Waarom is gekozen voor een woonerf?
Voor de straten Bosveen en Rietveen is gekozen voor een woonerf, omdat dit goed aansluit bij de wensen die vanuit de omgeving en door bewoners tijdens het participatieproces zijn ingebracht bij het beoogde gebruik van de straat. Tijdens het participatieproces gaven veel bewoners aan behoefte te hebben aan lagere snelheden, meer ruimte voor groen, spelen en verblijf, en meer parkeerplaatsen. In een stemming onder bewoners koos vervolgens een meerderheid voor het woonerf.

Wat houdt een woonerf precies in?

In een woonerf geldt een maximumsnelheid van stapvoets rijden (ongeveer 15 km/uur). De inrichting ondersteunt dat ook: er is geen klassieke rijbaan meer, maar één doorlopende ruimte zonder duidelijke scheiding tussen lopen en rijden. Parkeerplaatsen liggen verspreid langs de straat, met lichte verspringingen in het wegverloop om het verkeer te vertragen. Alleen bestemmingsverkeer is toegestaan. Dit biedt een inrichting waarin de auto te gast is, langzaam verkeer de ruimte krijgt en voetgangers voorrang hebben

Het ontwerp voldoet aan landelijke regels en richtlijnen (zoals het BABW en de CROW-publicaties), en is afgestemd op de lokale situatie. Bij de uitwerking is ook rekening gehouden met onder meer hulpdiensten, kabels en leidingen en beheer.

Waarom kan er bij Bosveen niet een andere inrichting komen dan bij Rietveen?
Bosveen en Rietveen liggen direct naast elkaar en zijn in de jaren zeventig op vrijwel dezelfde manier ingericht. Ze hebben daardoor een vergelijkbare functie in het verkeer. Nu beide straten toe zijn aan reconstructie, is een gezamenlijke aanpak logisch en ook wenselijk vanuit verkeersveiligheid.

Voor weggebruikers die niet in de buurt wonen (zoals bijvoorbeeld bezorgers) is het verwarrend als twee vergelijkbare straten, direct naast elkaar, verschillend zijn ingericht of andere verkeersregels hebben. Een eenduidige inrichting zorgt voor duidelijkheid en voorkomt onverwachte situaties in het verkeer.

Waarom zijn er minder parkeerplekken dan eerder gedacht?
Parkeren is bewust meegenomen als integraal onderdeel van het ontwerp. Er is gekozen voor een heldere en veilige situatie: alleen parkeren in aangewezen parkeervakken. Voorheen werd ook op informele plekken in de straat geparkeerd. Daardoor leek het misschien alsof er toen meer parkeerplaatsen waren dan er nu voor terug gekomen zijn.

Het aantal formele parkeerplaatsen is zorgvuldig afgewogen, met oog voor balans tussen parkeerruimte, verkeersveiligheid en leef kwaliteit. Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie zijn er iets meer formele (door vakken aangewezen) parkeerplekken gerealiseerd. Maar het aantal informele plekken is afgenomen.

Tijdens het ontwerpproces is een variant voorgelegd aan de bewoners, waaronder een met een groter aantal, om en om geplaatste parkeervakken. In de verdere uitwerking is het ontwerp aangescherpt op basis van adviezen van de brandweer. Zo zijn op advies van de brandweer enkele parkeervakken vervallen, om voldoende doorgang en opstelruimte voor hulpdiensten te kunnen garanderen. Elders in het ontwerp zijn juist weer vakken toegevoegd, zodat het totale aantal alsnog in balans is met de parkeernorm en de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Daarmee wordt voldaan aan de parkeernormen van de gemeente Zuidplas.

We begrijpen dat de parkeerdruk als hoog kan worden ervaren. Door het verdwijnen van informele en gedoogde plekken is het parkeerbeeld veranderd. Het is helaas niet haalbaar om alle parkeerbehoefte binnen één straat op te vangen, zonder dat dit ten koste gaat van veiligheid, bereikbaarheid of

ruimtelijke kwaliteit. Het volledig oplossen van parkeerdruk kan niet binnen één straat, maar vraagt om een bredere aanpak op wijk- en gemeentelijk niveau.

Hoe beïnvloedt de inrichting het rijgedrag?
In een woonerf geldt wettelijk stapvoets rijden. Het ontwerp is zo gemaakt dat dit ook het meest logische en comfortabele rijgedrag is.

De straat is ontworpen als één samenhangende verblijfsruimte, waarin lopen, spelen, ontmoeten en langzaam verkeer centraal staan. Er zijn geen stoepen of klassieke rijbanen: auto's en voetgangers delen dezelfde ruimte, waarbij voetgangers voorrang hebben. Deze opzet is bedoeld om het gebruik en gedrag van weggebruikers te beïnvloeden en uit te nodigen tot lage snelheden. De relatief korte rechte stukken, het ontbreken van doorgaand verkeer en de open inrichting zonder duidelijke rijbaan versterken dit effect.

Er is bewust gekozen om zo min mogelijk drempels of andere fysieke obstakels toe te passen. Zulke maatregelen kunnen weliswaar snelheid remmen, maar brengen ook nadelen met zich mee, zoals extra geluid, trillingen of hinder voor hulpdiensten en afvalinzameling. In plaats daarvan wordt het gewenste verkeersgedrag gestimuleerd via de inrichting zelf.

Tegelijkertijd wordt erkend dat verkeersgedrag nooit volledig door de inrichting alleen wordt bepaald. Het gedrag van individuele weggebruikers blijft van invloed. Het gekozen ontwerp ondersteunt echter zoveel mogelijk het gewenste gedrag: rustig rijden, aandacht voor de omgeving en ruimte voor verblijf.

Op de tekening van Bosveen staat een afvalopstelplaats half voor een uitrit. Hierdoor wordt een andere uitrit belemmerd.
De afvalopstelplaats wordt verplaats naar de overzijde van de weg, net als op de andere hoek van Bosveen. Bij de verplaatsing van de opstelplaats wordt gezorgd voor de voldoende ruimte.

In tegenstelling tot de verwachting welke meer dan een jaar geleden bij ons is gewekt staan er nu meer parkeerplaatsen voor ons huis ingetekend en is er geen ruimte meer tussen de parkeerplaatsen en onze tuin. Wij worden hierdoor zeer belemmerd in onze mogelijkheden om onze tuin te onderhouden. Wij maken ons ook zorgen dat auto's in onze tuin worden geparkeerd of in ieder geval in onze tuin zullen uitsteken.
Er is een parkeervak bijgekomen, omdat deze mogelijkheid er nu is door de parkeervakken haaks te maken i.p.v. schuin. Verder worden stootbanden toegepast aan het einde van deze vakken en blijft er tussen de perceelsgrens en de parkeervakken een strook van 60cm over.

Ik vraag mij echt af wat de inspraak ruim een jaar geleden nu voor nut heeft gehad omdat we konden kiezen uit twee ontwerpen en dat er nu een derde ontwerp als definitieve versie wordt voorgesteld waarop ik geen reactie heb kunnen geven. En als het te krap zou zijn voor de brandweer waarom is dat dat niet eerder geconstateerd en wordt het dan ook geen tijd om te handhaven op alle uitstekende en overhangende beplanting.
Dit is geen derde ontwerp maar een kleine aanpassing van het VO uit 2024. Vanuit de brandweer werden andere eisen gesteld dan wij van tevoren volgens handboek hebben gehanteerd. Bochtstralen waren groter dan in eerste instantie bepaald. Wat betreft het handhaven op uitstekende en overhangende beplanting dat zal in de uitvoering geregeld worden.

In de laatst gecommuniceerde plannen wordt de toegang tot de woning ernstig beperkt, zijn er enkele onmogelijk uitvoerbare onderdelen in de plannen en is in breder perspectief de zuidkant van het Bosveen het 'afvoerputje' van de maatregelen. Hoe is beoordeeld dat de toegang tot de woning voldoet aan toegankelijkheidseisen uit o.a. het VN-verdrag Handicap en de Wet gelijke behandeling op grond van handicap/chronische ziekte?

Tussen de parkeervakken is een voetpad gecreëerd met een breedte van 1,80m. Dit voldoet ruim aan de minimale eis van 1,20m.

Op welke manier is geborgd dat het smalle toegangspad (met lantaarnpaal erin) voldoende obstakelvrije breedte behoudt om veilig te kunnen passeren, ook wanneer auto's in- en uitstappen of laden/lossen? En in hoeverre is het veilig bevonden de toegankelijkheid van een woonhuis enkel door een smal pad tussen geparkeerde auto's te beperken?
Handboek ASVV "aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom". Minimale breedte bij een puntobject (zoals een lichtmast) is 0,90m. Hier wordt ruimschoots aan voldaan.

Hoe wordt voorkomen dat slecht, scheef of te ver doorgereden geparkeerde auto's de toegang tot onze woning blokkeren, en hoe is dit risico meegewogen?
Voor de parkeervakken komen stootbanden tegen het te ver doorrijden. Verder voldoen de parkeervakken ook aan de wettelijke eis qua afmetingen.

Waarom is de uitgang van onze voortuin zonder overleg verplaatst t.o.v. eerdere ontwerpvarianten uit 2024, terwijl wij ons tuinontwerp hier juist op hadden afgestemd? Wij hebben het recht om op elke plek van onze voortuin ons pad te plaatsen, dat betekent dat er een stoep voor de tuin langs moet liggen van minimaal 2 meter breed.
De uitgang van de voortuin stond eerst onjuist op tekening. Dit is de reden dat deze is verplaatst. Het trottoir zou mogelijk moeten voldoen aan 1,20m (vernauwing korter dan 10m), maar aangezien hier een woonerf wordt gecreëerd, en hierbij dus de rijbaan ook als voetpad wordt beschouwd, is een trottoir eigenlijk helemaal overbodig. De 0,60m tussen de parkeervakken en de voortuinen is aangebracht om extra ruimte tussen parkeren en voortuin te creëren, zodat bewoners ook ruimte hebben om voortuin te onderhouden.

Kunt u toelichten waarom twee grote bomen verwijderd zijn zonder dat er nieuwe groenstructuur of schaduwvoorziening wordt toegevoegd, terwijl een woonerf volgens CROW juist vraagt om een groene verblijfsruimte?
De bomen worden verwijderd vanwege de nieuwe inrichting, waarbij nu de rijbaan komt op de locatie van de bomen. Er worden nieuwe bomen gepland in het groenvak. Daarnaast worden de parkeervakken ook toegepast met greenbricks, wat zorgt voor een groenere invulling.

In de huidige situatie zijn er 3 parkeervakken haaks parkeren in het groenperk gesitueerd, dat worden er 5. Hierbij wordt het uitzicht vanuit de woonkamer ernstig belemmerd doordat ik nu dan uitkijk op geparkeerde auto's.
Vanwege de eisen van de brandweer vervielen er een aantal parkeervakken. Deze hebben wij gecompenseerd op de locatie waar naar wordt verwezen in de vraag.

Met haaks parkeren is men vrij om voor- of achteruit in te parkeren. Doordat er nu geen haag meer getekend staat schijnen autolichten, zowel de koplampen als de remlichten hinderlijk in mijn woonkamer. Ik geef hier de voorkeur aan lage beplanting in plaats van gras in het plantsoen. Want gras heeft meer onderhoud nodig dan lage beplanting.
Deze woning zou geen last van de auto's moeten hebben die evenwijdig aan de woning worden geparkeerd. Wij zullen kijken waar dat het nodig is om lage beplanting langs de rand te planten.

Ondanks die eerdere bezwaren wordt er wederom een grasveldje getekend. Ik ben hier als direct aanwonende op tegen omdat het een groot risico is dat er gevoetbald gaat worden waarbij de bal of andere objecten tegen of door mijn raam gaan. Ik heb dit al een aantal jaren geleden ervaren door voetballende jeugd.
Een grasveldje dient ook voor een verblijfsfunctie (functie woonerf).

Nog een aandachtspunt met betrekking tot de voorziene regenwaterafvoer op het pad langs onze woning. Zoals waarschijnlijk bekend is lopen onder het pad een hoofdgasleiding en

liggen er ook drie kabels van het middenspanningsnet (gelegd in januari 2022). Daarnaast liggen er nog laagspanningskabels. Is dit voldoende in beeld geweest bij het projecteren van de regenwaterafvoer?
Er zijn proefsleuven gegraven om kabels en leidingen in beeld te brengen. We proberen de afwatering wel te regelen en hiervoor dienen er voorzieningen tijdens de uitvoering te worden getroffen om de kabels en leidingen te beschermen.

Het definitieve plan voor Bosveen laat niet zien op welke wijze er rekening wordt gehouden met de garagedeuren. Deze hebben een kanteldeur (elektrisch en/of handmatig) en/of een loopdeur. In de praktijk draaien/kantelen deze deuren ca 80cm naar buiten. In het kader van verkeersveiligheid lijkt mij het belangrijk om dit aan te geven (een gele streep over de gehele lengte bijvoorbeeld)
De afstand tussen de garagedeuren en de parkeerplaatsen is 6,50 m. Er is veel ruimte voor de passerende auto's. Wij zullen kijken of er aanvullende markeringen nodig zijn.

In de brief staat dat naar verwachting het onderhoud in 2026 wordt uitgevoerd. Vragen: Wanneer horen de bewoners uiterlijk wie de uitvoerder wordt en wat de startdatum is?
Het werk zal eerst aanbesteed moeten worden. De verwachting is dat dat in het eerste kwartaal 2026 gaat gebeuren. De startdatum zal daarna in samenspraak met de aannemer bepaald worden. Als het zover is zullen de bewoners per brief geïnformeerd worden over de start uitvoering en wie de werkzaamheden gaat uitvoeren.