

Aan de Raad van de gemeente Albrandswaard

Poortugaal, 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 ontsluiting komt. Tegen het bouwplan op zich heb ik geen bezwaar. Bestudering van de rapporten die het Bureau Goudappel heeft opgesteld over de verkeerssituatie en de oplossing voor de knelpunten heeft bij mij tot de volgende conclusies geleid.

- De tellingen van februari 2023 zijn in de rapporten verwerkt met behulp van gemiddelden. Wanneer de afzonderlijke dagen in ogenschouw worden genomen, valt op dat er op dinsdag en donderdag meer verkeer is.

Bij de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van **8100** motorvoertuig -bewegingen (hierna: **myt**) per dag. Op dinsdag en donderdag zijn echter **8364** en **8223 myt** per dag geregistreerd.

Voor de Schroeder van der Kolklaan Midden wordt uitgegaan van **3700 myt**, terwijl de tellingen daar op dinsdag en donderdag respectievelijk op **3943** en **3859** uitkomen.

Het lijkt er dus op dat de situatie rooskleuriger wordt voorgesteld dan deze op twee belangrijke weekdagen 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 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.

- In het rapport van 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, zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Als op de nieuwe weg 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 fietsers, omdat er geen fietspad langs loopt. Grote voertuigen kunnen elkaar nauwelijks passeren. Als bewoners van de Schroeder van der Kolklaan/Linnaeusstraat willen wij een expliciete garantie dat de woningbouw niet start vóórdat de nieuwe weg is gerealiseerd.
- Voor de Sportveldweg wordt uitgegaan van een aantal van **2600 myt** 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.
- 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 **myt** over de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval **3653**. Bij dit aantal is nog geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal **myt** 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 myt** dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3653 van de woningbouw komt het aantal dan al op **4853 myt** per dag. Dat aantal is heel veel 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.
- Die **2600 myt** 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 myt** per dag (rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3., pag. 19). Als het aantal **myt** 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 myt** 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 **myt** per dag heeft ook invloed op de MER en de uitkomsten van het ecorapport. Als juist is wat hiervoor staat, moeten deze rapporten opnieuw worden gemaakt.

Hoewel ik mij bijna niet kan voorstellen dat er in de rapporten zulke grove fouten zijn gemaakt, kom ik ook na herbestudering steeds weer op deze zorgwekkende conclusies uit.

Mijn belangrijkste bezwaren zijn in het voorgaande weergegeven en komen samengevat op het volgende neer:

- De berekeningen van het aantal **myt** per dag dat over de Sportveldweg gaat rijden, kloppen niet. Alle conclusies die daar verder aan worden verbonden, zijn dan ook niet juist.
- De Sportveldweg moet worden gerealiseerd voordat de bouw van de woningen op het **Antesterrein** begint.
- De afsluiting van de Schroeder van der Kolklaan moet op een andere manier worden gerealiseerd dan met een verbodsbord.

Zonder gedegen plan voor de verkeersafwikkeling kan ik niet instemmen met het nieuwbouwplan.

Met vriendelijke groet



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties terugvinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

Legenda verwijzing	Artikel verwijzing	Uitzonderingsgrond
Artikel 5.1 lid 1 Woo – Absolute uitzonderingsgronden De openbaarmaking van deze informatie:		
A	art. 5.1 lid 1 a	Kan de eenheid van de Kroon in gevaar brengen
B	art. 5.1 lid 1 b	Kan de veiligheid van de Staat schaden
C	art. 5.1 lid 1 c	Betreft bedrijfs- en fabricagegegevens die vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld
D	art. 5.1 lid 1 d	Betreft persoonsgegevens als bedoeld in paragraaf 3.1 (bijzondere persoonsgegevens) of paragraaf 3.2 (persoonsgegevens van strafrechtelijke aard) van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming, waarvoor geen toestemming is gegeven of door de betrokkene kennelijk zelf openbaar zijn gemaakt
E	art. 5.1 lid 1 e	Het betreft nummers die dienen ter identificatie van personen die bij wet of algemene maatregel van bestuur zijn voorgeschreven als bedoeld in artikel 46 van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming, tenzij de verstrekking kennelijk geen inbreuk op de levenssfeer maakt
Artikel 5.1 lid 2 Woo – Relatieve uitzonderingsgronden Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen:		
F	art. 5.1 lid 2 a	Het belang van de betrekkingen van Nederland met andere staten en met internationale organisaties
G	art. 5.1 lid 2 b	De economische of financiële belangen van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen
H	art. 5.1 lid 2 c	Het belang van de opsporing en vervolging van strafbare feiten
I	art. 5.1 lid 2 d	Het belang van de inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen
J	art. 5.1 lid 2 e	Het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen
K	art. 5.1 lid 2 f	Het belang van de bescherming van andere dan in art. 5.1 lid 1 sub c genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens
L	art. 5.1 lid 2 g	Het belang van de bescherming van het milieu waar deze informatie betrekking op heeft
M	art. 5.1 lid 2 h	Het belang van de beveiliging van personen en bedrijven en het voorkomen van sabotage
N	art. 5.1 lid 2 i	Het belang van het goed functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen
O	art. 5.1 lid 4	Het belang dat de geadresseerde erbij heeft om als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie (tijdelijke beperking)
P	art. 5.1 lid 5	De onevenredige benadeling welke, in uitzonderlijke gevallen, wordt toegebracht aan een ander belang dan genoemd in art. 5.1 de leden 1 en 2, bij andere informatie dan milieu-informatie.
Q	art. 5.1 lid 6	Het belang genoemd in artikel 5.1 lid 1 c, het hier milieu-informatie betreft waardoor, bij openbaarmaking, ernstige schade wordt toegebracht aan het genoemde belang in artikel 5.1 lid 1c
Artikel 5.2 lid 1 Woo – Persoonlijke beleidsopvattingen De informatie uit documenten betreft:		
R	art. 5.2 lid 1	Persoonlijke beleidsopvattingen. Onder persoonlijke beleidsopvattingen worden verstaan ambtelijke adviezen, visies, standpunten en overwegingen ten behoeve van intern beraad, niet zijnde feiten, prognoses, beleidsalternatieven, de gevolgen van een bepaald beleidsalternatief of andere onderdelen met een overwegend objectief karakter
S	Art. 5.2 lid 2	Tot personen te herleiden gegevens, met betrekking tot door het bestuursorgaan, met het oog op een goede en democratische bestuursvoering, verstrekte informatie die kwalificeert als persoonlijke beleidsopvattingen