

Van: GriffieVS
Onderwerp: Opmerkingen en vragen bij beeldkwaliteitsplan Starrenburg III

Van:
Verzonden: zondag 2 januari 2022 15:57
Aan:
Onderwerp: FW: Opmerkingen en vragen bij beeldkwaliteitsplan Starrenburg III

Geachte ontwikkelaars en geachte gemeenteraad,

Ik ben bewoner van Starrenburg II/Hofvliet en bij toeval werden wij gewezen op het bestaan van het nieuwe beeldkwaliteitsplan Starrenburg III en de behandeling daarvan in de WRG raadscommissie en vervolgens in de gemeenteraad. Als bewoners van Starrenburg II/Hofvliet hadden wij verwacht dat de gemeente ons eerder op deze ontwikkelingen gewezen zou hebben. Pas na deze behandelmomentenis bewonersinformatie over het aangepast Stedebouwkundig Plan voorzien. Dit is de reden dat ik u voor de behandeling in de commissie/raad schrijf.

Wij maken ons zorgen over de invloed die dit plan gaat hebben op onze woonsituatie, met name de verkeersbelasting van Hofvliet huisnummers 124-166 (noordwestelijk deel) en hebben de nodige vragen.

Ook zien we dat over de tijd meer en meer verkeersbelasting over de Hofvliet wordt gedirigeerd, hetgeen nooit de oorspronkelijke bedoeling was van het wegenstelsel dat in het begin 21ste eeuw is ontworpen.

Laten we eens terug gaan in de tijd.

In 1998 is het plan Starrenburg 1ste partiële herziening art 10 onherroepelijk vastgesteld. Dit plan vormde de basis voor het huidige wegen stelsel van de gehele wijk Starrenburg, dus II en III. In dat plan werden 5 deelgebieden voorzien, waarbij deelgebied V Vlietoever zich uitstrekt over wat nu Starrenburg II en III heet. Dit betreft m.n. de woningen aan de Hofvliet. De ontsluiting van deelgebied V zou via beide zijden van de Hofvliet lopen, dus noordwestelijk deel en zuidoostelijk deel. Het betrof feitelijk een tweetal verlengingen van de huidige Hofvliet wegen in wat nu Starrenburg III gaat worden met elk in de orde van grootte 10-15 extra woningen. Er was geen verbinding voorzien met andere deelgebieden van Starrenburg II of III. Kortom: de Hofvliet wegen zijn ontworpen en hebben de capaciteit om ongeveer de helft meer woningen in Starrenburg III te bedienen dan nu aan deze wegen in Starrenburg II is gebouwd, dus in totaal noordoost ong. 15 en zuidoost ong. 10. De Hofvliet wegen zijn niet ontworpen en gebouwd om verkeersbelasting uit andere delen van Starrenburg III te verwerken.

De plannen uit 1998 laten ook zien dat de bodemstructuur voor bebouwing en wegen kwetsbaar is. Het betreft een 4 m dikke veenlaag op een 8 m dikke kleilaag, terwijl het

pleistocene zand op 15m diep ligt. Dit is de afgelopen 15 jaar ook gebleken. De woningen aan Hofvliet zijn op palen gebouwd die op de zandlaag staan. De omliggende grond en wegen aan de Hofvliet zijn inmiddels 25-40cm gezakt; terwijl de woningen stabiel staan. Dat heeft er tot twee keer toe geleid dat de riolering onder de Hofvliet rijbaan moest worden hersteld; gedurende maanden heeft de weg opengelegd. Ook zijn bij het merendeel van de woningen de rioolaansluitingen door de grote verzakking afgescheurd en op kosten van de eigenaars aangepast. De opritten naar de garages moeten ongeveer elke 4 jaar opnieuw worden opgehoogd. Het is helder dat een grotere verkeersbelasting en dus trillingen deze kwetsbaarheid alleen maar vergroot. Ons is geen onderzoek naar deze verzakkingen bekend hetgeen doet vermoeden dat dit door zal blijven gaan.

Laten we een stap nemen naar het nieuwe bestemmingsplan Oost van 2012. Dit plan geeft nadere richting aan het inrichten van Starrenburg III.

Dit plandocument legt vast dat de gehele wijk Starrenburg, dus II en III een (1) hoofdontsluiting krijgt op de Veurseweg, namelijk ter hoogte van de Karel Doormanlaan.

Dit plan geeft daarnaast aan de Hofvliet 124-166 een dubbelbestemming heeft: namelijk wonen, archeologisch gebiedstype 6 en waterstaat-Waterkering. Met name de laatstgenoemde dubbelbestemming heeft invloed op het aanpassen van het gebruik van de weg. Zo kan een omgevingsvergunning slechts worden verleend, nadat het bevoegd gezag: het waterschap, hoogheemraadschap of derde is gehoord over de consequenties van deze aanpassing voor de functie 'waterkering'.

Eerdere plannen met betrekking tot Starrenburg III.

De ontwikkelrichtlijnen 2018 geven aan dat Starrenburg III ontsluit via Starrenburg II met als hoofdontsluiting de Zuiderzichtlaan en in mindere mate beide Hofvlietwegen.

Het beeldkwaliteitsplan van 2018 beschrijft een viertal ontsluitingen voor motorvoertuigen van Starrenburg III naar II; de eerder genoemde drie plus een ontsluiting via de Eikenlaan/Vogelkerslaan.

Het concept Stedebouwkundig ontwerp van november 2019 bevestigt deze vier ontsluitingen.

Op de proefverkaveling van aug 2020 is de ontsluiting naar de Eikenlaan/Vogelkerslaan verdwenen, kortom: de verkeersbelasting van de overige drie ontsluitingen, met name die van de Zuiderzichtlaan neemt toe. Argumentatie ontbreekt.

In het najaar 2021 ontvangen de bewoners van Hofvliet een brief van de gemeente over de ophaalbrug naar de Haven Hofvliet. Deze brug is tijdelijk buiten gebruik gesteld vanwege een ondeugdelijke bedieningsinstallatie. In een gesprek met Wethouder Spil verneemt een bewoner dat de toekomst van de brug zal worden meegenomen in de plannen van Starrenburg III.

Het beeldkwaliteitsplan van december 2021 maakt een aantal merkwaardige stappen.

Het aantal ontsluitingen voor autoverkeer wordt wederom met een (1) verlaagd naar 2. De brug Hofvliet wordt niet meer aangesloten op een weg geschikt voor autoverkeer, maar slechts voor fiets- en wandelverkeer geschikt gehouden. Hierdoor neemt de belasting van de twee overblijvende ontsluitingen verder toe.

De haven brug wordt gedegraded naar een brug alleen voor fietsers en wandelaars. Over bruggen wordt in het beeldkwaliteitsplan aangegeven dat deze een doorvaarthoogte hebben van minimaal 1,25m, zeker onvoldoende voor de functie van haven. Pleziervaart vergt minimaal 1,60m (zelfde hoogte als toegang Vlietlanden), maar in de haven liggen een aantal hogere boten. Argumentatie voor deze stappen ontbreekt. Nergens is een ebschouwing over capaciteit van deze wegen of verwachte overlast te vinden.

De historische beschrijving leidt tot een aantal vragen:

- * Op welke gronden is besloten niet alleen het oorspronkelijke Vlietoeverplan over beide Hofvlietwegen (ongeveer 25 extra woningen) te ontsluiten, maar de gehele wijk Starrenburg III als tweede hoofdontsluiting (300+ woningen). Welk verkeers(belastings)onderzoek heeft daaraan ten grondslag gelegen? Is er gekeken naar de capaciteit van het bestaande wegennet en de te verwachten overlast?
- * Op welke gronden is besloten en welk verkeers(belastings)onderzoek rechtvaardigt het halveren van het aantal autoverkeersontsluitingen van Starrenburg III naar II, van 4 naar 2? Is er gekeken naar de capaciteit van het bestaande wegennet en de te verwachten overlast?
- * Op welke gronden is besloten de ontsluiting voor autoverkeer via de brug bij Hofvliethaven te schrappen? Het aanbrengen van de vereiste veiligheidsinstallatie op de brug is veel goedkoper dan het bouwen van een nieuwe brug met voldoende doorvaarthoogte. Welk verkeers(belastings)onderzoek rechtvaardigt dit besluit? Is er gekeken naar de capaciteit van het bestaande wegennet en de te verwachten overlast? Is er onderzoek gedaan naar de extra verzakking die de aanvullende belasting zal hebben op de weg Hofvliet (124=166)?
- * Welke richtlijnen, anders dan in uw stukken gemeld zijn, heeft de gemeente gegeven aan de ontwikkelaar aangaande de situatie rondom de havenbrug Hofvliet?
- * Is het Hoogheemraadschap Rijnland gehoord over de voorziene toename van de verkeersbelasting over de Hofvliet 124-166, zoals vereist is voor een gebied met bestemming 'waterkering'? Wat luidde hun advies?
- * Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om verdere schade en verzakking van de Hofvliet te voorkomen? Komt er een 0-meting, zodat de schade die bewoners door deze besluiten lopen op de gemeente in de toekomst kunnen worden verhaald?
- * Welke alternatieven heeft de gemeente onderzocht om Starrenburg III niet over Starrenburg II te ontsluiten, maar andere ontsluitingen te ontwikkelen? Vroege plannen geven bij voorbeeld een verlenging van de Wilgenlaan aan door de weilanden naar Hofvliet (dus vanuit noorden). Ook zou de directe aansluiting naar de Veurseweg kunnen worden heroverwogen.

* Waarom zijn die alternatieven afgewezen of niet in de beschouwing meegenomen, anders dan dat het een wijziging van het bestemmingsplan vereist? Is er verkeers(belastings)onderzoek gedaan met inbegrip van deze alternatieven?

Tot slot nog een opmerking over de brug Hofvliet Haven.

De gebruikers van de haven zijn tevreden over de brug, vanwege haar functie als brug, maar ook als waarborg tegen diefstal van boten. Ze hebben gedurende 16 jaar elk jaar rond €150 aan de gemeente betaald voor onderhoud en gebruik. Dit is per gebruiker €2400. Een inschatting is dat zo'n 30-35 bootbezitters dit hebben gedaan, dus minimaal €72000 over de levensduur van de brug. Kennelijk heeft deze bijdrage niet geleid tot voldoende onderhoud, zodat de brug nu buiten gebruik moest worden gesteld. De gemeente heeft het gebruiksgeld van 2021 overigens geretourneerd. Ik vind het op zijn minst niet netjes dat wij dan via dit plan te horen krijgen dat er kennelijk een andere oplossing komt. Het lijkt me dat de gemeente tot meer transparantie naar de direct belanghebbenden verplicht is.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd en ben in afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groeten,