

Ik dank u voor de mogelijkheid in te spreken bij uw commissie. Wij maken ons zorgen over de ontsluiting van Starrenburg III voor autoverkeer. Die was over vier routes voorzien, maar in dit plan zijn er daar nog maar twee van over. Er ontbreekt argumentatie waarom dit nodig is, en waarom alle verkeer nu over de Zuiderzichtlaan en de Hofvliet moet worden geleid. Ook is er geen inzicht in verkeersstudies. Hierover een paar opmerkingen.

1. Mijns inziens wordt het beeldkwaliteitsplan oneigenlijk gebruikt om de ontsluiting aan te passen. Dit plan gaat over kaders waaraan de welstandcommissie de omgevingsvergunningen moet toetsen. Dit beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad en er is geen beroep door bewoners mogelijk. Voor ontsluiting is een verkeerscirculatieplan en een verkeersbesluit nodig. Een verkeersbesluit geeft wel wettelijke mogelijkheden voor betrokken bewoners om bezwaar te maken. Je kan dus niet zomaar de ontsluiting van de wijk in dit plan aanpassen. Dat is wel gebeurd en moet worden teruggedraaid.
2. Er is geen argumentatie gegeven waarom van vier naar twee ontsluitingsroutes is teruggegaan, en ook niet of die twee routes de verkeersbelasting wel aankunnen. De brug over Hofvliet is geschikt voor autoverkeer en wordt teruggebracht tot fietsroute; de Vogelkerslaan/Eikenlaan is net zo breed als de Hofvliet, maar is geschrapt als autoroute.
3. Beide overgebleven routes hebben problemen. Zuiderzichtlaan is breed genoeg, maar er is een school en een kinderopvang. Dit is de hoofdontsluiting, maar is dit wel veilig?
4. Hofvliet, westzijde, is een smalle weg met weinig capaciteit die in 2003 is gebouwd voor de ontsluiting van max 35 woningen. Groot probleem is dat de weg verzakt, inmiddels al 25-40cm. Dit levert schade op aan de gemeente en aan de bewoners. Inmiddels is het hoofdriool al 2 keer grootschalig hersteld en moet de steiger aan de kade worden vervangen omdat hij onder water staat. Vrijwel alle rioolaansluitingen van de woningen zijn door de verzakking afgescheurd. De opritten verzakken ten opzichte van de woningen en de huizen onderspoelen. De verzakking lijkt te versnellen; elke 4-5 jaar moeten de opritten 10cm worden opgehoogd. Een verkeersbelasting tot 10 keer van wat bij de bouw is bedoeld, zal zeker tot snellere verzakking en meer schade leiden. Ons is geen bodemkundig onderzoek naar dit probleem bekend en ook niet een onderzoek naar de effecten van meer autoverkeer op de verzakking. Dit zo uitvoeren gaat waarschijnlijk tot hoge kosten leiden voor gemeente en bewoners.
5. Tot slot is de Hofvliet een waterkering, bedoeld om het Vlietwater uit de achtergelegen polderwijk te houden. Het bestemmingsplan geeft aan dat het Hoogheemraadschap het beheer voert en advies moet geven of deze nieuwe functie – veel meer autoverkeer dan bedoeld - geen gevaar vormt voor de waterkering. Ons is geen adviesaanvraag en advies bekend.
6. Ik concludeer dat aanpassing van verkeersmaatregelen uit dit beeldkwaliteitsplan moeten worden gehaald; daar is het niet voor en dit maakt bezwaar van belanghebbenden onmogelijk. Dus weer terug naar vier ontsluitingen zoals in het vorige plan dat aan bewoners is gepresenteerd. Er moet een goedgekeurd verkeerscirculatieplan en verkeersbesluit komen, waartegen belanghebbenden bezwaar kunnen aantekenen, voor er gebouwd kan worden. Daarbij moeten alle opties, ook de aansluiting op de Veurseweg in beschouwing worden genomen. Maar eerst moet er een bodemkundig onderzoek komen naar de stabiliteit van de ondergrond van Hofvliet als weg en als waterkering om vast te stellen of meer autoverkeer dan ooit bedoeld niet gaat leiden tot extra risico, schade, kosten en overlast. Het Hoogheemraadschap moet hierbij worden betrokken.

Ik dank u wel voor uw aandacht.