

INSPRAAK VERDICHTINGSPLAN BRAASSEMERLAND

WAT WE WILLEN ZEGGEN, MAAR NIET KAN IN 3 MINUTEN

1 INLEIDING

Mevr. De Voorzitter, Geachte Gemeenteraad,

Mijn naam is Piet de Visser, ik woon op de Langeweg en namens de Belangen Groep Langeweg (te weten de bewoners van Langeweg 24-90) maken wij graag gebruik van deze inspraak mogelijkheid om onze zorgen over het verdichtingsvoorstel met u te delen.

3 minuten inspraak tijd is daarvoor veel te kort. Daarom hebben wij het op schrift gesteld. Ik beperk mij tijdens de inspraak tot een samenvatting van de hoofdpunten, onze conclusie en voorstel.

U als onze vertegenwoordigers in het hoogste orgaan van deze gemeente staat op het punt om op 29 september een zeer belangrijk besluit te nemen, dat de levens raakt zowel van de inwoners van vandaag als de inwoners van morgen.

Ja, wonen is een primaire levensbehoefte. En in deze tijd van woningtekort is het streven om zoveel mogelijk woningen te bouwen, lovenswaardig.

Het gaat echter niet alleen om het bouwen van zoveel mogelijk - betaalbare - woningen, maar ook en vooral om het behoud van leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid van de leefomgeving te waarborgen.

U hebt de mooie doelstelling om zoveel mogelijk te bouwen voor “eigen inwoners”. Maar navraag leert dat de Gemeente niet kan aangeven, voor de nieuwbouw van de laatste 3-5 jaar, hoeveel mensen van buiten - en hoeveel van binnen de Gemeente van die nieuwbouw geprofiteerd hebben. Opmerkelijk dat de Gemeente, ondanks haar bevolkingsadministratie, niet weet of en in welke mate u er in slaagt die belangrijke doelstelling te bereiken.

In de 60-er jaren waren we nog een tuindersdorp, waarin het vervoer in belangrijke mate per boot plaats vond. In die tijd vond de ruilverkaveling plaats en ontstond de hoofd infrastructuur van Roelofarendsveen als lintdorp.

Omstreeks de eeuwwisseling, toen de tuinbouw terugliep, was er sprake van doorontwikkeling naar een recreatie gemeente. Voor de hand liggend, gezien onze geografische mogelijkheden.

Ondertussen groeien we nu door naar een forensengemeente. Met veel personenauto's per woning en dus veel verkeer. En voor zoveel verkeer is onze wegen infrastructuur ongeschikt.

De OV voorzieningen zijn uiterst mager en bieden nauwelijks een alternatief voor het gebruik van de auto.

Dit groeiproces leidt onvermijdelijk tot ernstige vermindering van de leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid van het dorp. Dat is een probleem voor de huidige inwoners, die deswege over het algemeen weinig solidariteit voelen met (toekomstige) woningzoekers van buiten. Er moet een evenwicht zijn tussen de bouwambities en de infrastructurele verkeersmogelijkheden, de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, het milieu en de financiële draagkracht (nu en in de toekomst) van de gemeente.

Wij zijn bang dat het voorliggende verdichtingsplan, gezien de consequenties er van, die balans ernstig verstoort.

Vanuit een visie op wat voor gemeente je in de toekomst wilt zijn en wat daarvoor nodig is, zou er gekeken moeten worden naar mogelijkheden en beperkingen.

Bouwen we binnen de beperkingen van de (verkeers)infrastructuur of creëren we de fondsen om de structuur aan te passen aan de bouwplannen?

Als je, vanwege teveel schade aan het leefmilieu niet zoveel kunt bouwen als je wilt, moet je niet meer willen bouwen dan je kunt binnen een volwaardig leefmilieu.

2	ONZE ZORGEN
----------	--------------------

In uw vergadering van 15 juli jl werd het voorstel om 400 woningen extra te bouwen in Braassemerland vooral gemotiveerd door het compenseren van de dreigende financiële tekorten.

Helaas worden alle financiële cijfers geheim gehouden, waardoor wij als burgers daarover niet kunnen oordelen. We hebben echter wel zo onze twijfels, want "angst" is in dit soort situaties een slechte raadgever.

Is er uit de lessen van het verleden genoeg geleerd om herhaling te voorkomen?

Het verdichtingsplan moet zoveel winst opleveren dat de dreigende verliezen worden “geneutraliseerd”. Heeft het College u als Raad een projectbegroting voor de Verdichting afzonderlijk gepresenteerd? Waren daarin ook de gevolgkosten (ontsluiting, onderhoudskosten vanwege verzakking ed.) opgenomen? En was die projectbegroting geloofwaardig genoeg om tot een budget neutrale Grex te komen? U weet daar hopelijk voldoende over als u gaat besluiten. Want pas op voor het gevaar van “je rijk rekenen en vervolgens arm leven”.

De consequenties van het verdichtingsplan zijn groot en onaanvaardbaar.

1 Het “verzakkingsprobleem”

Het verdichtingsplan met 400 extra woningen brengt naast een hogere opbrengst, vanwege de te verwachten verzakking, ook hogere bouwkosten met zich mee, evenals langjarig hogere onderhoudslasten aan wegen, riolen, kabels en leidingen

Niet voor niets is Dura Vermeer nu al bezig om in een “nieuwe” wijk als “de Poelen” de riolering te herstellen.

- Uit de Omgevingsvisie Kaag en Braassem blijkt dat de Gemeente zich bewust is van de ernst van de daling. De tekst van paragraaf 3 “Klimaatadaptatie en Waterveiligheid” luidt: **“Meer dan 40% van onze gemeente is gevoelig voor daling. In delen van onze gemeente daalt de bodem met wel 60 cm per 30 jaar. (dwz 30cm in 15 jaar)** Dit heeft grote gevolgen voor de leefomgeving, zoals verzakkingen van wegen en gebouwen, en vraagt om een toekomstbestendige aanpak.”
- Naar aanleiding van de commissievergadering Visie en Advies van 31 Maart zijn door MKB, CDA en SvKB vragen gesteld ter voorbereiding op de Raadsvergadering van 14 April jl. In een ongedateerd antwoord schrijft wethouder Peters “dmv voorbelasting wordt geanticipeerd op bodemdaling voor het openbaar gebied. De rekenuitgangspunten zijn dat er een restzetting is van **maximaal 15cm in 30 jaar.**”

Hoogst onwaarschijnlijk !!!

De huizen zijn wel onderheid, maar het openbaar gebied niet. Dat gaat een bom duiten kosten wegens verzakking van wegen, rioleringen, kabels en leidingen. Het is verstandig om bij de financiële invulling van de Grex de te verwachten onderhoud

kosten voor de komende 50 jaar mee te kapitaliseren. Want de burger zal uiteindelijk die lasten moeten gaan dragen.

- 50 jaar wonen aan de Langeweg heeft geleerd dat na 15 jaar het verschil tussen terras en kamervloer zo'n 35 cm bedroeg, zodat na verhoging met 22m³ zand, piepschuim en hoogovenslakken we weer 15 jaar vooruit konden. Daarna was het hoogte verschil weer zo'n 35 cm en hebben we het terras maar onderheid met een 10 tal palen van 13m lengte. Ondanks een 6m diepe beschoeiing hoeven we jaarlijks nu alleen nog maar de tuin wegens verzakking te verhogen. En dan wonen wij nog op een redelijk stevig deel van de Oostpolder.

De verdichting is echter gepland op het slapste deel van de polder. Een historisch erfgoed. Een moeras uit de Braassem, ontwikkeld door jarenlange cultivatie tot wat het nu is. Een uniek brokje natuur, met ruimte voor vogels, vissen en vegetatie.

Gelukkig heeft het College ons in antwoord op onze vragen geschreven een second-opinion over dit probleem te vragen.

.

2. De 2^e ontsluitingsweg via de Plantage.

De Plantage vormt de aansluiting op de Galgekade. Die kade vormt de laatste recreatieve voorziening om nog langs de Braassem te kunnen fietsen, te lopen of te zitten. En daar wordt veel gebruik van gemaakt

De toegang tot deze recreatieve voorziening wordt, als consequentie van het plan, wezenlijk belemmerd. Maar nergens wordt een adequate oplossing aangegeven. Waarom? Niet belangrijk genoeg? Of komt tijd komt raad? En schuiven we dat lastige probleem maar voor ons uit? Een doeltreffende verkeersveilige oplossing voor de sterk verschillende verkeersstromen op die plek is kostbaar. De kosten zijn een gevolg van het verdichtingsplan en komen dus ten laste van de Grex.

Opvallend is dat in het voorstel voor de Raadsavond van 31 Maart gesproken wordt over "Een tweede (**noodzakelijke**) ontsluiting van het gebied te realiseren, met de noodzakelijke aanpassingen aan het omliggende wegennet."

In uw Raadsvergadering van 14 April is ook het Mobiliteitsrapport Braassemerland van Goudappel besproken. Daarin staat "De Oeverdreef heeft momenteel een richtlijncapaciteit van 6.000 motorvoertuig bewegingen per etmaal. Door infrastructurele aanpassingen, waaronder het toevoegen van fietssuggestiestroken en

het herinrichten van parkeervakken, kan deze capaciteit worden verhoogd tot circa 8.000 voertuigen per etmaal. **Daarmee is een tweede ontsluiting niet noodzakelijk.**”

Een 2^e ontsluiting is dus kennelijk geen noodzaak, maar een nieuwe keuze.

3. Het verkeersprobleem

1 Het op 1 september jl. gepresenteerde Verkeersrapport **voldoet niet** aan het amendement waartoe de Raad in April heeft besloten. Want het heeft geen compleet verkeerscirculatieplan opgeleverd.

Omdat bv

- de rotonde bij het Veenderveld met zijn aansluiting naar A4, Provinciale weg, Oud Ade, Rijksweg en Nieuwe Wetering, niet is meegenomen. (zie fig 3.1)
- in de figuren B1.3 en B1.4 het aantal woningen per verkeersmodelzone is weergegeven voor 2019 resp. 2040. Opvallend is wat ontbreekt. De flats aan de Plantage, de “woningen” op de camping en alles wat aan de andere zijde van de Alkemadelaan ligt. Ook die genereren verkeer. Dat maakt de uitkomst niet representatief voor de werkelijkheid.
- bijlage 3 aangeeft welke harde en zachte plannen in het verkeersmodel zijn opgenomen. Die opgave is verre van volledig, maar bepaalt – naast andere factoren - wel mede de uitkomst .
- in hoofdstuk 4 wel de verkeersveilige capaciteit van Plantage en Meerkreuk zijn aangegeven, maar dat onderzoek naar de verkeersveilige capaciteit van de Langeweg ontbreekt
Kennelijk niet belangrijk genoeg voor de 2e ontsluiting. **!!??**

- a. Het rapport is voor leken **onbegrijpelijk en ontoegankelijk**. En waarschijnlijk ook voor raadsleden die, om een verantwoord besluit over het totaal te kunnen nemen, een goed inzicht/gevoel nodig hebben over de aard en omvang van de verkeersproblematiek.
- b. Het rapport is **inconsistent**. In de vorige verkeersrapporten werd gesproken over een capaciteit van kruispunten en wegen in termen van “restwoningen”, nu van “pae’s” (personenauto equivalenten). De relatie ertussen blijft onbelicht. Het maakt de rapporten onvergelijkbaar, terwijl het laatste verkeersrapport wel de voorgaande concept rapporten “als definitief vaststelt”.

Het rapport van Goudappel van 20 december 2024 is over het kruispunt Oeverdreef/Noordeinde /Braassembledreef duidelijk “ Wel moet er een verkeerslichtinstallatie op dit kruispunt worden gerealiseerd.”

Uit het rapport van 25 Augustus echter blijkt het verkeerslicht niet meer nodig te zijn. Alsof het verkeer minder gaat worden de komende jaren !?

- c. Het rapport is **ongeloofwaardig**. Het suggereert een betrouwbare glazen bol te zijn met voorspellingen over 2040, terwijl de feiten van vandaag al slechter zijn. Keuzes in het rapport worden slechts beperkt onderbouwd en/of toegelicht.

Ter illustratie.

Het belang van het begrip “restwoningen” blijkt duidelijk uit het eerder aangehaalde antwoord van wethouder Peters, dat uitging van aanbevelingen uit het rapport Goudappel van 20 december 2024.

Onder het kopje “AD 2 verkeersonderzoek” staat:

“De ontsluiting via de Galgekade/Plantage richting de Langeweg heeft momenteel een restcapaciteit van 278 woningen. Door de weg te verbreden naar 5,8m ontstaat er extra ruimte voor 555 woningen, dus totaal 833 woningen.

Echter de Langeweg heeft een restcapaciteit van 806 woningen (uitgaande dat er 60% van de verkeersbewegingen in westelijke richting wordt afgewikkeld en wordt dus bepalend voor de totale restcapaciteit”

Vervolgens: “Dus met max 450 (Oeverdreef) en 806 (Plantage/Langeweg) zijn er in fase 3-10 totaal 1256 woningen te realiseren.”

En dan komt het.” De Plantage sluit aan op de Meerkreuk. De Meerkreuk heeft een restcapaciteit van 323 woningen. Gelet dat de verwachting is dat 40% van de verkeersbeweging richting Meerkreuk zal gaan , zou dit moeten passen (40% van 806=322).”

Helaas. Het sommetje deugt niet!! Want als 60% gelijk is aan 806 woningen, dan is $40\% = 40/60$ van 806= 537 woningen richting Meerkreuk. En **dat past helemaal niet!!!** Bovendien zijn de verkeerstellingen, waarop de conclusies zijn gebaseerd, verricht in de periode 3 t/m 16 April 2024. Dus toen Braassemzicht met 49 woningen nog

niet was opgeleverd. Verder ontbreken ook het project Brookland/Digros (met 50 appartementen), het Schapenlandje (100 woningen) en de voorgenomen verdichting Wilgestraat-Essenweg.

KORTOM ER DREIGT EEN VERKEERSCHAOS ALS BRAASSEMERLAND CONFORM HET VERDICHTINGSVOORSTEL TOT UITVOERING KOMT.

- d. **De uitkomsten** van het (concept?) model Holland Rijnland (2024) **worden als waarheid gepresenteerd.” Het model zegt**”, terwijl het gewoon een rekenmodel is, dat door mensen wordt gevoed. Het is een simulatiemodel. Het gaat om de invoer, de rekenregels, de variabelen en de ingestelde waarden ervan, waarmede gerekend en gestuurd wordt. **Er worden aannames en keuzes door mensen gemaakt. En die bepalen de uitkomst.**

Als voorbeeld dient de verdeling van de verkeersgeneratie bij 1550 woningen tijdens de spitsuren over de ontsluitingswegen Oeverdreef en Galgekade.

“Conform het regionale verkeersmodel Holland Rijnland rijdt van al het verkeer van Braassemerland, van/naar fase 3 t/m 10, 71% via de Oeverdreef en 29% via de Galgenkade” Dwz, het gaat om 7800 en 2350 = totaal 10.150 verkeersbewegingen / dg.

Alsof het model iets vanuit zichzelf zegt. Neen, mensen voeden het model met gegevens en het model berekent dan een resultaat. Hoe gevoelig is het rekenmodel bij andere schattingen? Wat is het effect van een andere verdeling als 80/20 of 50/50 op de verkeersstromen en kruispunten. Welke effecten heeft het als er meer dan de veronderstelde 1,3 auto/woning komt (is te verwachten bij meer forensen) of als het aantal verkeersbewegingen afwijkt van de 6,5 bewegingen per woning/etmaal waar nu mee gerekend is. Welke betrouwbaarheidsmarges gelden er voor de uitkomsten? Daarover weten we helaas niets.

4. ONS ADVIES EN VOORSTEL

Gegeven de ernst van onze zorgen in het licht van de consequenties van het verdichtingsplan, het ontbreken van urgentie vanwege de langjarige effecten en **het grote belang van een verantwoorde beslissing** door u als Raad,

zien wij niet de noodzaak om uzelf de hoge tijddruk op te leggen om op 29 september a.s. een definitief besluit te nemen.

Ons advies is: Doe een pas op de plaats en doe eerst nog nader onderzoek voordat u dit belangrijke vergaande besluit gaat nemen.

Voorstel:

Stel de noodknop in werking en besluit tot nader onderzoek, teneinde eerst een besluit te nemen over de benodigde verkeersinfrastructuur voor de kernen Roelofarendsveen en Oude Weteringen. Om vervolgens een definitief besluit over uw al dan niet aangepaste bouwplannen te nemen.

Concreet:

- A **Een second opinion vragen** over de te verwachten verzakking en de effecten op de bouwkosten en de te verwachten onderhoudslasten
- B. **Een verkeerscirculatieplan maken - inclusief de aansluiting op A4 en A44 (Alkemadelaan-brug over ringvaart) - voor de kernen Roelofarendsveen en Oude Wetering** bij voorkeur door:
- 1 Het instellen van een gemengde verkeerscommissie – van beperkte omvang – die betrokken wordt bij het tot stand komen van het plan en het toepassen van een verkeersmodel. In zo'n commissie zijn vertegenwoordigd Raad, ambtenaren, burgers, verkeersdeskundigen.
 - 2 Aan te geven dat het verkeerscirculatieplan zich niet beperkt tot de verkeerstechnische aspecten, maar ook verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu omvat.
- De kern van het rapport bestaat uit:
- Uitvoeren van een “o-meting”
 - Zichtbaar maken van de effecten van 1150 woningen
 - Zichtbaar maken van de effecten van 400 extra woningen
 - Perspectief 2035/40 in varianten Min – Max-Waarschijnlijk

Wij zijn gaarne bereid u daarbij te ondersteunen.

Namens de belangengroep Langeweg

Ir. P.J. de Visser

Bedrijfskunde (econometrie)

R.J.P. de Jeu

Finance & Control, Datascience