
SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Zaaknummer 951393

**Datum
indiening
vragen** woensdag 21 januari 2026

Onderwerp Verleende omgevingsvergunning fase 4a en 4b Braassemerland(realiseren 99 en 150 woningen/appartementen)

**Indiener
vragen** Samen - Bax (Hilde)

Toelichting Samen heeft kennis genomen van verleende omgevingsvergunningen, (datum publicatie 19-12-2025) voor Braassemerland: realiseren 99 woningen tussen Glanswier en het Braassemermeer 'Aan de Braassem fase 4a en het realiseren van 150 woningen / appartementen 'Aan de Braassem fase 4b – tussen Noordeinde en Noorderhemweg te Roelofarendsveen.

Op 29 september 2025 zijn de amendementen C en D betreffende Omgevingsplan Braassemerland, agendapunt 8, door de meerderheid van de raad aangenomen

1) In amendement C van VVD wordt in beslispunt 2b vastgelegd dat de gemeente zich verbindt om periodiek verkeersmetingen en tellingen uit te voeren. In ieder geval voorafgaande aan de vaststelling van een volgende bouwphase, en hierop de verkeersmodellen te actualiseren en de resultaten met de VOF en de raad te delen.

2) In amendement D van CDA wordt vastgesteld dat een aantal uitgangspunten van de voorliggende verkeersrapporten tot op heden discutabel zijn. Punt 5 geeft aan dat (uit vragen van SAMEN is gebleken) dat gemeentelijke verkeerstellingen uit 2025 nu al een gelijkwaardige hoeveelheid verkeersbewegingen laten zien ten opzichte van de prognose cijfer 2040 welke firma Goudappel voorspelt.

3) De beantwoording van de vooraf gestelde vragen door SAMEN (zie vermelding #1 20250929 en #2 20250929) wordt gesteld dat de 'theoretische' verkeerstellingen van de gerenommeerde verkeersbedrijven (zoals Goudappel) valide zijn en worden aangenomen. SAMEN maakte juist zichtbaar dat de eigen fysieke gemeentelijke tellingen van de Braassemdreef al in 2025 de hoeveelheid verkeer laat zien als de 'theoretische verkeersprognose van 2040'.

1. Hoe verhoudt de verleende omgevingsvergunning zich tot het aangenomen amendement C van 29-09-25? Er zouden toch periodiek verkeersmetingen gedaan worden, in ieder geval voorafgaand aan de vaststelling van een volgende bouwphase dd 19-12-25?

Antwoord college

De omgevingsvergunning verhoudt zich in de basis niet tot het aangenomen amendement C. Dit amendement is gekoppeld aan het door de raad genomen besluit (d.d. 29 september 2025) om akkoord te gaan met de verdichting van Braassemerland tot maximaal 1.550 woningen, waarvoor het komende jaar een RO-procedure zal worden doorlopen. De betreffende vergunning is verstrekt voor fase 4a en 4b en is (zoals toegelicht in de ruimtelijke onderbouwing bij de vergunning) uitgewerkt conform het bestaande bestemmingsplan uit 2019 en met de toegestane dichtheden zoals in deelgebied De Poelen als maximaal is toegestaan. Het betreft dus een uitwerking binnen de kaders zoals deze zijn vastgelegd in het bestemmingsplan dat op dit moment van toepassing is.

In het kader van de verdichting én de invulling van amendementen B en C wordt door Haskoning momenteel een verdiepend verkeersonderzoek uitgevoerd, waarin een monitoringsplan wordt opgenomen. Als input gelden tellingen die in opdracht van de gemeente zijn uitgevoerd in de periode april–mei 2024. Dit betreft zowel tellingen binnen als buiten het plangebied. Daarmee is sprake van een ‘nulsituatie’, die in de rapporten van Goudappel al is verwerkt en nu in het verdiepende onderzoek van Haskoning eveneens wordt opgenomen. Dit wordt beschouwd als het eerste meetmoment in de monitoring, omdat er vanuit Braassemerland geen andere projecten tussen toen en nu zijn opgeleverd. Haskoning zal in het monitoringsplan vervolgens aangeven hoe, waar en met welke frequentie gemeten moet worden.

Daarnaast verduidelijkt het college dat met “vaststelling van een volgende bouwfase” wordt bedoeld: het bestuurlijk moment waarop de gemeente en/of de VOF besluit om een volgende fase daadwerkelijk in uitvoering te brengen (bijvoorbeeld het vrijgeven van een volgende fase binnen de project- en uitvoeringsplanning en/of het besluit om de planologische stap voor die fase in procedure te brengen). Voorafgaand aan dat moment worden verkeersmetingen/-tellingen uitgevoerd conform het monitoringsplan, worden deze getoetst aan de verkeersmodellen (en waar nodig worden die geactualiseerd) en worden de resultaten met de VOF en de gemeenteraad gedeeld. Deze afspraken worden (conform het raadsbesluit van 29 september 2025) vastgelegd in een overeenkomst met de marktpartijen.

Het monitoringsplan (als onderdeel van het verdiepend verkeersonderzoek) zal als basis dienen voor de ETFAL (de Evenwichtige Toedeling van Functies Aan Locaties, voorheen ‘Ruimtelijke Onderbouwing’), die in het nieuwe omgevingsplan wordt opgenomen. Hiermee is er een wettelijke basis waar de aanvragers zich aan moeten houden bij de uitwerking van het omgevingsplan. Haskoning levert in dat kader (als onderdeel van hun opdracht) ook teksten aan voor de ETFAL.

De effecten van fase 4 (en straks 5) zijn merkbaar zodra deze in gebruik worden genomen. De verwachting is dat dit in 2028 zal zijn.

2. Kan het college uitleggen wat er verstaan wordt onder ‘valide’ en ‘betrouwbare’ theoretische berekeningen door het onderzoeksbureau Goudappel? Hoe worden verschillen tussen eigen fysieke tellingen en theoretische modellen verklaard?**Antwoord college**

Zoals de raad bekend is, is in een second opinion door Haskoning (d.d. 19 september 2025), als gedeeld met en toegelicht aan de raad, geconcludeerd: “De gehanteerde onderzoeksaanpak (NB: op basis van het vigerende verkeersmodel Holland Rijnland) en het resultaat van de verkeersproductie zijn op een correcte wijze bepaald en op een vergelijkbare wijze uitgevoerd als Haskoning zou hebben uitgevoerd.” Het college is op basis van deze conclusie van mening dat, als twee gerenommeerde adviesbureaus aangeven dat de verkeersafwikkeling mogelijk is en dat de gevolgde onderzoekswijze valide is, deze als betrouwbaar mag worden beschouwd.

Daarnaast heeft Goudappel in de technische briefing aan de raad, in een uitgebreide vraag- en antwoordsessie over de inhoud en de wijze waarop berekeningen worden gemaakt, aangegeven dat incidentele metingen geen recht doen aan metingen over een langere periode die als input worden gebruikt in het regionale Holland Rijnland-model, dat (zoals u bekend en meerdere malen toegelicht) als basis wordt gebruikt voor de verkeersberekeningen.

Verschillen tussen incidentele (eigen) tellingen en uitkomsten uit een regionaal verkeersmodel kunnen onder meer worden verklaard door: (1) verschillen in telperiode (werkdag/weekend, vakantie/niet-vakantie, seizoenseffecten), (2) verschillen in telpuntlocatie (lokale straat versus netwerkbrede routekeuzes), (3) verschillen in definities en omrekeningen (bijv. mvt/etmaal versus spitsuur, en het gebruik van PAE in kruispuntberekeningen), (4) het feit dat modellen scenario's doorrekenen voor een prognosejaar (bijv. 2040) en daarmee andere ruimtelijke plannen en autonome groei meenemen, en (5) variatie in verkeersgedrag door tijdelijke omstandigheden (wegwerkzaamheden, omleidingen, weersinvloed). Om deze redenen wordt monitoring over meerdere meetmomenten toegepast en worden modellen periodiek geactualiseerd op basis van representatieve tellingen. Deze vormen vervolgens weer de basis voor de kalibratie van het Holland Rijnland-model. Zoals hiervoor reeds gesteld: ook in de huidige studie van Haskoning worden de tellingen en het vigerende verkeersmodel weer tegen het licht gehouden en waar nodig geactualiseerd.

3. Welke plannen zijn er om de ongerustheid en gevoelens van willekeur bij inwoners in goede banen te leiden? Hoe gaat de participatie met direct betrokkenen vorm en inhoud krijgen?

Antwoord college

De initiatiefnemers van de vergunning voor fase 4a en 4b handelen in overeenstemming met het door de raad vastgestelde bestemmingsplan 2019. Er is dus geen sprake van willekeur, maar van het standvastig doorvoeren van genomen besluiten. De participatie voor fase 4a en 4b heeft plaatsgevonden en is vastgelegd in een participatieverslag. Dat is gevoegd bij de vergunningaanvraag. Het college is daarnaast blij dat er met het woonprogramma dat wordt gerealiseerd in fase 4 invulling wordt gegeven aan de grote wens (en volgens gemaakte afspraken) om betaalbare woningen te realiseren.

Voor de Ruimtelijke Orderingsprocedure voor de verdichting naar 1.550 woningen zullen (naast de eerste participatieavond van 23 september 2025) nog participatieavonden worden georganiseerd door de VOF Braassemerland samen met de gemeente. Aanvullende zorgen over bijvoorbeeld het verkeer nemen we daarbij weer mee in de verdere ontwikkeling.

De zorgen die zijn geuit op de participatieavond van 23 september 2025 zijn ook aan Haskoning als input voor het verdiepend onderzoek meegegeven. Denk hierbij aan onderwerpen als verkeersveiligheid binnen en buiten het plangebied, maatregelen om verkeersstromen om te leggen binnen het ontwikkelgebied en de input voor de ontsluiting aan de Galgekade. Haskoning stelt ook een monitoringsplan op. De resultaten van dit onderzoek worden openbaar gedeeld. En waar nodig vertaald in concrete maatregelen en vervolgstappen.

4. Hoe voorkomt u toekomstige verkeersopstoppen rondom de bocht Oeverdreef (bij oprit naar de Vomar) en voorrangskruispunt Braassemdreef, Oeverdreef - Noordeinde? Dit kruispunt is al kritiek volgens zowel Goudappel en blijkt ook uit brieven van inwoners.

Antwoord college

Deze conclusie van GoudAppel is nog gebaseerd op de eerste verkennende studie uit 2024. Dit rapport werkte met een verouderd verkeersmodel. Dit model was op dat moment het best

beschikbare, maar voldeed niet meer aan de actuele inzichten en ontwikkelingen in de regio en actuele groeiscenario's van het Centraal Planbureau.

In het verdiepende rapport van Goudappel d.d. 25 augustus 2025 kon gebruik gemaakt worden van het nieuwe, actuele verkeersmodel Holland Rijnland. Dit model is in nauwe samenwerking met de regio ontwikkeld. Dit model sluit beter aan op de ontwikkelingen die zich nu en in de komende jaren voordoen en de laatste ruimtelijke plannen en trends en ontwikkelingen zijn hierin meegenomen. Zoals gedeeld met de raad in de aanloop naar het raadsbesluit van 29 september 2025 is de conclusie dat het kruispunt Oeverdreef/Braassemdreef/Noordeinde en het wegennet ernaartoe voldoet voor de hele afwikkeling van fase 4 en 5, zonder dat hier ingrijpende aanpassingen aan het kruispunt voor nodig zijn. De conclusie is hierna gecontroleerd in de door u gevraagde second opinion van Haskoning.

Zoals eerder aangegeven worden in het lopende en verdiepende onderzoek van Haskoning de verkeerprognoses opnieuw beoordeeld, conform de gebruikelijke werkwijze bij dit type studies. Ook de aandachtspunten rondom de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid worden daarin expliciet meegenomen. Als uit deze herijking blijkt dat er sprake is van verkeersopstoppen en dat hier maatregelen voor nodig zijn, dan worden deze geconcretiseerd voordat deze met uw raad gedeeld wordt, waarna er actie ondernomen kan worden.
