

Bezwaar Irenelaan 3a - inspraaktekst Marianne de Groot

Goedenavond dames en heren,

Dank u voor de gelegenheid om te reageren op de beantwoording van de zienswijze die wij t.a.v. Irenelaan 3a hebben ingediend.

Gezien de beperkte beschikbare tijd willen wij reageren op beantwoording van punt 1, de verkeerssituatie. Blijkbaar is de conclusie uit het addendum van Goudappel volledig overgenomen. Wij vragen ons af waar de kritische afweging is die door de gemeente gemaakt te zien is? Als de conclusie alleen gefundeerd is op de reactie van Goudappel is het een typische situatie van de 'slager die zijn eigen vlees keurt'. Een extra kritische houding naar aanleiding van ons bezwaarschrift had ik als inwoner van de gemeente mogen verwachten. Zeker ook gezien de ingediende bezwaren door bijna alle andere reclamanten.

In aanvulling op het bezwaarschrift wil ik de belangrijkste punten aangeven op basis waarvan de argumentatie in het addendum Goudappel en de daaraan verbonden conclusies niet kloppen.

1) De gevolgen van de plannen van Julianalaan 55 zijn niet 'zeer beperkt'. In het verkeersrapport juni 2019 is de conclusie dat de restcapaciteit 6 auto's per 2 uur is, de avondspits is hierin leidend. De ontwikkeling van Julianalaan 55 genereert 9 auto's in de avondspits. Goudappel geeft zelf in het verkeersrapport aan dat het tijdvak met de minste restcapaciteit het maatgevend moment is, maar vervolgens wordt de toename van meer auto's dan de restcapaciteit in andere tijdvakken wel gebruikt om een positieve conclusie te kunnen trekken.

2) In 'overwegingen t.a.v. de pontcapaciteit' wordt getracht een beeld te schetsen dat de capaciteit nog verder verhoogd kan worden. Deze verhoging zal echter marginaal zijn. Er worden aannames gedaan en oneigenlijke argumenten ingebracht:

- Een contactloos betalingssysteem voor auto's: prima, maar het afrekenen voor fietsers en voetgangers verandert er niet door, dus hoe groot zal de tijdwinst zijn?
- De betrouwbaarheid door nieuwe motoren heeft niets te maken met de gemiddelde overtochtduur en is hier een oneigenlijk argument;
- Krachtige motoren zullen over een grote vaarafstand een verschil maken, maar over de 30 meter van de Ringvaart zal het seconden-werk opleveren. Het klopt dat de vaartijd zal verminderen maar hoeveel. En hoeveel extra overtochten zal dit per saldo opleveren?
- Er worden nu argumenten in gebracht die niet eerder in de verkeersrapporten zijn benoemd: het thuiswerken vanwege de coronapandemie en de activiteiten van de firma van Lent. Van beiden kunnen we nu niet inschatten hoe de verkeersdrukke beïnvloedt zal worden. Bovendien is het verkeer dat door van Lent gegenereerd wordt in tegengestelde richting van de drukke ochtend- en avondspits. De verwachting die Goudappel schetst is nergens op gebaseerd en daardoor mogelijk veel te rooskleurig en zou daarom buiten beschouwing gelaten moeten worden.
- Er is geen norm of wet m.b.t. wachttijden: daarom hebben wij ons bezwaar nu juist gemaakt: de Kaag is een unieke situatie in Nederland, des te belangrijker dat de gemeente kritisch kijkt en luistert naar de inwoners. Tenslotte zijn wij degenen die er dagelijks,

meermaals mee te maken hebben en krijgen. We vinden het bovendien erg flauw om een uitspraak in een krantenartikel te gebruiken in het overtuigen van de door Goudappel opgestelde conclusies. Wij willen het pont ook behouden, maar niet ten koste van een langere wachtduur.

3) In de 'specifieke opmerkingen' wordt ingegaan op betrouwbaarheid en validiteit. Er worden diverse argumenten en uitleggen gegeven maar deze blijven voorbijgaan aan het belangrijkste argument wat wij naar voren brengen: de wachttijden voor de overtocht. Het CROW biedt de mogelijkheid om in dit soort situaties tijdvakken van 5, 10 of 15 minuten toe te passen. Goudappel blijft vasthouden aan het tijdvak van 1 uur. Dat is vanuit verkeers technisch oogpunt, zoals zij meermalen zelf aangeven, misschien een goede maat, maar als het gaat over wat het in de praktijk betekent in deze unieke situatie in Kaag, concluderen wij, en hopelijk u ook, dat dit niet passend is.

Het argument dat de wachttijd 3 tot 4 minuten is wordt meerdere keren in het addendum ingebracht. Mag ik u er nadrukkelijk op wijzen dat dit een GEMIDDELDE wachttijd is, gerekend over een tijdvak van 1,5 uur! Het zegt dus niets over hoelang ik s' morgens moet wachten als ik om 8.05 uur bij het pont aankom. Nu in coronatijd is het fijn, dat ik maar 4, soms 8 minuten hoeft te wachten, dat is acceptabel. Maar de keren dat ik in de afgelopen 30 jaar dat ik hier woon regelmatig langer dan 20 minuten heb moeten wachten zijn niet op 100 handen te tellen! Vraag het de andere reclamanten of een willekeurig werkende inwoner en de mensen die hun kinderen naar school moeten brengen maar eens. Goudappel kiest er dus vanuit verkeerskundig oogpunt voor om het onderzoek anders te doen, terwijl ze zelfs erkennen dat wachttijden exponentieel kunnen toenemen. En ik wil u erop wijzen dat deze exponentiele toename van wachttijden niet beperkt blijven tot hoogseizoen- en vakantieperiodes, zoals Goudappel doet voorkomen. En zoals wij in onze bezwaarbrieven duidelijk uiteen hebben gezet. Dit pleit dus voor een andere onderzoeksstrategie.

Goudappel gaat eraan voorbij dat als er een lange wachtrij staat, de bereikbaarheid van de hulpdiensten ernstig in het geding zijn, zie de foto's in ons bezwaarschrift. Dit zijn trouwens geen incidenten, dit kwam regelmatig voor.

Goudappel blijft volhouden dat 3 metingen in één bepaald tijdvak, in 3 verschillende jaren representatief zijn voor de verkeersdrukke. Drie metingen kunnen op geen enkele manier als betrouwbaar gezien worden, we hebben meerdere argumenten ingebracht die de metingen kunnen beïnvloeden, maar daar wordt niet op ingegaan. Alle reden dus om te twijfelen aan het aantal gemeten overtochten, in tegenstelling tot "er is geen reden om te twijfelen"!

We vinden dat er onvoldoende ingegaan is op de inhoud van ons bezwaarschrift. Ik hoop dat we nu voldoende duidelijk hebben kunnen maken dat de gebruikte onderzoeksmethoden in de afgelopen verkeersonderzoeken geen reële, betrouwbare en dus passend beeld schetsen van de unieke verkeerssituatie zoals deze op Kaag zich voordoet. We hopen dat u de belangen van de inwoners recht wil doen door geen fiat te verlenen aan de, voor Kaag grootschalige, bouwplannen die er liggen.

Dank u.