

Verslag

De
Wijde
Blik

Verslag Klankbordgroep Zuidoostrand Driehuis 12 mei 2025

Versie 16 juli 2025

Aanwezig: *Klankbordgroep:* Manna Kwekkeboom
(bewoner De Luchte), René van Wijk (bewoner
De Luchte), Yvonne Boudesteijn (directie De Luchte), Oscar en
Elly Hoenderdos (Hageveld), Tjeerd de Vries (Zorgbalans,
namens Huis ter Hagen), Henk Dekker (L. van Deyssellaan en
Wijkcomité Driehuis), Sjaak Schoen (Wijkcomité Driehuis),
Pierre Germes (van Lenneplan), Remco de Vries
(namens kinderen uit de buurt)

Gemeente Velsen: Stijn van Enckevort (projectleider), Kommer
Sneeuw (verkeerskundig adviseur) Erik van den Boogaard
(civiel), Nina de Haan
(projectondersteuner)

Amvest: Daan de Nijs (ontwikkelaar)
Heijmans: Ferdinand Michiels (gebiedsontwikkelaar), Michiel
Kwant (Bouw), Ricardo Schaaf (Civiele gebiedscoördinator),
David Biron (ingenieursbureau
Witteveen + Bos)

1. Opening

Ferdinand Michiels (gebiedsontwikkelaar bij Heijmans) en Stijn van Enckevort (projectleider bij de gemeente Velsen) heten iedereen welkom. De plannen voor de Zuidoostrand worden steeds concreter. Dit overleg staat in het teken van bouwlogistiek en veiligheid, een belangrijk thema voor de omwonenden. Ook voor initiatiefnemers Heijmans en Amvest is veilig bouwen van groot belang: zonder die garantie gaat de bouw niet van start.

Het overleg bestaat uit twee delen:

- 1) Een terugblik en toelichting op de standpunten van verschillende betrokkenen.
- 2) Een interactieve sessie: waar liggen nog eventuele knelpunten en wat zijn mogelijke oplossingen?

2. Terugblik

Klankbordgroep 16 november 2023 en 23 mei 2024

Tijdens eerdere sessies met de klankbordgroep op 16 november 2023 en 23 mei 2024 zijn diverse alternatieven voor de bouwroute besproken. Zo werd het voorstel onderzocht om het bouwverkeer via Landgoed Beeckestijn te laten rijden. De alternatieven bleken niet mogelijk. De ontwikkelaars gaven destijds hun voorkeur aan voor de volgende route: via de Lodewijk van Deijssellaan om Huis ter Hagen heen het terrein op. Om dit mogelijk te maken zou er aan één

Anthony Fokkerweg 1
1059 CM Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

Verslag (2/5)

De Wjde Blik

zijde van de straat een parkeerverbod gelden. Ter compensatie zouden er dan ongeveer 50 tijdelijke parkeerplaatsen in de buurt worden gerealiseerd, mogelijk bij het speelveldje aan de Van Lenneplaan.

Eerste uitwerking ontwikkelaars Amvest en Heijmans (6 december 2024)

Dit plan hebben de ontwikkelaars verder uitgewerkt. Na onderzoek op locatie werd het geschatte aantal benodigde parkeerplaatsen teruggebracht van 50 naar 35 met oog op tijdelijk parkeerverbod zuidzijde. Andere voorgestelde maatregelen waren:

- Spiegels op de hoek Albert Verweylaan en Lodewijk van Deyssellaan
- Aandacht voor schoolgaande kinderen (ochtendspits) bij rotonde
- Vrijhouden van T-splitsingen voor passerende voertuigen
- Veilige oversteekplaatsen voor bewoners
- Een verbod op bouwverkeer via Van Lenneplaan

Standpunt gemeente Velsen (maart 2025)

Kommer Sneeuw, verkeerskundige bij de gemeente, licht toe dat de gemeente heeft gekeken naar alternatieven waarbij een parkeerverbod en tijdelijke parkeerplaats niet nodig zijn. De oplossing is volgens hem aan beide zijden van de Lodewijk van Deijssellaan parkeren met twee wielen op de stoep. Hierdoor blijft het midden van de weg toegankelijk voor tweerichtingsverkeer/ bouwverkeer. Dit wordt aangegeven en gestimuleerd met belijning. De trottoirs aan de noordzijde en zuidzijde zijn in dit scenario respectievelijk 2 meter en 1,20 meter breed.

Reacties

- Alle bewoners/vertegenwoordigers reageren positief op deze oplossing.
- De vertegenwoordiging van De Luchte verzoekt om het trottoir aan de zuidzijde minimaal 1,50 meter te maken, met oog op bewoners in een rolstoel/ scootmobiel.
 - ➔ Dit zal worden aangepast in het plan. Dit betekent dat aan de noordzijde het parkeervak op de stoep opschuift.

Standpunt van Lenneplaan (21 maart 2025)

Bewoners Remco de Vries en Pierre Germes geven een toelichting op het parkeeronderzoek dat zij dit jaar hebben uitgevoerd. Uit hun tellingen (incl. scenario parkeerterrein station) bleek dat er overdag maximaal 20 extra tijdelijke parkeerplaatsen nodig zijn, die gerealiseerd zouden kunnen worden bij het grasveldje bij de Albert Verweylaan. Gemiddeld genomen gaat het om slechts 7 parkeerplaatsen (mediaan). De voordelen hiervan zijn: minder verkeersdruk op de Lodewijk van Deijssellaan en geen tijdelijke parkeerplaats naast de speelplek nodig. Inmiddels is deze oplossing ingehaald door het net besproken plan van de gemeente (parkeren met twee wielen op de stoep).

Standpunt van De Luchte (25 maart 2025)

Tot slot staan we stil bij de standpunten van serviceflat De Luchte.

Naast de toename van het verkeer (met name de hoeveelheid zandtransporten) en de verkeersveiligheid, is het fietspad/de calamiteitenroute door het parkje voor hen een heel belangrijk aandachtspunt. Hiernaast is het van belang dat De Luchte te allen tijde goed bereikbaar blijft voor hulpdiensten (de gemiddelde leeftijd is 84 jaar). Tenslotte kan het door ProRail gewenste veiligheidsscherm langs de spoorbaan van 1.80 meter hoog gevolgen hebben voor uitzicht en doorzicht.

Het parkje

In het stedenbouwkundig ontwerp voor de Zuidoostrand loopt een fietspad/calamiteitenroute door het parkje (zie gele lijn op onderstaande afbeelding). Bewoners van De Luchte zijn bang voor onveilige situaties omdat de toekomstige fiets- en calamiteitenroute het huidige wandelpad twee keer kruist. Dit wandelpad wordt gebruikt door (kwetsbare) ouderen met rollator en soms scootmobiel. De Luchte benadrukt dat dit punt voor de

Verslag (3/5)

De Wjde Blik

bewoners en het Stichtingsbestuur heel zwaar weegt. De bewoners krijgen ook al te maken met een bouwplaats, de rioolvernieuwing en verbreding van de Lodewijk van Deysellaan en in de nieuwe situatie 50% meer verkeer door die laan.

Naar aanleiding van het ontwerp waarbij het fietspad recht door het parkje is getekend, hebben bewoners van De Luchte tijdens één van de werksessies met de klankbordgroep een voorstel ingediend voor een fietspadtracé dat langs de buitenrand van het parkje loopt, nabij de spoorlijn. Deze tracéschets is op verzoek van bewoners van De Luchte gemaakt door de oorspronkelijke ontwerper van het parkje, Gerard Jol.

Tijdens de betreffende werksessie werd het bewonersvoorstel omarmd door ontwikkelaars Amvest en Heijmans en de gemeente. Er is bij De Luchte daarom veel onbegrip over het feit dat er later toch is afgeweken van hun voorstel en dat er is gekozen voor het tracé door het parkje.



Stedenbouwkundig ontwerp Zuidoostrand

Bezwaren van bewoners tegen het voorgestelde fietspadtracé door het park (zie bovenstaande afbeelding):

1. Het tracé kruist twee keer een wandelpad. Dat pad wordt intensief gebruikt door ouderen uit de naastgelegen ouderenvoorzieningen en woonwijk, vaak met rollator of scootmobiel, en door hondenuitlaters. De gemiddelde leeftijd in De Luchte is 84 jaar. Een breed fietspad/calamiteitenroute met snel verkeer (zoals fatbikes en scooters) past daar niet goed bij.
2. Een fietspad/calamiteitenroute van 3,5 meter breed verdeelt het park, waardoor de groene ruimte versnipperd raakt.
3. Voor de aanleg moeten naar verwachting 2 à 3 oude bomen worden gekapt en het terrein worden opgehoogd, terwijl de een calamiteit waarvoor de route nodig is statistisch gezien gemiddeld eens per 23 jaar plaatsvindt.
4. Tenslotte wijzen bewoners op de stapeling van ingrepen rond De Luchte
 - ➔ Aan de achterzijde komt een bouwlocatie op een ecologisch waardevolle plek.
 - ➔ Tijdens de bouw en de daarop volgende verbreding van de Lodewijk van Deysellaan is er vier jaar lang sprake van verkeersoverlast en verminderde veiligheid.

Verslag (4/5)

De Wjde Blik

- ➔ Na afronding wordt 50% meer verkeer verwacht op de Lodewijk van Deyssellaan.

Reacties

- De ontwikkelaar legt uit dat het ontwerp dat is voorgesteld door de bewoners van De Luchte niet is goedgekeurd door de verkeerskundige van de gemeente. Dit heeft te maken met de gedachte dat een directe verbinding (voor de calamiteitenroute) wenselijk is, een directe verbinding wordt ook veiliger geacht door de gemeente.
- De verkeerskundige van de gemeente licht toe dat het belangrijk is dat er een rechtstreekse en aantrekkelijke fietsroute wordt aangelegd naar de nieuwe buurt. Juist om sluiproutes en onveilige situaties te voorkomen. Het nieuwe plan, waarbij er haaks wordt aangesloten op het bestaande fietspad Van den Vondellaan en er een rechtstreekse, veilige oversteek naar het station wordt gemaakt [maakt geen deel uit van het parkje], voldoet daar zijns inziens beter aan. Ook wordt de beleving van het park met deze fietsroute zoveel mogelijk in stand gehouden. Fiets- en wandelpad liggen in deze situatie nog steeds los van elkaar, maar kruisen elkaar op twee punten, iets wat je volgens de verkeerskundige ook in andere parken in Velsen ziet.
 - ➔ De bewoners van De Luchte geven mee dat het in dit geval om een plek gaat die omringd is door ouderencomplexen. Zij vinden de argumentatie op punten van veiligheid en parkbeleving niet overtuigend en pleiten voor het plan van oorspronkelijk parkontwerper/ landschapsarchitect en bewoners voor een tracé langs de buitenrand van het parkje, nabij de spoorlijn. Op dit punt zullen zij – zonder aanpassing –bezwaar maken.
- De vertegenwoordiging van Hageveld vraagt of de gemeente bekend is met de gasleiding.
 - ➔ Dit is bekend, de hulpdiensten gaan hier niet overheen.
- De vertegenwoordiger van Huis ter Hagen stelt voor om voor- en nadelen van beide fietsroutes op een rij te zetten.
 - ➔ De gemeente geeft aan dat dit zou kunnen als er varianten zijn gemaakt (op dit moment is er nog geen ontwerp van het fietspad).

3. Interactieve sessie

Hierna volgt het interactieve deel. De ontwikkelaars en gemeente vragen de aanwezigen om op een bovenaanzicht van de wijk aan te geven waar verder nog mogelijke knelpunten zitten, zodat er gezamenlijk naar oplossingen kan worden gezocht.

Reacties:

- De hoek Albert Verweylaan/ Lodewijk van Deyssellaan en de rotonde hebben aandacht nodig: bewoners ervaren deze punten nu al als heel onoverzichtelijk en gevaarlijk. Het plaatsen van spiegels zou een oplossing kunnen zijn volgens de bewoners en Heijmans.
- Ook de hoek Van Lenneplaan/ Lodewijk van Deyssellaan is een mogelijk knelpunt. Hier steken de hele dag door mensen over en daar gaat het bouwverkeer straks het terrein op en af. De T-splitsing bij de Bosboom Toussaintlaan wordt ook veel gebruikt als oversteekplaats.
- De bewoners vragen of er maatregelen kunnen worden genomen die ervoor zorgen dat bouwverkeer snelheid mindert, zoals een bord met “stapvoets rijden”.
 - ➔ Heijmans geeft aan dat dat kan worden geregeld, maar wil ook meegeven dat hun ervaring is dat bouwverkeer sowieso al langzamer rijdt in dit soort omgevingen.
- Een aandachtspunt is dat Liander eigenaar is of wordt van een deel van de grond bij de Albert Verweylaan, mocht er (in de toekomst) toch een keer een tijdelijke parkeerplaats gerealiseerd moeten worden.
- De Kweekensteinsweg richting Landgoed Beekestijn wordt veel gebruikt door omwonenden/ wandelaars. De bewoners vragen of de toegang tot dit pad verlegd kan worden, als de originele toegang tijdelijk vervalt doordat het bouwverkeer daar een ruimere bocht moet maken.

Verslag (5/5)

De
Wijde
Blik

- ➔ De gemeente gaat dit onderzoeken (de grond is in hun eigendom).

Aanvullende aandachtspunten en vragen:

- Omwonenden willen graag dat er een verbod komt op bouwverkeer tussen 8.00 en 9.00 uur i.v.m. naar school gaande kinderen.
 - ➔ Heijmans geeft aan dat dit in de praktijk lastig is om te handhaven (hoe bijvoorbeeld omgaan met leveranciers die door vertraging/file pas aankomen na 8.00. Tijdelijke parkeerzones zijn hier lastig te realiseren). Desalniettemin begrijpen zij de wens en gaan ze onderzoeken wat de mogelijkheden zijn.
- Bewoners van De Luchte willen graag garanties voor verkeersveiligheidsmaatregelen zoals spiegels, borden, oversteekplaatsen, etc. en vragen of deze kunnen worden opgenomen in de vergunningsaanvraag.
 - ➔ Dit gaat het team intern bespreken.
- René van Wijk vraagt of het aantal zandtransporten tijdens het bouwrijp maken al bekend is.
 - ➔ De ontwikkelaar schat het aantal vrachtbewegingen tijdens de bouwrijpfase rond de 800 verspreid over 3-5 maanden. Dit betekent grofweg 4 tot 10 vrachtwagens op een dag (verspreid over de dag tot 16.00 met normaliter een piek in de ochtend). Dit geldt in principe ook voor de ruwbouwfase van de woningen en de woonrijp fase.
- Kan het gecommuniceerd worden als er piekmomenten aankomen?
 - ➔ Voor specifieke gevallen zal hier over gecommuniceerd worden. In principe is de ochtend (vanaf 07.00) doorgaans een piekmoment. *Naschrift: tijdens de bouw zetten we een omgevingsmanager in die de communicatie richting de buurt verzorgt en aanspreekpunt is. Deze rol gaat De Wijde Blik vervullen. Ook zal de BouwApp worden ingezet.*

Afsluiting en vervolg

De ontwikkelaars geven aan dat de oorspronkelijke planning uitging van start bouwrijp maken in het 4^e kwartaal 2025, maar dat met de huidige kennis niet meer realistisch is. Naar verwachting vinden de civiele werkzaamheden pas in 2026 plaats. De ontwikkelaars en gemeente danken alle aanwezigen voor hun komst en het delen van hun input. De klankbordgroep en andere geïnteresseerden worden via de digitale nieuwsbrief op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.