[redacted]

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: 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 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 v 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, 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 haal 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 v 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 v

- 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.

- 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 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 i 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 i 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 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 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 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.

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.

[redacted]

[redacted]