
SCHRIFTELIJKE VRAGEN

ZAAKNUMMER	650989
Datum indiening vragen	7 mei 2024
Van	De fractie van PRO Kaag en Braassem
Gericht aan	College van burgemeester en wethouder
Onderwerp	Karperhof, Woubrugge

Toelichting

Bewoners uit Woubrugge hebben ons op het volgende geattendeerd:

Volgens de inwoners bestaat de verkeersstudie HGCA op onvolledige en niet representatieve informatie. Tevens houdt de verkeersstudie geen rekening met toekomstige ontwikkelingen zoals nieuwbouw op het huidige terrein van de basisschool. Hierdoor voldoet het voorstel voor het wijzigen van het bestemmingsplan niet aan het principebesluit. De door ons opgeleverde berekeningen tonen aan dat de toename van het aantal verkeersbewegingen NIET opgevangen kan worden binnen de bestaande infrastructuur. Het plan Karperhof voldoet daardoor niet volledig aan het principebesluit en voldoet niet aan de eisen die gemeente heeft gesteld aan de initiatiefnemer Nolina/Jobo de Bouwers ten aanzien van de verkeersontsluiting. Naast het feit dat de voorgestelde oplossing een onlogische oplossing is, laat men ook inwoners vele kilometers omrijden om naar de provinciale weg te rijden. Ontsluiting via de Vingerhoedtstraat en de Tuindersweg is de meeste milieuvriendelijke oplossing. Hierdoor wordt voorkomen dat bewoners van de Karperhof maximaal 165.000 kilometer per jaar hoeven om te rijden.

De blauwe lijn geeft de voorgestelde verkeersoplossing aan. De rode lijn is de logische route naar de provinciale weg.



Vragen

1. Wat is het standpunt van het college op de input van de inwoners hierboven?

De beoordeling van de verkeerssituatie is gebaseerd op prognoses uit het verkeersmodel Woubrugge voor het planjaar 2030. Echter, omdat er toevalligerwijs sprake was van een recente verkeerstelling is deze gedeeld met de initiatiefnemer als extra informatie/input. Uit de tellingen bleek dat deze goed in lijn waren met de prognoses uit het verkeersmodel. De betreffende verkeerstellingen (van 21 t/m 27 augustus) zijn uitgevoerd buiten de periode met de schoolvakanties voor de regio midden (deze viel in de periode van 8 juli t/m 20 augustus 2023). De metingen geven hierdoor een voldoende betrouwbare indicatie. De verkeerstellingen onderbouwen de resultaten van de prognoses uit het verkeersmodel, maar het verkeersmodel is dus leidend geweest.

Conclusie van de variantenstudie was dat de huidige gekozen ontsluiting naar het noorden via de Turfeiker de voorkeur heeft. Dit wordt zowel door Goudappel als door HGCA voorgesteld. Bij een extra ontsluiting via de Vingerhoedtstraat zou de capaciteit van de Van Woudeweg overschreden worden. Bovendien zou dit wel enkele tientallen motorvoertuigbewegingen op de Bateweg schelen, maar dit is niet dusdanig dat het de keuze voor die variant rechtvaardigt. Zo zullen de automobilisten die de kant van Alphen/Nieuwkoop op moeten niet via de Tuindersweg naar de N446 rijden, maar alsnog via de Bateweg naar de rotonde op de N446 rijden. In vrijwel alle ontsluitingsvarianten is de verkeersdruk op de Bateweg een punt van aandacht en wordt enkel bij het meest zuidelijke wegvak van de Bateweg de capaciteit overschreden. Met de voorgenomen herinrichting van de Bateweg is echter geen wachtrijvorming te verwachten. Op dit moment is het wegvak tussen de Van Woudeweg en de Julianalaan de grootste bottleneck met een capaciteit van 2.000 mvt/etmaal. Echter, met de aanpassingen aan de Bateweg wordt de weg hier verbreed en zal het parkeren naast de rijbaan plaats gaan vinden. Hierdoor wordt de capaciteit verhoogd naar 4.000 mvt/etmaal, zoals ook op de rest van de Bateweg het geval is.

2. Aannemende dat het klopt wat er staat, hoe is dit punt in het voorstel tot stand gekomen?

De conclusie van de verkeersstudie van HGCA d.d. 7 december 2023 is: *“Per saldo heeft de ontwikkeling van ‘Karperhof’ naar verwachting dus een beperkte impact en komt de verkeersveiligheid van de weg niet in het geding. Ook de impact op beleving van de Bateweg (als hoofdontsluiting van het dorp) zal niet significant veranderen. De voorgenomen herinrichting van de Bateweg biedt de voorwaarden voor een veilige en acceptabele ontsluiting.”* Van een ‘ruime’ overschrijding is geen sprake. De (theoretische) overschrijdingen zijn beperkt en leiden op een enkel wegvak van de Bateweg tot een intensiteit/capaciteit-verhouding van 1,05. Oftewel, een overschrijding van zo’n 5%. Het college acht de voorgestelde ontsluiting acceptabel en verdedigbaar en dus ook passend binnen de bestaande infrastructuur (met de reconstructie van de Bateweg in het vooruitzicht). Het college sluit zich daarmee aan bij de conclusie van Goudappel, HGCA en de adviseur Verkeer en vervoer van de gemeente dat deze wijze van ontsluiten de voorkeur geniet boven de andere ontsluitingsvarianten.

Naam en ondertekening