

MEMO

MEMO AAN	Gemeenteraad
MEMO VAN	R. Boere
TEAM	college van burgemeester en wethouders
CC	
DATUM	13 januari 2026
ONDERWERP	Toezeggingen Polderland

Tijdens de beeldvormende commissie van 6 januari 2026 over het project Het Polderland zijn door het college drie toezeggingen gedaan aan de raad. Met deze notitie wordt invulling gegeven aan deze toezeggingen.

Toezegging 1: Reactie op brief belangenvereniging

Tijdens de beeldvormende commissie is toegezegd dat het college de raad schriftelijk zou informeren over de inhoudelijke reactie op de brief van de belangenvereniging Polderland Behoud, waarin zorgen worden geuit over onder meer verkeer en participatie.

Parkeren

In de brief worden zorgen geuit over parkeren. In de Nota van Uitgangspunten (NvU) is vastgelegd dat het parkeren wordt uitgewerkt volgens het gemeentelijk parkeerbeleid, welke aansluit bij het feitelijke autobezit in de gemeente en de landelijke CROW-richtlijnen voor een woonwijk in een landelijk gebied. Kortom alle parkeerplekken die nodig zijn voor de ontwikkeling van Polderland, worden binnen het gebied van de ontwikkeling aangelegd.

In het verkeersonderzoek zijn de CROW-richtlijnen voor de verkeersgeneratie gebruikt, welke het totaal aantal verkeersbewegingen van motorvoertuigen omvatten, dus inclusief bewoners, bezoekers en dienstverlenend verkeer. Deze richtlijnen laten zien dat appartementen gemiddeld minder verkeersbewegingen genereren dan grondgebonden woningen. Hierop is de uitspraak in het verkeersonderzoek gebaseerd dat de verkeersgeneratie bij appartementen lager is dan bij grondgebonden woningen.

Verkeer

In de brief worden zorgen geuit over 250 extra autoritten op de Tiendweg, dit heeft betrekking op het deel van de Tiendweg tussen de kruisingen Schoolstraat en Hoofdstraat). Volgens de landelijke CROW-richtlijnen is het mogelijk om veilig auto- en fietsverkeer te mengen op een fietsstraat. Ook met de komst van de extra autoritten vanwege de ontwikkeling van Het Polderland. Voor een fietsstraat is het belangrijk dat bij 30 km/u de intensiteit van het fietsverkeer hoger is dan van het autoverkeer. Dat is in de huidige situatie zo en dat blijft met het extra autoverkeer van Het Polderland het geval. Het is gebruikelijk dat de intensiteit zich verdeelt over de dag, waarbij het drukste (spits)uur doorgaans nog geen 10% is van de totale verkeersbewegingen over een etmaal. Deze toename aan verkeer in het drukste uur is, volgens de landelijke richtlijnen acceptabel gelet op basis van de huidige situatie van de Tiendweg.

In de brief wordt aangegeven dat tweerichtingen verkeer in de Pinksterbloem- en Boterbloemstraat niet mogelijk is, als er geparkeerde auto's staan. Het verkeersonderzoek geeft aan dat er op de kruispunten mogelijk even op elkaar gewacht moet worden om elkaar te passeren. Op basis van de toekomstige intensiteiten met de ontwikkeling van Het Polderland blijft het rustig genoeg om even op elkaar te wachten zonder dat de verkeersveiligheid verslechtert. Binnen een verblijfsgebied of dergelijke woonstraten is het gebruikelijk dat soms op tegemoetkomend verkeer gewacht moet worden. Het draagt ook bij aan een lagere gereden snelheid en past binnen een verblijfsgebied, zodat weggebruikers juist onderling contact maken met hun medeweggebruikers en zich bewust zijn van het feit dat ze zich in een verblijfsgebied bevinden en hun rijgedrag daarop aanpassen. Ondanks dat bovenstaande voldoet aan de CROW-richtlijnen is het college en initiatiefnemer zich ervan bewust dat dit wél een belangrijk aandachtspunt blijft in de verdere uitwerking. Er is reeds in het participatietraject aandacht besteed aan de toekomstige inrichting van deze ontsluitingswegen, welke in het vervolgetraject nader met omwonenden zal worden uitgewerkt.

/



De belangenvereniging geeft aan dat de Schoolstraat problemen gaat geven door de drukte en het smalle profiel. De Schoolstraat heeft op dit moment een smal profiel tussen de Dorpsstraat en de Admiraal de Ruijterstraat en er zijn aandachtspunten voor het kruispunt met de Dorpsstraat. Dit wordt in de huidige situatie herkend. Los van de ontwikkeling van Het Polderland wordt hiernaar gekeken.

In de brief wordt aangegeven dat het werkelijke aantal verkeersbewegingen door de Florastraat hoger zal zijn dan in het onderzoek wordt aangegeven. In het verkeersonderzoek van Het Polderland is de schematische verdeling van het verkeer weergegeven, op basis van de huidige verkeersstromen (op basis van verkeersmodellen en verkeerstellingen). Dat straks in de praktijk individuele weggebruikers een andere routekeuze maken is mogelijk, maar dit zal niet van dusdanige orde zijn dat hierdoor de intensiteiten op de Florastraat veel hoger zijn dan in het verkeersonderzoek aangegeven. De conclusie dat de intensiteiten op de Florastraat na realisatie van Het Polderland acceptabel zijn, blijft dan ook staan.

Bouwverkeer

In de brief worden ook zorgen geuit over bouwverkeer. Voor het bouwverkeer lopen gesprekken met het Hoogheemraadschap om het (tijdelijke) bouwverkeer via de Tiendweg op te lossen, zodat bouwverkeer zoveel mogelijk wordt voorkomen in en door het dorp. Initiatiefnemer is voornemens om grotendeels geïndustrialiseerd te bouwen wat het aantal verkeersbewegingen aanzienlijk verminderd.

Participatie

In de brief wordt gesproken over een beperkt participatietraject; dit beeld wordt niet herkend. Er is een uitgebreid traject doorlopen met drie brede buurtbijeenkomsten, twee meedenksessies en een themasessie, ondersteund door nieuwsbrieven, een projectwebsite en online vragenlijsten. Iedereen die zich heeft aangemeld voor een meedenksessie of themasessie was welkom. Hierbij zijn direct omwonenden, inwoners, woningzoekenden en maatschappelijke organisaties betrokken en heeft de opgehaalde inbreng aantoonbaar geleid tot aanpassingen van het plan. Voor meer informatie over het doorlopen participatietraject wordt verwezen naar: www.hetpolderland.nl/participatie

Het college begrijpt de vraag of Het Polderland de juiste locatie is voor woningbouw. De woningbouwambitie van de gemeente Krimpenwaard is om 4.000 woningen te bouwen tot 2040, met woningbouw in alle kernen. Hiervoor zijn waarschijnlijk meerdere locaties per dorpskern nodig. Andere locaties in Krimpen a/d Lek worden ook onderzocht op haalbaarheid voor woningbouw, zoals de locatie van De Walvis. Binnen de dorpskernen is onvoldoende ruimte beschikbaar voor de woningbouwopgave. Ruimte voor groen, parkeren, klimaatadaptatie moet voldoende beschikbaar blijven binnen de dorpskernen. Daarom worden ook locaties aangrenzend aan de dorpsrand onderzocht voor woningbouw.

Toezegging 2: Onderzoek mogelijkheid Tiendweg als extra ontsluiting Polderland

Tijdens de beeldvormende commissie is toegezegd te onderzoeken of de Tiendweg als extra ontsluitingsmogelijkheid kan worden betrokken. Naar aanleiding hiervan is door het college opdracht gegeven aan een extern verkeerskundig bureau om deze optie te onderzoeken. Daarnaast heeft recentelijk ambtelijk overleg plaatsgevonden, waarbij het Hoogheemraadschap heeft aangegeven open te staan voor het onderzoeken van deze mogelijkheid. In afwachting van de uitkomsten kan de Nota van Uitgangspunten op dit punt aangepast, zodat het onderzoek naar de inzet van de Tiendweg als extra ontsluiting expliciet kan worden betrokken in de verdere planuitwerking.

Wanneer de raad besluit deze toezegging over te nemen, dient de Nota van Uitgangspunten Polderland op de volgende onderdelen aangepast te worden:

De Nota van uitgangspunten (pagina 15) aanvullen met de volgende tekst: De mogelijkheid om de Tiendweg als extra ontsluitingsroute voor autoverkeer te gebruiken wordt onderzocht. Daarbij worden meerdere ontsluitingsvarianten voor Het Polderland verkend, met als randvoorwaarde het veilige behoud van de functie van de doorfietsroute op de Tiendweg. Dit onderzoek wordt aan de raad voorgelegd ten behoeve van een volledig bindend advies over de aanvraag BOPA-omgevingsvergunning Polderland.



In de Nota van uitgangspunten de volgende tekst (pagina 15) verwijderen: Voor gemotoriseerd verkeer is een ontsluiting via de Tiendweg geen optie, vanwege het besluit van de provincie ZH (in afstemming met gemeente en HHSK) om de Tiendweg te bestempelen en in te richten als doorfietsroute.

Toezegging 3: Reflectie huidige infrastructuur

Tijdens de beeldvormende commissie is toegezegd om nader te kijken naar een aantal specifieke verkeerssituaties in de directe omgeving van Het Polderland. Het gaat om locaties waar omwonenden aandacht hebben gevraagd voor verkeersveiligheid en doorstroming.

Het gaat onder andere om de volgende punten:

- aansluiting van de Schoolstraat op de Dorpsstraat;
- kruising Schepenstraat – Rembrandtlaan met het fietspad;
- klaverstraat ter hoogte van de school.

Voor de gehele Bloemenbuurt en bovengenoemde locaties wordt in opdracht van het college een onafhankelijk verkeerskundig bureau ingeschakeld om optimalisaties en concrete maatregelen in kaart te brengen. Dit onderzoek richt zich op het verbeteren van de huidige verkeersveiligheid en doorstroming, rekening houdend met autonome groei en eventuele toekomstige ontwikkelingen.

De financiële middelen en uitvoeringskracht voor de Bloemenbuurt zijn geborgd via het Projectenboek 2026. Daarnaast is de aanpak van (een deel van) de Schoolstraat geborgd via het project Beroepenbuurt. Daarmee is verzekerd dat eventuele maatregelen niet vrijblijvend zijn, maar daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Bij de actualisatie van het IBOR wordt gezien of ook voor andere aangrenzende straten aanvullende middelen nodig zijn.

Op basis van de eerste reflecties ziet het college aanleiding om deze locaties nader te onderzoeken, maar benadrukt dat pas na afronding van het onafhankelijke onderzoek wordt bepaald welke maatregelen wenselijk en haalbaar zijn. De raad wordt geïnformeerd over dit onderzoek, voordat zij wordt gevraagd een bindend advies te geven over de aanvraag voor de BOPA-omgevingsvergunning Polderland.

Tot slot

Met deze notitie acht het college de toezeggingen afdoende te hebben beantwoord en zijn nagekomen.