

Naam: [REDACTED]  
Adres: [REDACTED]  
E-mailadres: [REDACTED]  
Tel: [REDACTED]

Aan de Raad van de gemeente Albrandswaard  
Poortugaal, 14 februari 2024.

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp-bestemmingsplan Hof van Poortugaal  
Planidentificatienummer: NL.IMRO.0613.BPHvPoortugaal-ONT  
Uw kenmerk: 2023-030651

Hierbij maak ik u mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan Hof van Poortugaal kenbaar. Ik heb bezwaar tegen de realisering van dit plan als er geen betere oplossing voor de totale verkeersontsluiting komt en het niet volstrekt duidelijk is hoe de impact op natuur en huidige aanliggende woonomgeving wordt gecompenseerd.

#### 1. Incompatibiliteit met omgeving:

- Het voorgestelde plan lijkt niet goed aan te sluiten bij de historische architectuur van de woningen aan de Albrandswaardse dijk en het omliggende dorps- en polderkarakter, in het algemeen en qua schaalgrootte.
- Het gebruik van moderne hoogbouw torens doet afbreuk aan de karakteristieke laagbouw in de omgeving. Het stedelijke plan lijkt meer op een uitbreiding van een stad dan van een dorp.
- Het aantal van 525 woningen dat ooit begon met 250 tot 290 is volstrekt *disproportioneel met de kleinschaligheid van een dorp*. Omwonenden bestempelen dit plan als Rotterdamse verstedelijking in plaats van een kleinschalige woonwijk afgestemd op lokale behoeften van bijvoorbeeld jeugdige starters(woningen), doorstromers en ouderen. Waar is het marktonderzoek waaruit de werkelijke lokale gemeentelijke woningbehoefte blijkt en dat die als eerste ingevuld wordt door lokale bewoners?
- Als gevolg van dit relatief grote aantal woningen neemt de bevolkingsdichtheid dusdanig toe dat het gebied overstroomt met (te) veel mensen met alle consequenties van dien. Denk aan openbare ruimtes, parkeerplaatsen, bushaltes, sportclubs, natuur en recreatievoorzieningen. Hoe wordt hier op geanticipeerd?

#### 2. Milieuoverwegingen:

- Ik maak me zorgen over de voorgestelde wijzigingen die vanuit de huidige situatie niet anders dan dan de leefkwaliteit en flora en fauna zullen beïnvloeden, vooral omdat natuur zal worden ingeruild voor beton en extra menselijke aanwezigheid. Ik stel voor om meer groene zones te behouden en extra te investeren in milieuvriendelijke infrastructuur. Voorbeeld is het niet opgegeven van de schapenwei met een bosven, bij vele recreanten geliefd om zijn natuurlijke rust en aanzien.

- Het gebruik van het plangebied en omgeving zal veranderen door grotere aantallen verkeer en veel extra bewoners, naar schatting ruwweg 1500+ mensen. Verstoringen door stikstofdepositie, geluid, licht, trillingen, verlichting, mechanische effecten en met name de toenemende menselijke aanwezigheid kunnen per definitie geen positieve toegevoegde bijdrage leveren aan de huidige aangelegen landelijke woon- en leefomgeving. De aanleg van wegen (ontsluiting) door deze gebieden hebben dus negatieve effecten op mens, vogelvliegeroutes, verblijf en rustplaatsen van dieren. Maar ook leidt de toenemende verkeersdruk tot onveiligere situaties voor mens en dier op oversteekplaatsen daar waar nu al te hard en asociaal wordt gereden door het huidige verkeer. Vóóral de Schroeder van der Kolklaan en de Albrandswaardse weg gelegen aan een ecologisch gebied worden al jaren geteisterd door racende hulpdiensten en gehaaste werknemers naar Antes en Fivoor. De ecoresult quickscan onderschrijft in zijn conclusie dan ook dat de voorgenomen herontwikkeling van de locatie en de verkeersonsluiting schadelijke effecten kunnen hebben op beschermde soorten en natuurgebieden. Het is mij en anderen nu onduidelijk of er ontheffing Wet en Natuurbescherming nodig is en welke mitigerende maatregelen voorzien zijn in het plangebied, voor omwonenden en dieren. Denk hierbij ook aan de ecologische zone langs de Schroeder van der Kolklaan midden en zuid en de schapen op de dijk. Zolang de effecten op de natuur, flora en fauna en mitigerende en/of compenserende maatregelen niet volstrekt duidelijk en acceptabel zijn om een weloverwogen en zorgvuldig besluit te nemen met respect voor de huidige bewoners, mens en dier, kan ik niet instemmen met het plan.
- In het ecoresult rapport is niets te vinden over de effecten op de fazant, die regelmatig gespot wordt in het (natura) gebied, ook daar waar de Sportveldweg aan moet sluiten op de Albrandswaardsedijk en op groen van de dijken onderhouden door de schapen. De fazant wordt immers beschermd door de Wet Natuurbescherming. Hoe kan dit vergeten zijn?
- In de IDDS Stikstof quickscan onder punt 4 rekenresultaten en conclusie quickscan stikstof staat dat de stikstofdepositie 0 of minder is. Vervolgens wordt aangeraden de definitieve berekening te doen als bouwprogramma en aannemer bekend zijn. Dit valt niet te rijmen met elkaar en lijkt feitelijk onjuist. Vervolgens wordt er verwezen naar 2 bijlages over sloop- en bouwfase en gebruiksfase die niet af of half ingevuld lijken.
- In het Alcedo Geluidsonderzoek wegverkeerslawaai wordt in fig. 4 uitgegaan van 60 km/h voor de Sportveldweg terwijl in het ontwerp-bestemmingsplan (pagina 20) voor het plangebied, zijnde de bouwlocatie en de nieuwe ontsluitingsroute, uitgegaan wordt van 30 km/h. In hetzelfde onderzoek staat onder conclusies in de paragraaf "geluidsituatie buiten het plan als gevolg van verkeersgeneratie onder het 3e punt "... vanwege de maximale variant neemt het aantal woningen in deze categorie van 36 woningen toe naar een totaal van 12 woningen". Dit lijkt onjuist.. 😞?

### 3. Verkeersimpact:

- Het plan lijkt ontoereikend rekening te houden met het huidige weggebruik en de werkelijke toename van verkeer, vooral bij de belangrijke kruispunten en rotondes. Ook is de haalbaarheid en handhaving van een *verbod* voor Antes verkeer en verkeer van de nieuwe woonwijk via de Schroeder van de Kolklaan niet gegarandeerd.

Bestudering van de rapporten die het Bureau Goudappel heeft opgesteld over de verkeerssituatie en de oplossing voor de knelpunten heeft bij ons tot de volgende conclusies geleid.

- De tellingen van februari 2023 zijn in de rapporten verwerkt met behulp van **gemiddelden**. (*Nadere uitwerking verkeer en ontwerp fig 3.1 resultaten verkeerstellingen 2021, 2023 en ontsluiting Antes*)  
Wanneer de afzonderlijke dagen in ogenschouw worden genomen, valt op dat er op *dinsdag en donderdag* méér verkeer is.  
Bij de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van gemiddeld **8100** motorvoertuig -bewegingen (hierna: mvt) per dag. Op dinsdag en donderdag zijn echter **8364** en **8223** mvt per dag geregistreerd.  
Voor de Schroeder van der Kolklaan Midden wordt uitgegaan van gemiddeld **3700** mvt, terwijl de tellingen daar op dinsdag en donderdag respectievelijk op **3943** en **3859** uitkomen (Zie bijlage 1)  
Het lijkt er dus op dat de situatie rooskleuriger wordt voorgesteld dan deze op twee belangrijke weekdays is.  
Dat werkt door in de conclusies ten aanzien van de situatie in 2030, zowel ten aanzien van de doorstroming als ten aanzien van de verwerking van het verkeer op de kruispunten.  
Mensen in mijn omgeving die net als ik zeer regelmatig de route richting de Groene Kruisweg rijden, hebben met mij grote twijfels of het verkeer met de nieuwe woonwijk erbij inderdaad probleemloos kan worden verwerkt. De computersimulatie waarnaar in het rapport verwezen wordt lijkt meer op wat men nu al dagelijks ervaart.
- In het rapport van 6 december 2023 wordt voorgesteld de toegang tot de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en de nieuwe woonwijk af te sluiten door middel van een verbodsbord. Ik ben van mening dat alleen een camera (die ook werkt en uitgelezen wordt) of een poller ervoor kan zorgen dat het verkeer naar en vanaf Antes en de nieuwe woonwijk via de Sportveldweg rijdt. Een verbod (door middel van een bord) dat door boa's moet worden gehandhaafd, is een recept voor ongeziene overtredingen. Als op de nieuwe weg, onderdeel van het plangebied, een snelheidsbeperking komt van bijvoorbeeld 30 km per uur en op de Schroeder van der Kolklaan een snelheid blijft gelden van maximaal 50 km per uur, werkt het uitnodigend om alsnog via de Schroeder van der Kolklaan te gaan rijden, ook al staat er een verbodsbord.
- Er moet, naar ik aanneem, nog een aantal hobbels worden genomen voordat de Sportveldweg gerealiseerd kan worden. Ik heb begrepen dat er onder andere bij de voetbalvereniging bezwaren zijn tegen de nieuwe weg. Als deze bezwaren niet kunnen worden ondervangen of als de weg financieel of anderszins toch niet haalbaar blijkt, dreigt de realisering van de nieuwe weg vertraging op te lopen of helemaal niet door te gaan, met als gevolg dat de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden vol belast zullen worden met het verkeer van Antes en de nieuwbouw.

In het rapport wordt geconcludeerd dat dit de capaciteit van deze weggedeeltes (ver) te boven gaat. Wij willen dit verkeer niet over de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden en al helemaal niet het bouwverkeer voor de nieuwe woonwijk. Het zuidelijke gedeelte van de weg is nu al gevaarlijk voor overstekend en fietsers, omdat er geen fietspad langs

loopt. Grote voertuigen kunnen elkaar nauwelijks passeren. [REDACTED]  
[REDACTED] willen wij een expliciete garantie dat de woningbouw niet start vóórdát de nieuwe weg is gerealiseerd.

- Voor de Sportveldweg wordt uitgegaan van een aantal van **2600** mvt per dag. Er wordt niet uitgelegd hoe dit aantal is berekend. Deze informatie mis ik dus. Hierna trek ik conclusies gebaseerd op wat ik wel uit het rapport kan afleiden.
  - o Voor de bouw van 525 woningen is een verkeersgeneratie van **3.653** vervoersbewegingen van auto's per dag berekend (*pagina 59 van het ontwerpbestemmingsplan*). Het is niet de bedoeling dat dit verkeer langs de Albrandswaardsedijk Oost wordt afgewikkeld. Het verkeer langs die weg dient volgens het rapport juist af te nemen. Het is volgens het plan ook niet de bedoeling dat het verkeer van de nieuwbouw via de Schroeder van der Kolklaan rijdt. Dan blijft alleen de Sportveldweg over. Het aantal mvt over de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval **3653**.
  - o Bij dit aantal is nog geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal mvt bij de oude entree van Antes op **800** en bij de nieuwe entree van Antes op **300**, tezamen dus **1100** (*rapport Goudappel december 2023, figuur 3.1, pagina 15*). Daarbij dient te worden bedacht dat deze verkeerstellingen in coronatijd hebben plaatsgevonden. In het plan wordt de autonome situatie in 2030 (dus zonder de woningbouw) voor de nieuwe entree van Antes op **1200** gesteld (*zie rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3, pagina 19*). Deze 1200 mvt dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3653 van de woningbouw komt het aantal dan al op **4853** mvt per dag. Dat aantal is heel véél hoger dan de 2600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Albrandswaardsedijk Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan.
  - o Die 2600 mvt zijn vervolgens doorberekend in het verkeer op de rotonde en de Schroeder van der Kolklaan Noord (en waarschijnlijk ook richting het dorp). Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt het rapport voor de plansituatie in 2030 uit op **9600** mvt per dag (*rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3., pag. 19*). Als het aantal mvt op de Sportveldweg echter veel hoger wordt (**4853**), zal ook de Schroeder van der Kolklaan Noord veel zwaarder worden belast. Met een halteplaats voor de bus komt de maximale capaciteit van deze weg op **10.000** mvt per dag. Als er meer verkeer van de Sportveldweg komt, zal dit aantal waarschijnlijk ruim worden overschreden. En dan dringt zich de vraag op of de rotonde, de Schroeder van der Kolklaan Noord en de kruispunten dit verkeer wel kunnen verwerken. Ik durf in te schatten dat dit niet het geval zal zijn en daar gaan wij dagelijks veel last van krijgen.
- De berekening van het aantal mvt per dag heeft ook invloed op de vormvrije MER en de uitkomsten van het ecorapporten. Als juist is wat hiervoor staat, moeten deze en andere gerelateerde rapporten opnieuw worden gemaakt.

Hoewel wij ons bijna niet kunnen voorstellen dat er in de rapporten zulke fouten zijn gemaakt, komen wij ook na herbestudering steeds weer op deze zorgwekkende conclusies uit.'

#### **4. Sociale aspecten:**

- Er wordt te makkelijk omgegaan met de veiligheid en leefbaarheid van de locatiekeuze te midden van problematische instellingen waarvan huidige bewoners al jaren aangeven dat er sprake is van drugsgebruik en dealen, geweld en criminaliteit. Dit is zowel een sociaal als veiligheidsaspect waarvan omwonenden nu zeggen "wie wil daar nu wonen". Ook kan het huidige verkeersgedrag er niet beter op worden als snelheidsovertredingen niet gehandhaafd gaan worden met zoveel extra verkeer. Het grote aantal extra mensen in een relatief klein gebied is niet in harmonie met gemeenschapsvoorzieningen en de massaliteit zal de sociale cohesie in de buurt doen verminderen. Het wegnemen van een waardevol historisch element als de schapenwei en bosven is het wegnemen van broodnodige natuurlijke recreatiegebied. Natuurlijk is er woningbouw nodig, maar de grootschaligheid van dit plan is niet in overeenstemming met de lokale behoeften van lokale en toekomstige bewoners. Dit betreft ook de betaalbaarheid. Hoe kan onze jeugd, de lokale starter hier een woning kopen? Hen hier houden is gegeven de vergrijzing vanuit demografisch oogpunt essentieel. Het plan lijkt nu meer op een algemene voorziening voor toekomstige bewoners uit alle windrichtingen.

#### **5. Economische overwegingen:**

- De financiële onderbouwing van het plan volstrekt onduidelijk en onvoldoende en verhult een onvermijdelijk substantieel tekort met alle consequenties van dien voor gemeente-financien en huidige bewoners rondom het plangebied.

- Dit betreft niet alleen de gemeentelijke kostenbijdrage van de nieuwe weg, maar ook het onderhoud van het aan te leggen wegennet in het plan, de (subsidie)uitkeringen aan toekomstige bewoners, de benodigde extra voorzieningen als scholen en parkeerplaatsen en eventuele planschadeclaims.
- Naar verwachting is de opbrengst van Parnassia door de relatief lage aanschafprijs van de grond dusdanig dat dit niet te rijmen valt met de kosten die wordt afgewenteld op de gemeente. Wij willen graag alle financiële details op basis van de wet openbaarheid van bestuur gepubliceerd zien.

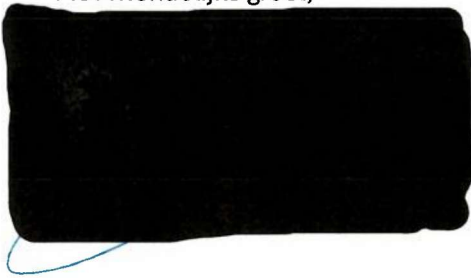
Mijn zienswijze is gebaseerd op mijn betrokkenheid bij de lokale gemeenschap en mijn ervaring met vergelijkbare situaties. Ik verzoek u vriendelijk de volgende punten extra in overweging te nemen bij de verdere ontwikkeling van het bestemmingsplan. Graag ben ik bereid tot verdere toelichting indien nodig.

- De impact van het plan terug te schalen naar een proportie die in overeenstemming is met het karakter van de landelijke omgeving, leefbaarheid en woongenot van de huidige bewoners,
- De woningbouw qua betaalbare koopwoningen ook af te stemmen op de lokale behoeften gebaseerd op marktonderzoek, met name jeugdige starters,
- De versturende effecten op natuur, flora en fauna concreet te compenseren en de schapenwei als voorbeeld van natuurbehoud te bewaren in zijn originele staat,

- De berekeningen van het aantal mvt per dag dat over de Sportveldweg gaat rijden en alle conclusies die daar verder aan worden verbonden te herzien,
- De Sportveldweg moet worden gerealiseerd vóóordat de bouw van de woningen op het Antesterrein begint,
- De afsluiting van de Schroeder van der Kolklaan moet op een andere en betrouwbare manier worden gerealiseerd dan met een verbodsbord,
- De veiligheid in algemene zin en de verkeersveiligheid moet beter gegarandeerd worden door een concreet plan en waarneembare handhavingsacties,
- Een omgevingsvisie met plan en programma bijvoorbeeld gebaseerd op *Albrandswaard tussen stad en groen* ontbreekt en is dringend nodig om de ongebreidelde wildgroei door verstedelijking een halt toe te roepen en de balans met de landelijke omgeving te herstellen. Het unieke karakter van deze omgeving gaat anders voorgoed verloren.

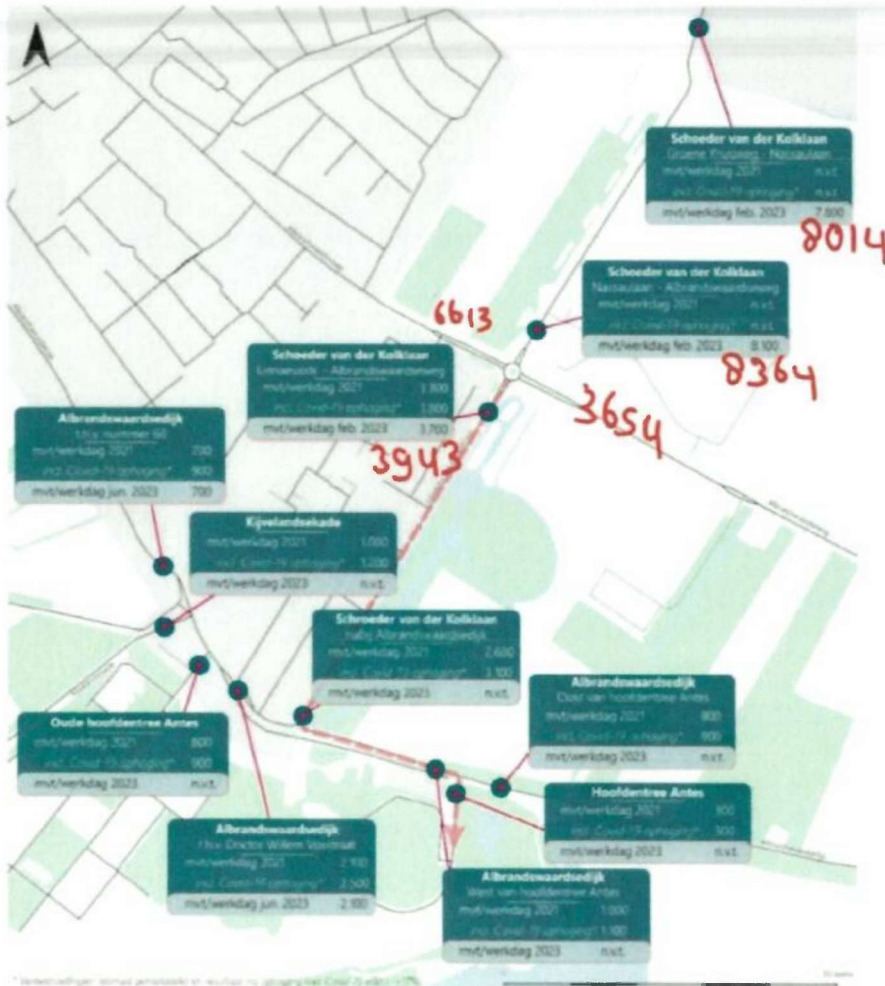
Zonder gedegen plan voor de verkeersafwikkeling, veiligheid en de natuur kan ik niet instemmen met het nieuwbouwplan.

Met vriendelijke groet,



Bijlage 1, verkeerstellingen februari 2023 gemiddelden versus pieken (gebaseerd op excel gegevens ontvangen van de gemeente)

eld ...



Hof van Portugal. Nadere uitwerking verkeer en ontwerp - 6 december 2023



Week	Tijd	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Werkdag
13-02 - 19-02 2023	0-24	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.
116 Albrandswaardeweg - Linnaeusstraat (1)	0-24	2472	2943	3584	3856	5543	2378	1825	3731	3198
117 Groene Kruisweg - Oranje Nassaulaan (1)	0-24	5307	8014	7945	7934	7716	6886	4769	7960	7212
118 Albrandswaardeweg - Oranje Nassaulaan (1)	0-24	5582	8364	8090	8221	7971	7154	4801	8160	7430
119 S. van der Kolklaan - Sportpark (1)	0-24	2510	2881	2799	2844	3654	3093	1786	3044	2842
120 S. der Kolklaan - Meldoom (1)	0-24	4068	5527	5399	5443	6611	5221	3444	1750	5180