

Naam:

[REDACTED]

Adres:

[REDACTED]

E-mailadres:

[REDACTED]

Tel:

[REDACTED]

[REDACTED]

Aan de Raad van de gemeente Albrandswaard

Poortugaal, februari 2024.

Onderwerp:

Zienswijze

**Ontwerp-bestemmingsplan Hof van Poortugaal en
aanvullende zaken betreffende luchtverontreiniging en geluidsoverlast**

Planidentificatienummer: NL.IMRO.0613.BPHvPoortugaal-ONT

Uw kenmerk: 2023-030651

Hierbij maak ik u mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan 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.

Niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan zijn de toekomstige mogelijke uitbreidingen op het Antes-terrein die op dit moment nog niet bekend zijn maar wel van invloed kunnen zijn op de aannames.

Eveneens is er nog geen rekening gehouden met de bebouwing in de toekomst op de percelen aan de Albrandswaardsedijk.

Eveneens is er nog rekening gehouden met de verwachten bouwtijd van de nieuwe bebouwing en sloopwerken gedurende circa 6 a 7 jaar.

Tevens, gedurende de periode van circa 7 jaar is er een grote toename aan bouwverkeer t.b.v. de bebouwingen naar-van en op het Antis-terrein.

Voor het starten van de bouwwerkzaamheden op het Antis-terrein dient er een nieuwe weg te worden aangelegd vanaf de hoofdingang c.q. hoofduitgang van het Antis-terrein aansluitend op de Albrandswaardsedijk.

Een nieuwe verbindingsweg tussen de Albrandswaardsedijk en Albrandswaardseweg en als een gebiedsontsluitingweg volgens de ASV 11.1.6. met aanliggende fietspaden volgens de normen en regels van ASVV-2012 en CROW.

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 en vastgelegd in het definitieve rapport d.d. 6 december 2023 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: 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 3700 mvt, 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 definitieve rapport van 6 december 2023 wordt voorgesteld de toegang tot de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe hoofdentree 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. Omwonenden van de Schroeder van der Kolklaan Zuid verzoeken om maximale snelheden van 30 km per uur.

Uit ervaring blijkt dat verbodsborden dagelijks worden genegeerd door 70% van de automobilisten. Dat uit zich, door o.a. wandelaars en wielrijders geen voorrang te verlenen.

Regelmatig c.q. bijna altijd worden de snelheden in de Schroeder van der Kolklaan overschreden. Dit geldt eveneens voor het verkeer op de Albrandswaardsedijk. T.a.v. de Albrandswaardsedijk geldt dat de rijstroken te smal zijn en dat het verkeer regelmatig uitwijkt zodat voetgangers en fietsers als zodanig in gevaar worden gebracht.

Het autoverkeer gaat vaak rakelings langs de voetgangers en fietsers.

De aangegeven fietsstroken van de Schroeder van der Kolklaan en de Albrandswaardsedijk zijn te smal.

Het fietspad aan de slootzijde van de Albrandswaardsedijk vol met scheuren, kalt af en ligt te dicht nabij de sloot.

Hulpdiensten, overig verkeer en personeel t.b.v. de TBS via de nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg (**Sportveldweg**) te laten stromen i.p.v. door de Schroeder van der Kolklaan Zuid.

Al het verkeer, hulpdiensten en personeel naar en van de TBS kliniek via de ontsluitingsweg op het Antes-terrein, om de Schroeder van der Kolklaan te ontlasten na tientallen jaren van dagelijks overlast.

- 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. Dit is ook niet acceptabel. 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, wandelaars en overig langzaam verkeer omdat er geen fietspad langs loopt. Het probleem is o.a. dat de rijstroken van de Schroeder van der Kolklaan Zuid te smal zijn en niet voldoen aan de normen en regels volgens De ASV 11.1.6. De gemeten minimum breedte van het huidige wegdek bedraagt 5.00 m1.

Dit geldt eveneens voor de rijstroken van de Albrandswardsedijk.

Grote voertuigen kunnen elkaar nauwelijks passeren. [REDACTED]

[REDACTED] willen wij een expliciete garantie dat de woningbouw niet start vóórdat de nieuwe weg is gerealiseerd.

- Voor de Sportveldweg, zoals vermeld in het rapport van Goudappel BV, d.d. 6 december 2023 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.

- 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 Albrandswardsedijk 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.

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 veel hoger dan de 2600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Albrandswardsedijk Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan.

- 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) mvt per dag, 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 MER en de uitkomsten van het ecorapport. Als juist is wat hiervoor staat, moeten deze rapporten opnieuw worden gemaakt.

De ABW-dijk Oprit-West geeft in de huidige situatie problemen. Ten eerste zijn de rijbanen van de oprit te smal. De fietsen rij- en wandelstroken ontbreken. Automobilisten houden niet voldoende afstand t.o.v. wielrijders, wandelaars en overig langzaam verkeer.

De ABW-dijk Oprit-Oost geeft in de huidige situatie problemen. Ten eerste zijn de rijbanen van de oprit te smal.

Vooraf tijdens de spitsuren geeft dit problemen. Veel agressieve automobilisten. Automobilisten houden niet voldoende afstand t.o.v. wielrijders, wandelaars en overig langzaam verkeer. De bermen aan de slootzijde zijn gevaarlijk door niveau verschillen in hoogte t.o.v. het geasfalteerde wegdek.

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 mvt 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.

Ter aanvulling een aantal zaken betreffende de luchtverontreiniging en geluidsoverlast:

1. Luchtverontreiniging

Indien de plannen om 525 woningen te realiseren op het Antes-terrein doorgaan, en er is nog geen besluit genomen betreffende het gereed zijn van de definitieve nieuw aan te leggen nieuwe

sportveldweg zoals aangegeven in het rapport van Goudappel BV d.d. 6-12-2023 maken we bezwaar tegen de start van de bouwwerkzaamheden op het Antes-terrein.

Iedere dag veel verkeersbewegingen in de Schroeder van der Kolklaan gedurende vele jaren.

Onder anderen door, personenauto's, vrachtauto's, busverkeer, tractoren, ambulances, toeleveringsbedrijven, brandweerwagens, politiewagens, bestelbussen, pakketdiensten, motoren, brommers, mobiele werktuigen, t.b.v. bouwprojecten en overig verkeer.

Het verkeer en vanuit de luchtlagen veroorzaken een grote emissie aan CO₂ en fijnstof PM_{2,5} en PM₁₀ en stikstofoxiden (NO_x).

Alle woningen zijn voorzien van gevelroosters en de luchtverontreiniging wordt door deze gevelroosters aangezogen vanwege een mechanische afzuiging in de woningen.

De gevelroosters op circa 6,00 m1 uit de rijbaan. Hierdoor wordt het binnenklimaat in de woningen aanzienlijk verslechterd.

In het voorjaar, zomer en najaar bevinden de omwonenden zich aan de voorzijde (straatzijde).

Eveneens spelen kinderen aan de straatzijde van de woning. Dat betekent dat omwonenden zich in een slechte luchtverontreinigende bevinden.

Luchtverontreinigingen aan de Schroeder van der Kolklaan worden vergroot door de toename van dat extra verkeer.

Om de mate van luchtverontreinigingen in de Schroeder van der Kolklaan terug te brengen zal de nieuwe sportveldweg een oplossing kunnen zijn. Dit zal de leefbaarheid van de omwonenden verbeteren.

2. Geluidsoverlast

Het huidige verkeer in de Schroeder van der Kolklaan veroorzaakt veel geluidsoverlast in de woningen. Eveneens geluidsoverlast wanneer de omwonenden zich in de tuinen bevinden. In de huidige situatie is vaak een gesprek met de burens aan de straatzijde niet mogelijk vanwege al dat verkeer. Vooral het verkeer vanaf en naar de TBS tijdens de spitsuren.

Indien de plannen om 525 woningen te realiseren op het Antes-terrein doorgaan, en er is nog geen besluit genomen betreffende het gereed zijn van de definitieve nieuw aan te leggen **Sportveldweg** zoals aangegeven in het rapport van Goudappel BV d.d. 6-12-2023 maken we bezwaar tegen de start van de bouwwerkzaamheden op het Antes-terrein.

Dit zal de leefbaarheid van de omwonenden verbeteren.

Met vriendelijke groet