



Nieuwsbrief nr. 70

18 september 2025

UITNODIGING

Op **woensdag 1 oktober a.s.** bent u van harte welkom op een openbare raadsbijeenkomst van de gemeente. Dit keer gaan wij niet naar Roelofarendsveen, maar komen leden van de gemeenteraad naar Woubrugge.

Locatie: Café Die Twee, Bateweg 78 in Woubrugge

Aanvangstijd : 19.30 (zaal open om 19.00 uur)

(Deze bijeenkomst is ook via de gemeentelijke live stream te volgen, maar indien u in de gelegenheid bent zelf aanwezig te zijn wordt 'meepraten' een stuk makkelijker).

Aanleiding

Directe aanleiding voor deze bijeenkomst is de brief die wij na het vrijgeven en bestudering van de WOB (Wet Openbaar Bestuur) stukken inzake de Karperhof op 10 april jl. aan College en Raad hebben gestuurd. In deze brief, die wij als bijlage (1) hebben toegevoegd hebben wij vragen over het besluitvormingsproces gesteld, maar ook vragen met betrekking tot de ontsluiting van het plan Karperhof en in het verlengde ook specifiek van Woubrugge. De verkeersveiligheid, zeker voor het langzaam verkeer neemt steeds meer af en de onderbouwing van de gemeente dat het allemaal verantwoord is 'rammelt' volgens ons en is o.i. gericht op het wéér vooruitschuiven van noodzakelijke beslissingen met betrekking tot ontsluiting en verkeersveiligheid.

Onze brief dreigde even als 'ter kennisgeving en hamerstuk' in het archief te verdwijnen maar gelukkig was er een fractie meerderheid om onze brief in de raad te behandelen. Maar dan blijft het toch allemaal een beetje afstandelijk en vanuit de raad & griffie kwam het idee om dus ter plekke in Woubrugge een bijeenkomst over o.a. dit onderwerp te organiseren.

Naast ontsluiting en verkeersveiligheid is er ook ruimte om andere onderwerpen die ons in Woubrugge bezighouden te bespreken.

Dus.... Welkom op deze bijzondere avond. Altijd goed om met elkaar en onze politieke vertegenwoordigers het wel en wee van Woubrugge te bespreken.

Rectificatie

Onze Algemene Leden Vergadering van onze Dorpsraad hebben wij doorgeschoven naar:

14 november 2025

Tijdens deze bijeenkomst zullen wij ook 'het leukste idee' voor Woubrugge kiezen en bekendmaken.

Uiteraard ontvangt u tijdig de agenda voor deze vergadering.

(de datum vrijdag 10 oktober mag u dus uit uw agenda verwijderen).

In onze volgende Nieuwsbrief (medio oktober) is er weer aandacht voor actuele zaken en uiteraard de uitnodiging voor de ALV.

Ondertussen bent u altijd voor nieuws en achtergrondinformatie welkom op onze website www.dorpsraadwoubrugge.nl.

Hier vindt u ook de adressen van meer websites die u momenteel uitstekend kunnen informeren over de laatste ontwikkelingen m.b.t de windturbines in het Groene Hart.

Wij ontmoeten u graag voor een constructieve avond op **1 oktober a.s.** in onze uitvalsbasis Café Die Twee.

Bestuur Dorpsraad Woubrugge

Bijlagen: 1.Brief aan de gemeente 10 april 2025

2. Kanttekeningen bij de brief

3. Situatiefoto's

Bijlage 1: Tekst brief aan de gemeente



Gemeente Kaag en Braassem
T.a.v.: leden van de Gemeenteraad

Vereniging Dorpsraad Woubrugge

Datum: 10 april 2025

Betreft: Vraagtekens na bestudering van de vrijgegeven 'Karperhof papers' (dossier 545640)

Geachte leden van de Raad,

Op 17 juni 2024 heeft u middels een hamerstuk het plan voor de bouw van de Karperhof goedgekeurd. Nu de documenten n.a.v. een beroep op de WOB zijn vrijgegeven, kunnen wij als Dorpsraad aan de hand van de stukken een helder beeld opbouwen van alle stappen die tot uw hamerstuk hebben geleid. Het levert ons een interessant inkijkje in het wordingsproces, maar al lezend kregen wij steeds meer de indruk dat hier een plan is doorgedrukt dat voorbijgaat aan goede verkeerskundige adviezen van Bureau Goudappel, en in eerste instantie ook de adviezen van uw eigen ambtenaren. Met het doordrukken van het bouwplan wordt de kern van het echte probleem gebagatelliseerd, niet opgelost, en wederom naar de toekomst doorgeschoven.

Voor de goede orde: hier in Woubrugge is vrijwel iedereen content met de realisatie van 66 woningen, wat goed is tegen de vergrijzing, de gewenste doorstroming en het behoud van onze jongeren.

Onze aandacht en frustratie richt zich echter al jaren op de verkeersveiligheid in ons dorp, specifiek met betrekking tot het langzaam verkeer (fietsers en wandelaars) en de ontsluiting van Woubrugge. De problematiek van een overbelaste Bateweg, momenteel onze enige echte ontsluitingsweg, staat hierin centraal.

Een goede start De gemeente heeft Bureau Goudappel gevraagd om voor de kern Woubrugge een verkeersstructuurplan op te stellen. De opdracht van dit VSP (25-1-2022) luidt: *'het realiseren en handhaven van een verkeersveilig wegennet in Woubrugge'*. Goudappel concludeert dat de extra verkeersdruk door alle ruimtelijke projecten in de periode 2020-2030 leidt tot een aantal potentieel verkeersonveilige situaties.

Waar ging de gemeentelijke regie verloren? Gedurende lange tijd was de gemeente voorstander van een tweezijdige en gelijkwaardige ontsluiting. Dit blijkt uit diverse e-mails van ambtenaren (en bestuurders), waarin wordt aangegeven dat alleen een ontsluiting voor het snelverkeer via Turfeiker niet wenselijk is. Betrokken ambtenaren hebben in eerste instantie dan ook actief onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een tweezijdige en meer gelijkwaardige ontsluiting.

De omslag komt wanneer de ontwikkelaar in december 2023 aangeeft dat hij vanuit de projectkosten de aangedragen oplossingen, waaronder een gelijkwaardige ontsluiting via de Vingerhoedtstraat, Oudendijkseweg of Leidse Slootweg, niet kan financieren. Daar hebben wij begrip voor; bij dit soort ingrijpende oplossingen is een investering van de gemeente onvermijdelijk. Het wordt dan ook duidelijk dat de gemeente niet voornemens is om aan een betere ontsluiting mee te werken.

De ontwikkelaar heeft inmiddels Bureau HGCA een second opinion laten opstellen. Beide rapporten concluderen, zoals verwacht, dat het accepteren van de overschrijding van de verkeerscapaciteit de meest haalbare optie is. HGCA stelt dat de verhoging van de verkeersdruk door de voorgenomen herinrichting van de Bateweg beperkt blijft. De leefbaarheidseffecten worden volgens hen gemitigeerd, en de veiligheid van voetgangers en fietsers zou niet in gevaar komen. Dit laatste wordt echter slechts in één zinnetje aangestipt in twee rapporten, wat in onze ogen onvoldoende is.

Een veelgebruikt argument is dat het verbeteren van de passeerbaarheid op een deel van de weg (tussen de Julianastraat en de Van Woudeweg) de doorstroming bevordert. Technisch gezien is dat gedeeltelijk waar, maar iedereen begrijpt dat het opstropen bij het volgende knelpunt zich hierdoor nóg sneller zal voordoen. Voor alle duidelijkheid: dit betreft het meest zuidelijke deel van de Bateweg, met de aansluiting op de N446. Dit is een smalle weg waar fietsers zich tussen de auto's door van rechts naar links moeten manoeuvreren om bij het fietspad te komen. Bureau Goudappel adviseert hier een scheiding tussen fiets- en autoverkeer en concludeert dat de maximale capaciteit van deze weg nu al fors wordt overschreden. Ook voetgangers worden bij de herinrichting van de Bateweg onvoldoende beschermd. De doorstroming voor auto's wordt tussen de Julianalaan en de Van Woudeweg weliswaar verbeterd, maar dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid voor voetgangers. Aan de oostzijde verdwijnt een heel trottoir, dat in onze ogen verandert in een onbruikbare uitstapstrook, denk aan kinderen en mensen die slecht ter been zijn. Aan de andere zijde wordt het trottoir smaller, tot slechts 1,50 meter. Bewoners van het Beatrixplantsoen moeten, zonder zebrapad, tussen geparkeerde auto's door oversteken om van een trottoir gebruik te kunnen maken. Het argument dat het hier een 30 km/u-weg betreft en dat een goede oversteekbaarheid dus mogelijk zou zijn, overtuigt niet. In werkelijkheid zal door de verbreding van de rijweg de gemiddelde snelheid van het autoverkeer eerder toenemen. De 'afremmende' functie van de huidige wegversmalling verdwijnt, en de rechte weg zal automobilisten uitnodigen om sneller te rijden. De dagelijkse praktijk laat nu al zien dat er veel te hard wordt gereden. Hoewel de 30 km/u-zone op papier bestaat, schetst de werkelijkheid een ander beeld.

Vreemd Wat ook opvalt, is dat er twee verkeersrapporten van HGCA zijn verschenen op 24 oktober 2023. Uw raad heeft een eerste versie ontvangen als bijlage voor de besluitvorming. Een tweede, meer uitgebreide variant van dit rapport komt via de Strategisch adviseur RO in augustus 2024 op tafel. De vraag of het ontbreken van deze informatie bij uw besluitvorming een rol had kunnen spelen, laten wij graag bij u.

Conclusie Terugkijkend op het proces van besluitvorming kunnen wij niet anders dan concluderen dat verkeersveiligheid (zeker voor het langzaam verkeer) en de ontsluiting van het bouwplan in Woubrugge minder prioriteit krijgen zodra het financiële consequenties heeft voor de ontwikkelaar en gemeente.

Wij hadden lange tijd vertrouwen dat de ontsluiting en daarmee de verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel van de planvorming zou zijn, maar weten nu beter en vrezen voor de toekomst. Na de bouw van het IKC, met veel overstekende voetgangers en fietsers (= lees kinderen), is er plek voor ca. 40 woningen op de Emmalaan. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat de daar dan actieve projectontwikkelaar middels een second opinion ook zal concluderen dat deze ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid op de Bateweg.

Een verkeerde keuze De keuze voor een hamerstuk blijft in dit dossier voor ons een verkeerde keuze. Als bespreekstuk was er meer tijd en reflectie mogelijk geweest. Dit had vrijwel zeker tot een beter resultaat voor alle partijen kunnen leiden (iets meer participatie kan geen kwaad). Zeker als wij lezen dat er in Roelofarendsveen vanwege verkeersveiligheid een tijdelijk fietspad wordt aangelegd en voor een wijk van 45 woningen een veilige nieuwe ontsluiting.

Wat ons echt frustreert is het gegeven dat Woubrugge al ca. 20 jaar de ontsluiting van het dorp op de agenda heeft staan en de gemeente dit ook al 20 jaar voor zich uitschuift. Jammer, want gefaseerd in de tijd was er inmiddels veel mogelijk geweest.

Daarom verzoeken wij de raad met klem om de overwegingen van Bureau Goudappel opnieuw te bekijken en te zorgen voor een verkeersplan dat daadwerkelijk rekening houdt met de veiligheid en het welzijn van alle inwoners van Woubrugge. Wij hopen dat u onze zorgen serieus neemt en bereid bent om de nodige investeringen te doen voor een duurzame en veilige oplossing. Alleen zo kunnen wij ervoor zorgen dat Woubrugge een leefbaar en aantrekkelijk dorp blijft voor huidige en toekomstige generaties.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur van Vereniging Dorpsraad Woubrugge,
Johan Forsch Voorzitter

Bijlage 2

Kanttekeningen bij onze brief van 10 april 2025

De suggestie dat door 'aanpassingen' van de Bateweg de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer niet afneemt.

- De enige 'aanpassing' is dat de passeerbaarheid tussen Julianalaan en Van Woudeweg wordt verbeterd (andere aanpassingen zoals door Goudappel voorgesteld, opheffen haaksparkeren en duidelijk fietsstroken blijven achterwegen. Verbetering alleen voor het gemotoriseerde verkeer.

Berekeningen voor capaciteit en doorstroming

- Alle berekeningen zijn gebaseerd op het gebruik van het gemotoriseerde voertuigen (mvt). Gemakshalve wordt weggelaten dat er op het meetpunt in een gemiddelde week ook ca 5700 fiets bewegingen zijn. Blijken van secundair belang omdat zij in de categorie < 15 km per uur vallen ??

De heilige graal van 30 km

- Steeds wordt teruggegrepen dat voor alle wegen in de kern 30 km de limiet is , wat in de praktijk heel anders wordt ervaren. Zeker met betrekking tot de Bateweg waarvan de verkeersfunctie steeds meer de overhand krijgt boven de verblijfsfunctie.(Bateweg= enige volwaardige ontsluitingsweg)

De winnaar en de verliezers

- De winnaar is de auto, de verliezers zijn de fietser en de wandelaar die tussen Julianalaan en Van Woudeweg een uitstapstrook van 40 cm en een minimaal trottoir overhoudt. Formeel mag je overal oversteken, maar dat is op papier wel waar, maar wij gaan uit van de realiteit, wat het oog ziet en dagelijks wordt beleefd.

Het toekomstig IKC en de woningbouw op de Emmalaan

- Deze ontwikkelingen zijn door de RvS bewust buiten hun oordeel gehouden (hebben nog geen formele status). Dit betekent dat het hele verkeersonderzoek bij de planvorming voor de Emmalaan weer moet worden opgestart.

Voorstel aan de gemeente

- De Gemeente gaat nadat de bewoners van Woubrugge 20 jaar hebben mogen 'dromen' over een tweede ontsluiting serieus in gesprek met betrekking tot ontsluiting en verkeersveiligheid.
- Een tweede ontsluiting vraagt veel tijd, maar hoever hadden we inmiddels al kunnen zijn. Dus nu serieus en zonder (financieel) voorbehoud beginnen.
- De verkeersveiligheid van het langzaam verkeer wordt voortvarend aangepakt en begint met erkenning dat dit nodig is.
- De gemeente verschuift zich niet meer achter een welgevallig verkeersonderzoek van een projectontwikkelaar, zeker als dit financieel goed uitkomt.

Voorstel aan u als raad

- Bespreek onze brief in uw raad en adviseer het college van B&W om nu serieus werk te maken van onze zorg, zeker m.b.t. de verkeersveiligheid op de Bateweg en Woubrugge als geheel.

Bijlage 3: Situatie foto's

Aansluiting N446 belangrijkste knelpunt



Sluis tussen Julianalaan en Van Woudeweg



← Bateweg: Verblijfsfunctie neemt af door de verkeersfunctie die steeds meer de overhand krijgt (als enige volwaardige ontsluitingsweg van WB). Onmogelijke uitstapstrook van 40 cm. →
Bewoners van het Beatrixplantsoen moeten oversteken om gebruik te maken van een minimaal trottoir van 1,5 m. → →

40- 210-

564-

210- 150 cm

