

Marlies Groen

Van: GriffieVS
Onderwerp: FW: Commentaar op verkeersonderzoek Rho
Bijlagen: Commentaar bewoners Hofvliet op RHO rapport Verkeersonderzoek Starrenburg III.pdf

Van:
Verzonden: woensdag 20 april 2022 14:48
Aan:
Onderwerp: Commentaar op verkeersonderzoek Rho

Geachte leden van de Raad,

Graag breng ik u ter kennisname op de hoogte van commentaar dat een aantal bewoners van Hofvliet heeft gegeven op het recent gepresenteerde concept verkeersnotitie/onderzoek van de firma Roh. Wij maken ons zorgen om dit onderzoek dat de basis moet vormen voor het verkeersplan en de ontsluitingskeuzen voor Starrenburg III. Uitgangspunt is de proefverkaveling die geen officiële status heeft. Het is niet gebaseerd op de uitgangspunten die u als Raad heeft geformuleerd afgelopen maart, met name.

- * rekening houden met verzakingsproblematiek Hofvliet
- * schrappen van verkeers- en ontsluitingsschetsen zoals benoemd in het zichtplan Starrenburg III, waarmee alle optie open blijven.
- * vooruitlopen op een besluit dat niet genomen is aangaande de brug over de Hofvliet over de ingang van de haven.

Wij vinden het vreemd dat de projectontwikkelaar opdrachtgever is van een dergelijke belangrijke studie, en de gemeente dat niet overlaat aan een onafhankelijke partij. Immers de ontwikkelaar heeft belang bij de bouw van de wijk, maar niet bij de overlast die dat veroorzaakt voor de naburige wijken, zoals Starrenburg II.

Graag blijven wij met u in contact over de voortgang van dit onderzoek.

Met vriendelijke groeten,
Namens een aantal bewoners Hofvliet,

Commentaar van een aantal bewoners Hofvliet op RHO rapport Verkeersonderzoek Starrenburg III
Voorschoten, 19 april 2022

Algemeen.

Het verbaast ons dat het verkeersonderzoek/ontsluiting is uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de projectontwikkelaar Starrenburg III (de Raad/Nierseman/Rho), en niet onafhankelijk door de gemeente Voorschoten. Het betreft namelijk vooral de ontsluiting door Starrenburg II, waarvoor de ontwikkelaar geen directe verantwoordelijkheid draagt, maar de gemeente wel. Er is geen direct belang van de ontwikkelaars om de lasten van bewoners Starrenburg II te verlichten.

Uitgangspunten.

De gekozen uitgangspunten zijn gebaseerd op de proefverkaveling, maar zijn niet in overeenstemming met het besluit van de gemeenteraad (maart 2022) om het verkeers/ontsluitingsplan zoals benoemd in het inmiddels goedgekeurde beeldplan te verwijderen en terug te gaan naar de plannen van 2018. Dat is gedaan omdat het oorspronkelijke uitgangspunt ging over vier ontsluitingsroutes en niet drie zoals hier opgenomen. De vierde route is over de brug en Hofvliet (zuidoostzijde). Over het niet gebruiken van de brug als verkeersbrug is nog geen besluit genomen. Dit is een besluit waarbij bewoners en huurders van haven Hofvliet inspraak bij hebben en ook bezwaar kunnen maken. Zo worden op voorhand aanvullende opties om verkeer elders te verminderen zonder de wettelijk voorgeschreven inspraakprocedures weggenomen.

Verkeergeneratie en verkeerstoeiding.

De toedelingspercentages van deelgebieden 1 en 2 zijn volstrekt arbitrair en lijken op doelredenering. De route Hofvliet is bij verre de snelste route naar het dorp en naar Leiden, immers er zitten 3 stoplichten in de route Zuiderzichtlaan/Starrenburglaan over de Veurseweg naar het dorp en als je naar Leiden gaat zelfs 4. De huidige ervaring is dat veel bewoners die naar het dorp gaan vanuit Hofvliet of ter Lips via de sluiptroute langs de Middelgeestlaan achter het klooster langs vanwege de snelheid en ook omdat de Veurseweg vaak erg druk is, zeker in de spits. Een belangrijk deel van de voertuigen vanuit alle deelgebieden zullen vanaf de Zuiderzichtlaan niet naar de Veurseweg gaan, maar via Hofvliet (m.n. deelgebieden 1 en 2) of Middelgeestlaan (m.n. deelgebieden 3 en 4) de sluiptweg kiezen achter het klooster langs. De bewoners van Starrenburg I zullen hier niet blij mee zijn. Deze sluitroute is (op verschillende tijdstippen nagemeten) drie tot zeven minuten sneller naar het dorp dan via de Veurseweg.

Wij zouden willen begrijpen waarop de verdeling in de analyse van Rho is gebaseerd en wat de motivering van de experts is. Waarom is bovengenoemde sluiptroute is in het geheel niet in beschouwing genomen in dit advies. Onze inschatting is duidelijk anders en wij zijn tegelijk op zoek naar argumenten waarom onze verdeling niet zou kloppen:

Deelgebied	Zuiderzichtlaan	Hofvliet (oost en west)	Vogelkerslaan
1	20%	80%	0%
2	60%	40%	0%
3a	100	0%	0%
3b	0%	0%	100%
4	100%	0%	0%

Met deze andere percentages komt de verkeersbelasting totaal anders uit, zeer ten nadele van Hofvliet verkeersbelasting.

Effecten verkeersafwikkeling – kruispunt 3.

Deze berekening gaat uit van de naar onze mening te lage berekende verkeersdruk vanwege de bovengenoemde verkeersverdeling. Deze analyse moet opnieuw worden gedaan op basis van gevalideerde cijfers.

Effecten verkeersveiligheid – Hofvliet (noordwestzijde)

De gemeenteraad heeft vastgesteld dat de ernstige verzakking van Hofvliet (beide zijden) in beschouwing genomen moet worden bij de ontwikkeling van het verkeersplan. Immers aanvullende verkeersbelasting, zeker met verkeersdrempels (stootbelasting), en nog meer zonder beperkingen van zwaarder verkeer, zal leiden tot versnelling van de verzakking, inmiddels al 30-45 cm in 15 jaar. Bodemkundig onderzoek is noodzakelijk en kan betekenen dat Hofvliet in het geheel niet extra belast mag worden of alleen met beperkingen om verdere schade aan riolering, woningen, ondergrondse infrastructuur en waterkering te voorkomen. De consequenties van een dergelijk besluit voor andere routes, inb. de ontsluiting Veurseweg zijn niet onderzocht.

De effecten gaan uit van een naar onzes inziens veel te optimistische verkeersverdeling. Ook de verdeling van de verkeerslast over beide Hofvlietwegen, zuidoost en noordwest, bijvoorbeeld als eenrichtingverkeer (heen via Hofvliet noordwest zijde, terug via Hofvliet zuidoostzijde), is niet mee beschouwd omdat ervan ten onrechte vanuit is gegaan dat er geen verkeersbrug meer is over de ingang Haven Hofvliet. Dit terwijl er geen besluit is genomen over het gebruik en de aard van de brug. Dit was bij de aanleg van Starrenburg II altijd het plan geweest.

Deze omissies zijn een ernstige nalatigheden van dit onderzoek. Ten eerste omdat de consequenties van onderzoek naar de grondeffecten van aanvullend verkeer niet zijn meegewogen en omdat gebruik van een vierde ontsluiting over de brug Haven Hofvliet niet is mee beschouwd, tegen de richtlijnen in.

Effecten verkeersveiligheid – Hofvliet (zuidoostzijde) over de brug over de ingang van de haven Hofvliet. Gedurende verschillende jaren was dit de route voor de vuilniswagen, totdat de ontwikkelaar deze route onmogelijk heeft gemaakt. Hoewel dit wel het oorspronkelijk plan was, zijn de effecten van het gebruik van Hofvliet (zuidoostzijde) in het geheel niet gewogen. Dat is onzorgvuldig en beperkt de verkeerskundige opties.

Schijnbaar is Hofvliet (zuidoostzijde) een minder begaanbare weg, doordat er aan de woningzijde wordt geparkeerd. Er is maar een beperkt aantal parkeerhavens aan de Vlietzijde beschikbaar, hoewel daar volop ruimte voor is. Dit kan geen reden zijn om de route minder geschikt te kwalificeren als Hofvliet (noordwestzijde). Beide wegen zijn even breed, sterker nog, Hofvliet (noordwest) heeft minder ruimte omdat er maar half diepe parkeerplaatsen zijn aan de havenzijde. Als doorstroming nodig is, dan moeten er aanvullende parkeerhavens worden aangelegd en moeten beide Hofvlietwegen een stop- of parkeerverbod krijgen aan de woningzijde. Elke woning heeft een oprit en er kunnen voldoende extra parkeerplekken worden gecreëerd om aan de normen te voldoen.

Ongevallen analyse.

De analyse is niet compleet, en de conclusies kunnen dus niet worden geaccepteerd. Eind 2021 (30 november) heeft er een ongeval met letsel plaatsgevonden op de Middelgeestlaan. Dit ongeval is niet in beschouwing genomen. Dit is veroorzaakt door een onoverzichtelijke verkeerssituatie bij uitparkeren uit oprit en (te) snel rijdend verkeer. Omdat verkeer uit deelgebied 2 en 3 ook gebruik zal maken van de sluiproute via de Zuiderzichtlaan en de Middelgeestlaan heeft dit ongeval wel degelijk verband met de ontsluiting van Starrenburg III. De kans op een dergelijk ongeval zal toenemen. Dit is niet gewogen in het plan omdat deze sluiproute niet in beschouwing is genomen.

Advies interne verkeersstructuur – uitgangspunten

Het op voorhand uitsluiten van gebruik van de brug over Hofvliet (zuidoostzijde) is niet in overeenstemming met de handreiking bereikbaarheid brandweer en hulpdiensten. Hiermee is Hofvliet (zuidoostzijde) doodlopend zonder keermogelijkheden. Mocht er een obstructie zijn in het begin van die route kunnen de hulpdiensten niet meer bij de woningen aan de Hofvliet achter deze obstructie komen. De ophaalbrug heeft vanaf het ontwerp van Starrenburg II en III (2003/2004) de functie gehad om veilige doorstroming mogelijk te maken en Hofvliet (zuidoostzijde) tweezijdig te kunnen benaderen. Kortom: dit kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Advies interne verkeersstructuur.

Het uitgangspunt van dit plan voor verkeersverdeling 20% over Hofvliet en 80% over Zuiderzichtlaan kan alleen bereikt worden met aanvullende verkeersmaatregelen, namelijk maatregelen om sluipverkeer over de route

Hofvliet naar het dorp te voorkomen. Deze zijn niet benoemd. Te denken valt aan eenrichtingverkeer over beide Hofvliet's; afsluiten van de brug tussen Deelgebied 1 en 2 voor autoverkeer; of eenrichtingverkeer over die brug naar het noordwesten; afsluiten van de route over beide Hofvliet's voor zwaarder verkeer.

Onderzoek ontsluiting Veurseweg

Dit onderzoek is volkomen kwalitatief en niet gebaseerd op berekeningen van verkeersstromen. Als die er wel zijn, willen wij die graag zien. De genoemde onderzoeken van de gemeente zijn 25 jaar oud en gingen uit van een Starrenburg III met maar de helft van het aantal woningen dan nu is voorzien en een geheel andere verkeerslast. Daarmee is de argumentatie zwak. Er worden geen opties besproken zoals alleen inrijden vanuit Leidschendam en uitrijden richting het dorp of het aanleggen van een ruime rotonde. Daar is plaats voor als een deel van de projectkavel daarvoor wordt gebruikt. Dat twee kruisingen tot meer ongevallen of opstopping leidt is onvoldoende beargumenteerd. De verkeersbelasting van de kruising Starrenburglaan – Veurseweg wordt ontlast hetgeen daar in ieder geval tot minder problemen gaat leiden.

Conclusie.

Dit verkeersonderzoek voldoet niet aan de noodzakelijke kwaliteitseisen, is onvolledig en komt met een zwak beargumenteerd en deels onjuist advies. Uitgangspunten zijn niet in overeenstemming met besluiten van de gemeenteraad van maart 2022. Er wordt voorgesorteerd op besluiten die niet zijn genomen (geen verkeersbrug haven Hofvliet; slechts drie uitvalsroutes) en er wordt geen rekening gehouden met mogelijk sluipverkeer via de Middelgeestlaan, achter het klooster langs naar het dorp en Leiden. Ook zijn er geen alternatieven besproken als Hofvliet (beide) zijden vanwege de verzakingsproblematiek niet, of maar beperkt gebruikt kunnen worden. Tot slot wordt er niet ingegaan op noodzakelijke verkeersbeperkende of regulerende maatregelen om inderdaad tot een verkeersverdeling te komen die het advies als uitgangspunt gebruikt.

Wij zullen deze bezwaren ook delen met burgemeester & wethouders en de gemeenteraad.

Met vriendelijke groeten,

Mede namens een aantal bewoners van Hofvliet

