

Inpassing Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de Waterkanten

2 november 2021



1. Achtergrond: HOV-corridor Noordwijk-Schiphol

Provincies Noord- en Zuid-Holland, regio Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam en gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer werken aan de implementatie van de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol. Het betreft de opwaardering van de huidige lijnen 361 en 385 tot een R-net lijn. Uitgangspunten voor de corridor zijn een hoge betrouwbaarheid, comfort en voorzieningenniveau. Dit betekent dat knelpunten in het netwerk, die de betrouwbaarheid e/o het comfort in de weg staan, moeten worden weggenomen.

Op basis van eerdere studie is door de Stuurgroep voor de HOV-corridor besloten dat de HOV-lijn via de Sportlaan in Lisse gaat lopen. Het bustracé gaat dan lopen via de Oranjelaan, Sportlaan en vervolgens via een nieuw te realiseren HOV-brug tussen Lisse en Lisserbroek in het verlengde van de Sportlaan en verder via een nog te bepalen tracé door de Haarlemmermeer (en vice versa).

Aansluitend op dit tracébesluit is besloten dat op de nieuwe brug, naast een HOV-baan, ook een fietspad en een voetpad worden aangelegd, zodat ook voor langzaam verkeer een nieuwe verbinding ontstaat tussen Lisse en Lisserbroek.

In april 2013 heeft de gemeente Lisse een brief van de provincie Zuid-Holland ontvangen waarin de bestuurlijke afspraken inzake de HOV corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol zijn vastgelegd.

Uit het eisenpakket van de Provincie Zuid Holland blijkt :

“Dit eisenpakket houdt de mogelijkheid open om het tracé van de Sportlaan te verbijzonderen tot een combinatietraject (H)OV. In dat geval kan worden volstaan met een wegbreedte van minimaal 7,20 m, geen parkeervoorzieningen en vrijliggende fietspaden.”

Met de bouw van De Waterkanten is de Sportlaan aangelegd met een wegbreedte van 7,50 m. Autoverkeer en fietsers maken gemengd gebruik van de straat.



2. Aanleiding / probleemstelling

Eind 2018 is er een besluit genomen over de verdere voorbereiding en realisatie van de nieuwe HOV-brug. Daarmee komt het project in een volgende fase. Dit betekent ook dat er nu nader wordt gekeken naar het ontwerp en de inpassing van het tracé ter hoogte van de nieuwe brug en de Sportlaan. De vormgeving van de aansluiting van de brug op de Sportlaan en de afwikkeling van de verschillende verkeersstromen zijn in de eerdere projectfase nog niet voldoende uitgewerkt.

Dit alles leidt tot de vraag op welke wijze de HOV-corridor ter hoogte van de Sportlaan op een goede en veilige manier kan worden ingepast. De huidige inrichting voorziet onvoldoende in een situatie die voor alle groepen weggebruikers en de omgeving tot een goede (vlotte en veilige) afwikkeling leidt.

De bewoners van de Waterkanten hebben hun zorgen geuit over een verkeersveilige inpassing van de bus op de Sportlaan.

De gemeente deelt deze zorg. Immers:

- De Sportlaan is onderdeel van plan de Waterkanten en een woonstraat.
- Het Fioretti College Lisse is gevestigd aan de Sportlaan. Het betreft een middelbare school met een regionale functie (ca. 1.600 leerlingen). Dit kenmerkt zich (op de Sportlaan) door grote fietsersstromen, scooters en autoverkeer als gevolg van halen en brengen.
- Ten westen van het Fioretti staat een nieuw sportcomplex, met onder meer een zwembad met regionale functie. Ontsluiting voor zowel fiets als auto loopt via de Sportlaan. Onder het sportcomplex ligt een parkeergarage voor personeel en bezoekers van het sportcentrum en de school.
- Naast het Fioretti ligt een plein met speelfunctie voor kinderen. Hierdoor op de Sportlaan overstekende kinderen vanuit de wijk naar het plein (v.v.).
- Tussen het Fioretti College en de Sportlaan ligt een voetbalkooi. Deze wordt gebruikt door kinderen van de school en door kinderen uit de wijk de Waterkanten die hiervoor de Sportlaan oversteken.

Met de nieuwe brug over de Ringvaart ontstaat bovendien een nieuwe stroom langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) via de brug naar het Fioretti maar ook verder over de Sportlaan en naar de Oranjelaan en verder (v.v.). De huidige stroom langzaam verkeer en de nieuwe stroom langzaam verkeer kruisen op een aantal locaties.

Dit alles leidt tot de vraag op welke wijze de HOV-corridor ter hoogte van de Sportlaan op een goede en veilige manier kan worden ingepast.

3. Bewonersavond januari 2020

Met deze achtergrond en aanleiding zijn gemeente en provincie Zuid-Holland een studie gestart. Het doel is om te komen tot:

- Een verkeersveilige inrichting voor alle groepen weggebruikers, en met name het langzaam verkeer, rekening houdend met het specifieke verkeersbeeld op de Sportlaan.
- Een verkeerssituatie waarmee de HOV-lijn op een goede manier wordt ingepast in het Sportlaangebied, dusdanig dat de doelstelling voor de HOV-corridor ten aanzien van rijtijden, betrouwbaarheid en comfort, in overeenstemming met het geldende programma van eisen, kunnen worden gerealiseerd.

Om de omgeving hierover te informeren en te betrekken in het nadenken over mogelijke oplossingen, is in januari 2020 een informatieavond georganiseerd. Tijdens de avond zijn de aanwezigen geïnformeerd over de achtergrond (HOV-corridor), over de aanleiding van de studie (zorgen over een goede inpassing) en zijn ze gevraagd mee te denken over mogelijke oplossingen voor de inpassing van de HOV-corridor in de Sportlaan.

De omgeving is toegezegd dat ze opnieuw wordt geïnformeerd en betrokken op het moment dat er een uitwerking heeft plaatsgevonden van een brede inventarisatie naar een beperkt aantal kansrijke varianten.

De wensen, ideeën en mogelijke oplossingsrichtingen voor de inpassing van de bus op de Sportlaan, zoals die door de aanwezigen op de eerste bewonersavond zijn benoemd, zijn door gemeente, provincie, verkeersadviesbureau Antea en stedenbouwkundig bureau VE-R verder aangevuld en uitgewerkt tot circa tien globale varianten op structuurniveau.

Oplossingsrichtingen die hierbij zijn verkend, zijn:

- De aanleg van een busbaan langs de Sportlaan, waarbij fietsers en autoverkeer gemengd gebruik maken van de Sportlaan.
- De aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Sportlaan, om de grote stroom fietsers hier een eigen, veilige plek te geven.
- De aanleg van zowel een busbaan als een vrijliggend fietspad, naast de Sportlaan, om de verschillende groepen verkeersdeelnemers van elkaar te scheiden.
- De huidige aansluiting van de Sportlaan op de Oranjelaan voor autoverkeer laten vervallen en deze alleen voor de bus en het fietsverkeer in stand te houden en voor autoverkeer een nieuwe aansluiting op de Oranjelaan te maken in het verlengde van de Johan Zoutmanstraat.
- De huidige aansluiting van de Sportlaan op de Oranjelaan voor autoverkeer laten vervallen en deze alleen voor de bus en het fietsverkeer in stand te houden en het autoverkeer af te wikkelen via de Trompstraat.
- Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Sportlaan zodat deze in een smaller profiel kan worden uitgevoerd, in combinatie met een vrijliggende busbaan en vrijliggend fietspad naast de Sportlaan.

Met bovenstaande oplossingsrichtingen zijn combinaties mogelijk, zodat verkennend en op structuurniveau tot een behoorlijk aantal varianten is gekomen. Niet al deze varianten zijn uiteindelijk haalbaar en/of wenselijk, maar er is bewust gekozen voor een aanpak waarin eerst breed mogelijke oplossingsrichtingen zijn geïnventariseerd, en op basis daarvan te trechteren naar haalbare en kansrijke oplossingen. Dit zodat we op voorhand geen ideeën of richting zouden uitsluiten.

Dat de HOV-brug er komt en dat deze komt op de beoogde locatie, in het verlengde van de Sportlaan, naast het Fioretti, is in het nadenken over oplossingen een gegeven/uitgangspunt, aangezien hierover al eerder besluiten zijn genomen.

Wel is één variant verkend, uitgaande van een andere locatie van de HOV-brug, uitgaande van een busbaan achter het sportcentrum en Fioretti langs. Deze denkrichting is mede door de omgeving geopperd en heeft als evident voordeel dat het bustracé dan gescheiden zou worden van de Sportlaan en het overige verkeer (zie plaatje hieronder).

Van deze variant zijn de (on)mogelijkheden nader verkend, waarbij de conclusie is dat als gevolg van het warmte-koude-systeem dat achter het sportcentrum en het Fioretti in de ondergrond ligt en gezien de beperkte ruimte en nabijheid van de woningen aan de Boogschutter/Voerman, deze variant niet haalbaar is (nog van los van de gevolgen hiervan op reeds genomen besluiten over het HOV-tracé en de aankoop van woningen t.b.v. de brug aan de Lisserbroekse kant van de ringvaart).

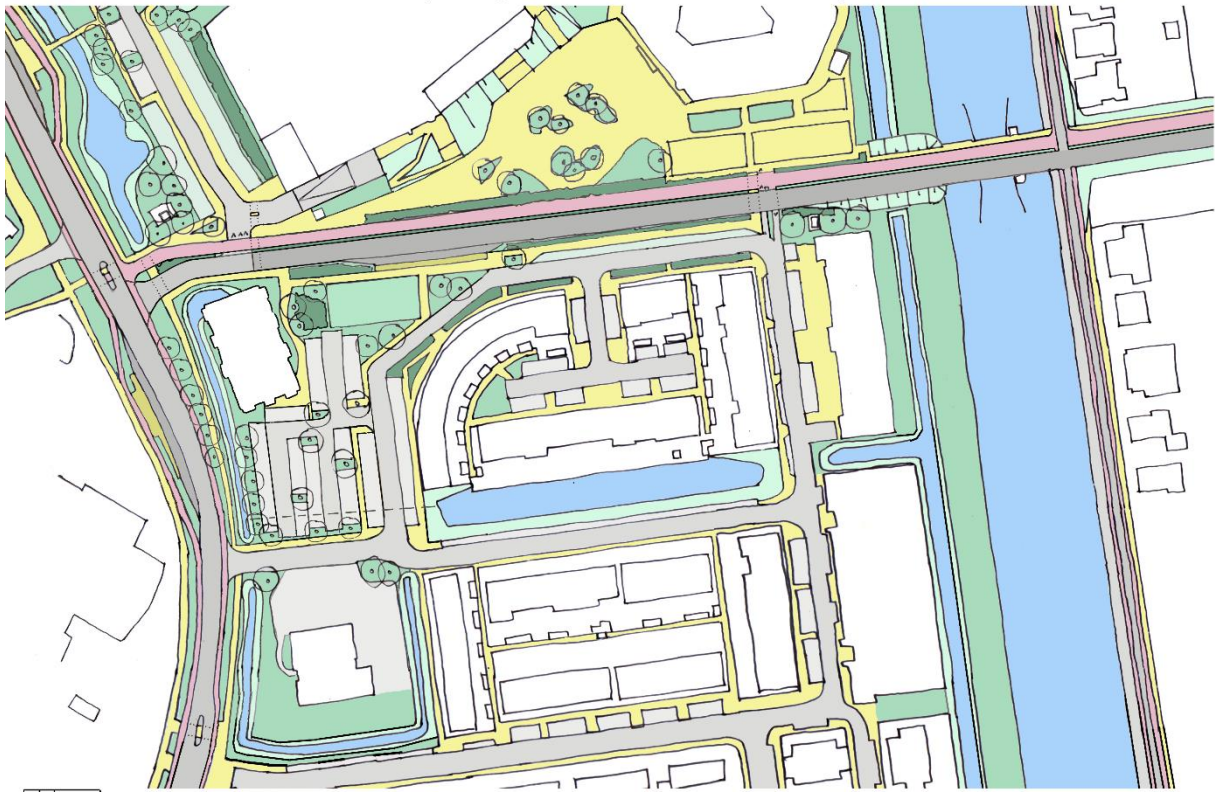


4. Zomer 2020: twee varianten voorgelegd

De breed geïnventariseerde varianten zijn beoordeeld op effectiviteit, haalbaarheid, inpasbaarheid en wenselijkheid. Op basis hiervan bleven twee kansrijke varianten over. Deze twee varianten zijn medio 2020 voorgelegd aan de omgeving.

Variant 1: vrijliggende busbaan en fietspad, ontsluiting wijk via nieuwe aansluiting Oranjelaan

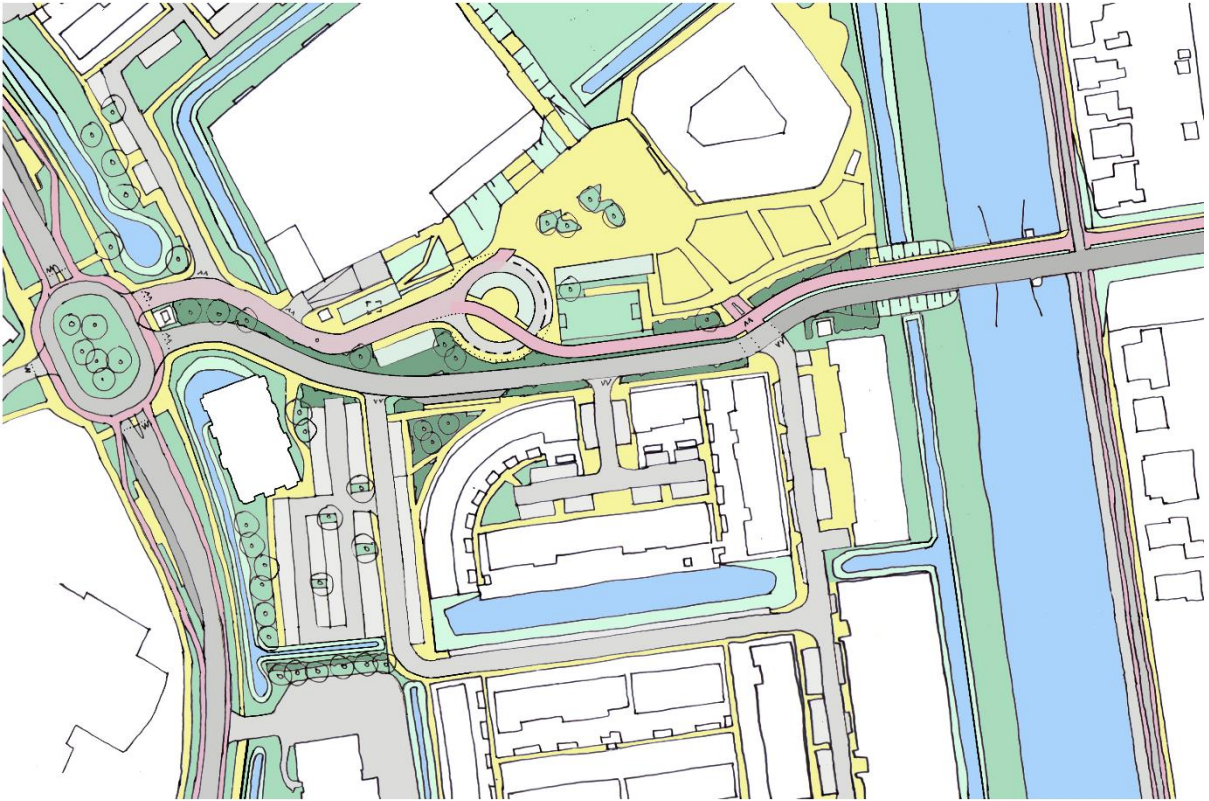
- Tussen de Sportlaan enerzijds en het Fioretti en het sportcentrum anderzijds, worden een vrijliggend busbaan en een vrijliggend fietspad aangelegd.
- De busbaan en het fietspad liggen parallel aan elkaar en het tracé is een bijna rechte lijn tussen de nieuwe HOV-brug en de Oranjelaan.
- Door het gestrekte tracé en de aanleg van een vrijliggende busbaan ontstaat voor de bus een vlotte en betrouwbare verbinding. Omdat deze is gescheiden van het fietsverkeer en van het wijkverkeer treden weinig conflictsituaties op.
- De Sportlaan als woonstraat is hiervan losgekoppeld. De Sportlaan is voor autoverkeer bereikbaar via een nieuw te realiseren aansluiting op de Oranjelaan in het verlengde van de Johan Zoutmanstraat (langs de brandweerkazerne).
- Het meest westelijke deel van de Sportlaan, nabij de Oranjelaan, is geen busbaan maar een straat. Via deze route zijn de Waterman en de parkeergarage van het sportcentrum bereikbaar. Ten oosten van deze aansluiting is het nieuwe tracé wel een busbaan, gesloten voor het autoverkeer.
- De aansluiting van zowel de busbaan/Sportlaan als de nieuwe wijkontsluiting op de Oranjelaan zijn vormgegeven als voorrangskruispunt. Uit doorrekeningen blijkt dat hiermee de verkeersafwikkeling goed genoeg is voor een goede afwikkeling.
- De Kiss&Ride voor de school ligt aan de Sportlaan. Dit houdt in dat dit verkeer gebruik maakt van de nieuwe zuidelijke wijkontsluiting en dat wandelaars vanaf de K+R de busbaan moeten oversteken naar het Fioretti – en vice versa.
- De oversteek voor fietsers en voetgangers vanuit de wijk naar het Fioretti (v.v.) ligt in het verlengde van de Piet Heinstraat. Het is wenselijk om zo weinig mogelijk oversteken over de busbaan heen te maken.
- Door de aanleg van de busbaan en het fietspad is meer ruimte nodig. Het profiel schuift op richting het noorden c.q. het plein. De voetbalkooi past niet meer op de huidige plek en wordt verplaatst naar de kant van de wijk.



Variant 1

Variant 2: Sportlaan voor bus en auto samen, vrijliggend fietspad en rotonde Oranjelaan

- De Sportlaan krijgt een aangepaste ligging, met meer dan in de huidige situatie een gestrekt tracé tussen de nieuwe HOV-brug en de Oranjelaan.
- De Sportlaan is bedoeld voor de HOV-bus en het autoverkeer. Fietsers maken gebruik van een vrijliggend fietspad langs de Sportlaan aan de kant van het Fioretti en het sportcentrum.
- De Sportlaan sluit aan op de Oranjelaan in de vorm van een rotonde (ovonde). Hiermee wordt een overzichtelijk en veilig kruispunt gecreëerd met goed doorstroming van het verkeer, waarmee ook wordt bereikt dat het autoverkeer en de bus vanaf de Sportlaan geen grote vertraging oplopen en vlot de Oranjelaan kunnen oprijden.
- De ontsluiting van de Waterkanten, via de Sportlaan op de Oranjelaan, blijft dus qua structuur hetzelfde als in de huidige situatie.
- Voor fietsverkeer wordt een vrijliggend fietspad aangelegd tussen de nieuwe brug over de Ringvaart en de Oranjelaan. Op deze manier wordt de grote stroom fietsers opgevangen op een eigen voorziening.
- Het meest westelijke deel is een fietsstraat met medegebruik door autoverkeer. Hiervan maakt gebruik het autoverkeer naar de Waterman, de parkeergarage van het sportcentrum en het halend en brengend verkeer naar het Fioretti. Voor dit laatste ligt er aan het eind van de fietsstraat een "cul-de-sac" voor de kiss+ride-functie. Vanaf de cul-de-sac naar het oosten gaat het profiel over van een fietsstraat met medegebruik door autoverkeer naar een fietspad.
- Het speelveld blijft aan de kant van het Sportcomplex en Fioretti op het aangepaste Plein.



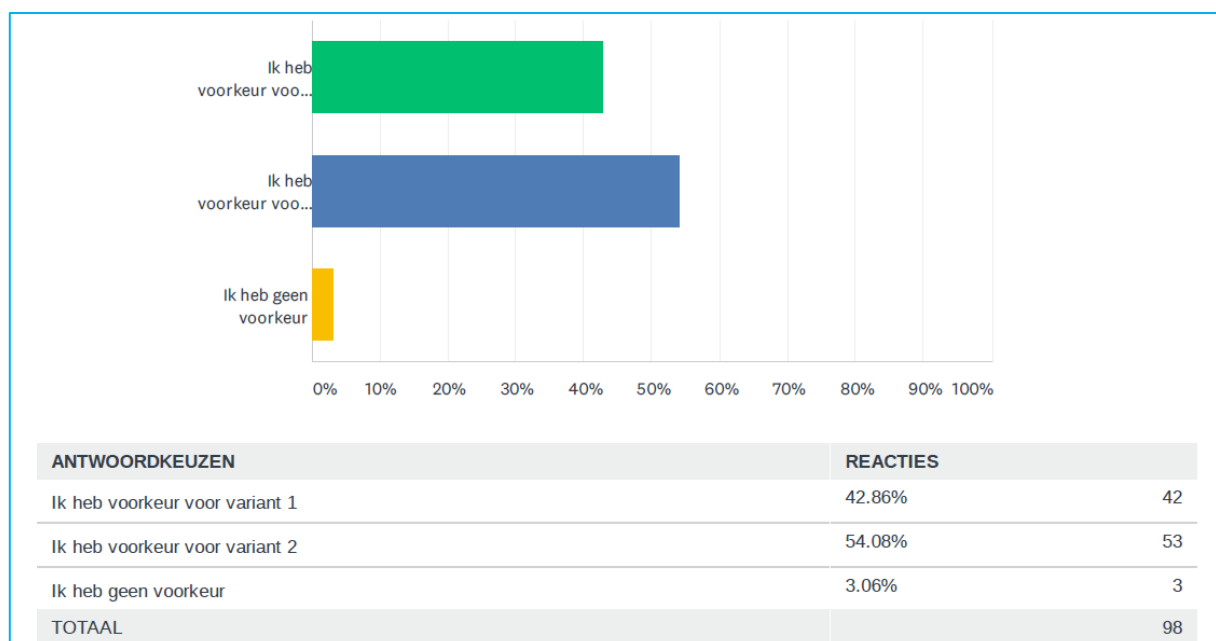
Variant 2

5. Uitkomsten inspraak

Beide varianten zijn medio 2020 voorgelegd aan belanghebbenden: bewoners van de Waterkanten, het Fioretti en het sportcentrum. Door de omstandigheden is dat gedaan in de vorm van “online participatie”: er is een vlog gemaakt en deze is met de tekening van beide varianten online gezet en er is een online enquête uitgezet met een aantal meerkeuze- en een aantal open vragen. Bewoners van de Waterkanten zijn hier met een brief op gewezen. Op deze manier heeft de omgeving van half juli tot en met begin september kunnen reageren.

Er zijn 98 reacties ontvangen. Op hoofdlijn wordt hier op de resultaten ingegaan.

Allereerst is gevraagd welk van de twee varianten de voorkeur heeft. Deze vraag dient niet als “stemming” maar om een beeld te geven hoe tegen beide varianten aan wordt gekeken en als opmaat naar de vraag of mogelijk een andere oplossing wordt gezien.



Conclusie: de voorkeur tussen beide varianten is redelijk verdeeld tussen beide, maar variant 2 lijkt meer draagvlak te hebben. Het is logisch te veronderstellen dat iemands voorkeur samenhangt met waar hij/zij woont, gezien het verschil in beide varianten tussen de structuur van de wijktonsluiting en de toe- en afname van verkeer in de verschillende straten die hiermee samenhangt. Vervolgens is met name interessant wat de argumenten zijn bij de opgegeven voorkeur: welke voor- en nadelen worden bij beide varianten gezien en wat moeten deze betekenen voor het vervolg. Hier wordt hieronder op ingegaan.

De tweede meerkeuzevraag was “Welke van de volgende onderwerpen weegt voor u het zwaarst in de keuze voor een van de varianten?” Deze vraag is beantwoord als aangegeven in onderstaande tabel.

ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Rijtijd van de bus	10.20%	10
Fiets bereikbaarheid voor de scholieren	21.43%	21
Fiets bereikbaarheid voor de wijk	21.43%	21
Fietsveiligheid	59.18%	58
Toegankelijkheid voor voetgangers	22.45%	22
Bereikbaarheid van de wijk met auto	47.96%	47
Bereikbaarheid van de school met de auto	6.12%	6
Bereikbaarheid en parkeren voor sportcentrum met de auto	6.12%	6
Leefbaarheid van de woonwijk	89.80%	88
Speelvoorzieningen	37.76%	37
Parkeren	25.51%	25
Inpassing nog te bouwen appartementengebouw	9.18%	9
Totaal aantal respondenten: 98		

Het is enerzijds niet verrassend en tegelijkertijd goed om bevestigd te zien dat verkeersveiligheid en leefbaarheid naar voren komen als de meest zwaarwegende punten. Het aspect bereikbaarheid van de wijk met de auto is eveneens veel genoemd. Daarnaast is opvallend dat het aspect “speelvoorzieningen” veel is genoemd en door de omgeving dus belangrijk wordt gevonden.

Vervolgens zijn 4 open vragen gesteld waarin is gevraagd naar de mening over variant 1 en 2, of een andere oplossing wordt gezien en de mogelijkheid tot overige opmerkingen. De belangrijkste resultaten uit die vragen zijn hieronder op een rij gezet:

Variante 1 wordt gekozen waarbij herhaaldelijk als reden wordt genoemd:

- Oogt overzichtelijk.
- Verkeersstromen zijn gescheiden door een aparte busbaan en daarmee veiliger.
- Speelplaats wordt verplaatst naar de woonwijk in plaats van op het Plein.

Genoemde argumenten voor variant 2 zijn:

- Rotonde zorgt voor doorstroom en dat het verkeer wat nu al snel rijdt moet afremmen voordat zij de wijk in gaan.
- Gecombineerde verkeersstromen vergroot alertheid van verkeersdeelnemers.
- Een aparte busbaan is ‘overdreven’ in een woonwijk.
- Busbaan (variant 1) vormt een te hard “knip” tussen de wijk en voorzieningen (school, sport, speelplein).
- Complexe en gevaarlijke ontsluiting op de Oranjelaan bij variant 1.
- Variant 2 oogt mooier en vriendelijker in een woonwijk.
- K&R niet voor de deur van bewoners, maar op het Plein.
- Verkeer voor in wijk en Sportcomplex wordt direct gescheiden van elkaar.

Gevraagd naar andere oplossingen worden op hoofdlijn 2 dingen genoemd:

- Leg een busbaan aan achterlangs het zwembad en het Fioretti. Deze mogelijkheid is verkend en niet inpasbaar (los van de grote impact op de woningen aan die zijde).
- Geen busverbinding via de Waterkanten; leg geen HOV-brug aan of leg die op een andere plek, dan wel laat de bus de huidige route via de N207 rijden.

Alles overziend is variant 2 een beter inpasbare variant, die kan rekenen op meer draagvlak, die beter aansluit bij de bestaande ontsluitingsstructuur, beter past in de omgeving en beter aansluit bij de huidige structuur:

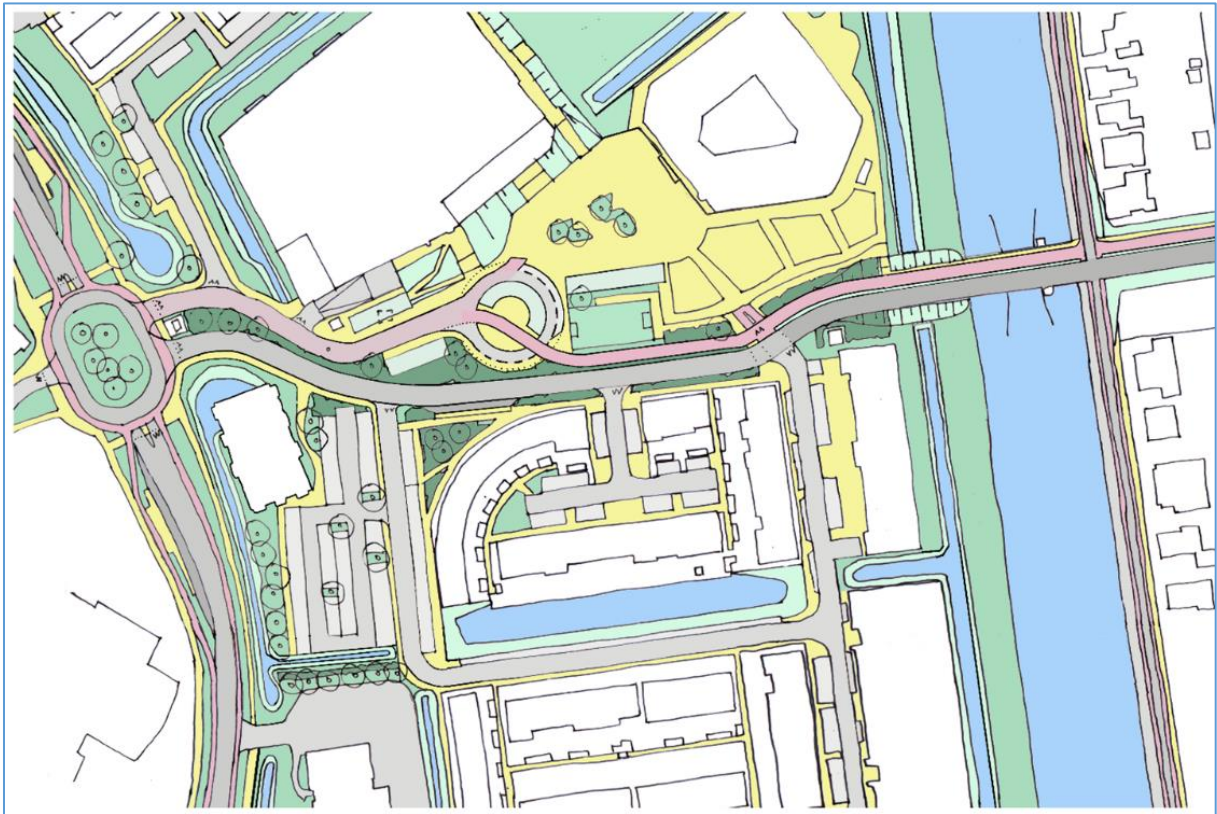
- Een rotonde (variant 2) waarmee de Sportlaan aansluit op de Oranjelaan zorgt voor een betere verkeersafwikkeling van en naar de Sportlaan en een vormgeving die een lage snelheid afdwingt, ten gunste van de oversteekbaarheid van het langzaam verkeer.
- In variant 2 blijft de bestaande ontsluitingsstructuur van de wijk op de Oranjelaan behouden (ontsluiting via de Sportlaan) wat beter verdedigbaar is dan een nieuwe structuur met wijziging van verkeersstromen door de wijk (bepaalde straten krijgen meer verkeer terwijl de betreffende bewoners daar bij de koop van hun woning niet vanuit konden of hoefden gaan).
- De nieuwe wijkontsluiting van variant 1, op de Oranjelaan zorgt voor een nieuw oversteekpunt voor fietsers en voetgangers op die plek, zowel van/naar het Fioretti, als van/naar de basisschool aan de andere kant van de Oranjelaan, als voor doorgaand fietsverkeer. Dit is niet onmogelijk, maar dit is dan een oversteek in een wegvak en een extra conflictpunt (naast de oversteek bij de Sportlaan). Het heeft de voorkeur langzaam verkeer te laten oversteken op één overzichtelijk punt, zoals de rotonde in variant 2.
- Uitgangspunt is dat de HOV-corrridor via de nieuwe brug er komt. Mocht alsnog worden besloten dat de brug niet wordt gerealiseerd, dan hoeft uitgaande van variant 2 niet nogmaals de situatie te worden aangepast omdat die ook zonder bus(lijn) een goede situatie biedt. Dat geldt niet voor variant 1 waarin een specifieke busbaan wordt aangelegd.
- In variant 2 wordt de Sportlaan weliswaar gemengd gebruikt door autoverkeer en de bus, maar het autoverkeer naar de school en het zwembad wordt hiervan gescheiden, ten gunste van het verkeersbeeld op de Sportlaan.
- In variant 2 blijft de Brandweer zijn eigen inrit houden. In variant is de inrit van de Brandweg weliswaar inpasbaar, maar in deze situatie ontstaat ter hoogte van de Brandweer wel een nieuwe aansluiting (en oversteek) en daarmee ontstaan hier nieuwe verkeersstromen, wat niet ten gunste is van de veiligheid in geval van uitrukken van de brandweer.

6. Vertaling naar de optimalisatievariant

Op basis van de ontvangen reacties op beide varianten (zoals hierboven samengevat) is geconcludeerd dat variant 2 een betere basis biedt voor de voorkeursoplossing. Vervolgens is gekeken hoe de door de omgeving benoemde voordelen van beide varianten zoveel mogelijk kunnen worden verwerkt tot één optimalisatievariant. Dat heeft geleid tot de variant die voorjaar 2021 aan de omgeving is gepresenteerd. De belangrijkste elementen van die variant zijn:

- De Sportlaan sluit met een rotonde aan op de Oranjelaan, zodat het de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de wijk verbeteren en fietsers hier een duidelijke plek hebben.
- De rotonde heeft aan de oostzijde twee aansluitingen. De noordelijke aansluiting is over het eerste stukje een fietsstraat waar ook autoverkeer (te gast) in beperkte mate gebruik van maakt, voor de bereikbaarheid van de parkeergarage onder het sportcentrum en de Waterman en voor halen en brengen bij de school. Verder naar het oosten, richting de nieuwe brug, gaat deze fietsstraat over in een breed fietspad, zodat fietsers een eigen voorziening hebben.
- De zuidelijke aansluiting op de rotonde is de aansluiting van de Sportlaan. De ontsluiting van de wijk blijft via deze route lopen. Ten opzichte van de huidige ligging maakt de Sportlaan een minder scherpe knik naar het zuiden, zodat in de nieuwe situatie de straat verder van de woningen (de woningen in de “rondding” met huisnummers 2 t/m 32) komt te liggen.
- Ten opzichte van variant 2 die medio 2020 is voorgelegd, is de ontsluiting van de wijk gewijzigd: de busbaan start eerder, ter hoogte van het kruispunt waar de Sportlaan richting de Johan Zoutmanstraat loopt. De wijkontsluiting (Sportlaan, Piet Heinstraat) loopt dan via deze route. De Piet Heinstraat sluit dan voor autoverkeer niet meer aan de op de Sportlaan. Dit heeft een aantal voordelen:
 - o Het is niet meer logisch en aantrekkelijk om de Sportlaan te gebruiken voor het halen en brengen van kinderen bij het Fioretti College.
 - o Doordat de busbaan eerder begint en de Sportlaan ter hoogte van de woningen via een andere structuur wordt ontsloten, heeft de woonstraat Sportlaan geen functie meer voor de bus. Door de doodlopende structuur is de verkeersdruk op de woonstraat Sportlaan minimaal en het is mogelijk om hier snelheidsremmende maatregelen toe te passen. Een nadeel van variant 2 zoals die in de inspraak is gebracht, was dat de Sportlaan ter hoogte van de woningen drukker bleef (autoverkeer en bussen) en er tegelijkertijd als gevolg van het gebruik door de bus geen mogelijkheden waren om snelheidsremmers toe te passen.
- Het speelveld op het schoolplein van het Fioretti wordt gebruikt door zowel leerlingen van de school als kinderen uit de wijk. In deze variant moet het speelveld worden aangepast en schuift het op, maar kan wel op het plein blijven. De oversteek naar het speelveld wordt veiliger doordat er geen autoverkeer meer rijdt op dit deel van de Sportlaan. Aanvullend wordt de komende periode onderzocht of het mogelijk is om een twee speelgelegenheid in de wijk te maken, bijvoorbeeld voor de kleinere kinderen, in combinatie met het nog te bouwen gebouw bij de entree van de wijk.

Op dit ontwerp is een verkeersveiligheidsaudit (VVA) uitgevoerd en het ontwerp is getoetst op de eisen met betrekking tot rijtijden, zoals opgenomen in het PvE voor de corridor. Het ontwerp voldoet aan de rijtijdeisen. Daarnaast is het ontwerp besproken met het Fioretti College en het naastgelegen sportcentrum en met de brandweer. Deze gesprekken en de VVA hebben geleid tot relevante vragen en aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het ontwerp.



Maart/april 2021 is deze voorkeursvariant voorgelegd aan de omgeving. Hierop zijn 12 reacties ontvangen. Over het algemeen zijn de reacties positief. Er zijn uiteraard nog wel de nodige vragen en opmerkingen ontvangen, maar dit betreft vooral punten die een plek kunnen krijgen in de nadere uitwerking. De ontvangen reacties zijn gebundeld en voorzien van een antwoord in een inspraaknota.

Vervolg

- Het ontwerp dat er nu ligt is een schetsontwerp. De volgende stap is het opstellen van een Voorlopig Ontwerp. Opmerkingen, vragen en aandachtspunten uit de inspraak, het overleg met het Fioretti en de verkeersveiligheidsaudit, verwerken we dan in de stap van het SO naar het VO. Het VO kunnen we dan weer presenteren aan de omgeving.
- Reacties en beantwoording zijn gebundeld in een antwoordnota zodat iedereen kan zien welke reacties op de voorkeursoplossing zijn ontvangen en hoe daarmee wordt omgegaan.
- Er is veel raakvlak met de ontwikkeling van Veld 4 van de Waterkanten. Dit betreft het nog te ontwikkelen kavel in het westen van het plangebied, op de (zuidwestelijke) hoek van de Oranjelaan en de Sportlaan. Hier wordt een appartementengebouw ontwikkeld door woningbouwvereniging Stek. Omdat de ligging van de Sportlaan wijzigt, wijzigt de contour van Veld 4. Het aangepaste ontwerp vraagt om een bestemmingsplanwijziging. Mede vanuit de voortgang van Veld 4 is er noodzaak om het VO en de ruimtelijke procedure (bestemmingsplanwijziging) in gang te zetten.