worden ingegaan. In de presentatie van Gijs van den Boomen wordt wel al aandacht
20 besteed aan de stand van zaken tot nu toe als het gaat om verkeer en infrastructuur.

Presentatie en discussie

Gijs van den Boomen verzorgt een presentatie. Deze wordt achteraf gedeeld op de website.

25 Aanvullend, verder te bespreken met de klankbordgroep: Kijken er wat nodig is aan sport in het gebied, zonder te concurreren met bestaande sportmogelijkheden. En komen ze aan de randen als buffer of juist in het centrum? Hetzelfde geldt voor de andere voorzieningen (commercieel en maatschappelijk).

30 Verkeer en infrastructuur

Het verkeersonderzoek is nog niet klaar. Hoe ontsluit je het gebied en hoe kun je met de ontsluiting reageren op verkeersvraagstukken in de (nabije) omgeving? De berekeningen die daar meer duidelijkheid over moeten geven, zijn nog niet klaar. Er is nu wel een eerste wensgedachte vanuit de
35 ontwikkelaars voor de autoverbindingen beschikbaar (zie presentatie). De wijze waarop autoverkeer door het bestaande lint heen wordt geleid, is een vraagstuk dat heel zorgvuldig moet worden benaderd omdat dit direct een relatie heeft met bestaande bewoners. De verkeersontsluiting is een cruciaal onderdeel van de ontwikkeling. Voor het fietsverkeer is het streven om het netwerk, dat ook rond het gebied ligt, te versterken. De verbindingen naar de kust zijn daarbij belangrijk.

40 Wim Kruyt neemt aan dat een groot deel van de infrastructuur is gerealiseerd voordat er gebouwd wordt. Voorkomen moet worden dat ook het bouwverkeer door de bestaande kernen gaat en dat er veel overlast ontstaat voor de bestaande bewoners. In feite kan er geen woning meer bij, want het wegennet is nu al overbelast.

Gijs van den Boomen geeft aan dat het plan gefaseerd wordt ontwikkeld. De infrastructuur zal nog niet (helemaal) klaar zijn als de eerste woning wordt gebouwd. Het scheiden van bouwverkeer van ander verkeer is een belangrijk onderwerp.

- 5 Lia van der Pol noemt Lisserbroek als voorbeeld, waarbij de bouwfasering wordt afgestemd op het laadvermogen van de infrastructuur. De gemeente wil het eindbeeld duidelijk in beeld hebben en dat duidelijk is hoe het verkeer en de woningbouw zich in relatie tot elkaar ontwikkelen. Dat komt in de verkeersstudie ook aan de orde.

- 10 Gijs van den Boomen voegt eraan toe dat het bedoeling is om een verkeerssysteem te maken dat minimale overlast zal veroorzaken, ook tijdens de bouw. De N205 is het minst belast in de huidige situatie, daar kan voor een deel gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit.

Ronald Kruit wijst op de doorsteek bij de Driemerenweg. De gemeente gaat dat opnieuw inrichten en er wordt iets verplaatst naar precies de plek van de stippellijn.

- 15 Gijs van den Boomen benadrukt dat de precieze plek van de lijnen indicatief zijn. Natuurlijk vraagt het nadere studie om het systeem zorgvuldig te ontwerpen met respect voor de omwonenden. Het raakt gezinnen die er direct aan wonen. Het gaat nu om het principe van de omgekeerde U met twee ingangen vanaf de N205. Dat lijkt de meest logische manier om het netwerk op te bouwen.

Josephine van Ruitenbeek en Henny van Son wijzen op het belang van ‘eerst bewegen, dan bouwen’; er zullen eerst nieuwe wegen gebouwd moeten worden om de huidige wegen te ontzien.

- 20 Anton van Dijk mist een directe aansluiting op de N201. Die is wel nodig, zeker als de Bennebroekerdijk verkeersluw wordt. Het verkeer moet wel op de woonboulevard kunnen komen via de kortste weg. Via de Driemerenweg moet je extra autokilometers maken als je vanuit Heemstede en omgeving komt. Ook ziet Anton van Dijk graag vanuit het nieuwe woongebied zelf een rechtstreekse ontsluiting naar woonboulevard verschijnen, voor de fiets en voor de auto.

- 25 Martin ten Brink onderschrijft dat een autoverbinding naar de woonboulevard gelijkwaardig aan de huidige verbinding belangrijk is.

Bufferzones

- 30 Belangrijk punt uit de vorige sessies zijn de bufferzones tussen de bestaande kernen van Cruquius en Zwaanshoek en de nieuwe ontwikkeling. De ambitie is om een groene buffering aan te brengen. Josephine van Ruitenbeek en Henny van Son zijn blij dat er nu rekening wordt gehouden met een bufferzone. Zij hopen dat deze ook echt overeind blijft in de definitieve plannen.

Michael van Gelderen vraagt hoe breed de bufferzone wordt.

- 35 Gijs van den Boomen zegt dat deze nu met een breedte van 20 tot 40 meter op de kaart staat. Het gaat om maatwerk, waarbij de buffer op sommige plekken breder wordt en op sommige plekken smaller, bijvoorbeeld als het nieuwe woongebied grenst aan een weiland waar niemand woont. De breedte van de buffers is een onderwerp van gesprek met de klankbordgroep.

40 Woonmilieus

Josephine van Ruitenbeek en Henny van Son geven aan dat rijwoningen met een gemeenschappelijke tuin minder geschikt zijn. Dit leidt in Wickevoort al tot klachten, omdat er verschillende mensen zijn met verschillende meningen over de inrichting. Als er al collectieve tuinen moeten komen, dan is het heel belangrijk dat het beheer goed is geregeld. Niet iedereen wil ‘door’

45

elkaars tuin lopen. Verder zou het voor ouderen een probleem zijn als zij hun auto niet voor de deur kunnen parkeren. Hou verder rekening met andersoortige voertuigen, zoals scootmobielen. Ook het opladen van elektrische voertuigen bij de eigen energieleverancier is een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerpen van de woongebieden.

5

Voorzieningen

Josephine van Ruitenbeek en Henny van Son zeggen dat er al genoeg sportvoorzieningen in de omgeving zijn; wat hen betreft hoeven er geen extra sportvoorzieningen bij te komen. De winkels en andere voorzieningen zien zij graag centraal in de nieuwe wijk verschijnen, niet aan de rand(en).

10

Cruquiusbrug

Michael van Gelderen wil weten in hoeverre het vervangen van de Cruquiusbrug meegenomen is in dit plan als het gaat om de planning met de aanleg van de nieuwe infrastructuur voor het nieuwe woongebied.

15

Lia van der Pol meldt dat de vervanging van de brug al is aanbesteed. Volgend jaar gaat de bouw van start; de ontwikkeling van het nieuwe woongebied loopt nog enkele jaren. . De brug is hoogstwaarschijnlijk klaar voordat de gebiedsontwikkeling Cruquius / Zwaanshoek buiten van start gaat.

20

Denkrichtingen opzet stedenbouwkundig plan

Gijs van den Boomen laat in zijn presentatie verschillende denkrichtingen zien voor de opzet van het stedenbouwkundig plan. Ook dat is een onderwerp van gesprek in een volgende bijeenkomst van de klankbordgroep. Hij geeft daarbij aan dat er in alle gevallen sprake zal zijn van een groene buffer.

25

Josephine van Ruitenbeek doet de suggestie om in het ontwerp ook iets te doen met de buitenplaatsen waar het in de eerste bijeenkomst over ging. In de opzet lijkt het haar niet verstandig om al het groen centraal in het gebied te leggen en de woongebieden aan de randen. Het is beter om wonen en groen meer te mengen. Daarbij kun je aan de randen in een lagere dichtheid bouwen, en meer naar het midden toe in een hogere / oplopende dichtheid.

30

Vervolg / proces

Het voorstel is om in maart, mei, juli en oktober weer klankbordgroep bijeenkomsten te houden. Daarnaast zouden juli en oktober, na de bijeenkomsten met de klankbordgroep, geschikte momenten zijn om de plannen te delen met de achterbannen van de dorpsraden van Cruquius en Zwaanshoek. **Afgesproken wordt dat de samenwerkende grondeigenaren het initiatief nemen voor de organisatie van de bijeenkomsten met de achterbannen, waarbij de samenwerkende grondeigenaren ook de plannen presenteren.**

40

Verder is de planning erop gericht om op zijn vroegst in eind 2023 te starten met de eerste bouwwerkzaamheden.

Ward de Meulemeester wijst erop dat er ook nog veel overleg nodig is tussen de samenwerkende grondeigenaren en de gemeente. De gemeente heeft, mede in het licht van het 80% Programma van

45

Eisen (PvE), een oordeel te vellen over de plannen. In het PvE zit wel wat ruimte voor aanpassing, maar lang niet alles kan anders dan er in het PvE staat. Draagvlak van de omgeving voor de plannen in het gebied is heel belangrijk. Dan gaat het om (veel) breder draagvlak dan van de dorpsraden alleen. Verder staat bereikbaarheid ook bij de gemeente hoog op de agenda.

- 5 Martin ten Brink merkt op dat ook de provincie een belangrijke rol speelt bij het realiseren van een goede bereikbaarheid.

Andrea Willemse constateert dat het draagvlak uit de omgeving vooral gaat over de invulling van het gebied, niet over de vraag of er überhaupt gebouwd moet worden.

- 10 Ward de Meulemeester benadrukt dat er een enorme woningbehoefte is. Het is aan het bestuur om de afweging te maken waar woningen worden gebouwd. Ambtelijk worden daarvoor de ingrediënten aangeleverd bij het bestuur. Uitgangspunt voor dit gebied is woningbouw.

- 15 **Linda van den Berg zal de presentatie en het verslag van de bijeenkomst achteraf op de website plaatsen en de leden van de klankbordgroep daarvan op de hoogte stellen. Ook nodigt zij de leden van de klankbordgroep uit voor bijeenkomsten in maart (daar is al een reservering voor gemaakt), mei, juli en oktober.**