Goedenavond,

Ook ik sta positief tegenover de bouw van nieuwe woningen. Tegelijkertijd vind, ik als vader van 2 kinderen die elke dag door Woubrugge fietsen, onze leefbaarheid en verkeersveiligheid belangrijk.

De politieke druk om woningen te bouwen is groot. Zo groot dat de initiatiefnemers van dit plan verkeerstudies gebruiken die niet deugen om maar te komen tot de gewenste oplossing. Doel-redenatie noem ik dat. Onze beide wethouders die verantwoordelijk zijn voor onze leefbaarheid en verkeersveiligheid knijpen een oogje dicht en spelen het spel mee.

We kennen de voorbeelden van Tata Steel en Schiphol. Vergunningen worden verleend op basis van theoretische rapporten vol doelredenatie. Het belang van grote bedrijven gaat vaak ten koste van veiligheid en leefbaarheid van bewoners. Nooit had ik verwacht dat zoiets ook in onze kleine gemeente kon gebeuren. Maar helaas: blijkbaar bepaalt degene die betaalt.

Hier laat onze gemeente dit belangrijk project over aan particuliere initiatiefnemers met commerciële belangen. De gemeente neemt onvoldoende de regie waardoor onze leefbaarheid en verkeersveiligheid in het geding komen.

**Wie goed leest** ziet dat de rapporten van HGCA laten zien dat ons wegennetwerk vol is. **Overvo**l. Al onze wegen zitten aan hun maximale capaciteit of zelfs hierboven. Maar met slimme trucjes haalt HGCA alles uit de kast om aan te tonen dat onze enige ontsluitingsweg het extra verkeer van de Karperhof prima aan kan. Voor het gemak gebruikt HGCA een verkeerstelling van slechts **7 dagen** in augustus. Een aangename zomerse week. Het is rustig in ons dorp. Veel mensen zijn lekker met vakantie. De voetbalcompetitie ligt stil. Het is 23 graden en mensen pakken vaker de fiets.

Deze TOTAAL niet representatieve meting moet aantonen dat de maximale capaciteit van de Bateweg niet verder wordt overschreden met de komst van nieuwe woningen. Maar u begrijpt: dit is niet de waarheid. De Bateweg zit aan zijn max. Deze drukke, te smalle ontsluitingsweg zonder fietspaden, kan geen extra verkeer meer aan.

De Bateweg zit nu 5% boven haar maximale capaciteit. Met het extra verkeer van de Karperhof gaan we straks 17% over die maximum norm heen. Voor deze smalle 30 kilometerweg is 4.000 motorvoertuigen de norm. Maar **straks** rijden er dagelijks bijna **5000** motorvoertuigen. En dan tellen we de fietsers nog niet eens mee.

Toen we hierop wezen in een gesprek met wethouders Peeters en Kistemaker deed mevrouw Peeters de uitspraak: “Ja, maar een norm is geen wet”. Dat is misschien zo, maar normen zijn er niet voor niets. Ze zijn er voor onze verkeersveiligheid. Voor die van onze kinderen, die net als mijn zonen, elke dag over de Bateweg naar school en naar de voetbal fietsen. Onbeschermd, op een drukke, te smalle weg zonder fietspaden.

Haar uitspraak maakt de prioriteiten van de gemeente pijnlijk duidelijk. Snelheid waarmee de woningen tot stand moeten komen gaat blijkbaar boven alles. Boven een zorgvuldig proces, boven een deugdelijk en eerlijk onderzoek van de verkeerssituatie. En daarmee helaas boven onze veiligheid.

In haar **eigen** principeverzoek stelt de gemeente de EIS dat de verkeerstoename van de Karperhof opgevangen moet worden binnen de bestaande infrastructuur. Maar dit is onmogelijk met het plan dat er nu ligt. De berekeningen die wij aan gemeente en politieke partijen hebben aangeboden tonen dat duidelijk aan.

Maar de gemeente schuift ineens haar eigen eisen opzij. Waar zij regie hoort te voeren laat zij hier plannen over aan particuliere initiatiefnemers. Nogmaals: Wie betaalt bepaalt.

De gemeente neemt onvoldoende haar verantwoordelijkheid. Zij gaat mee in doelredenatie in plaats van te kiezen voor een zorgvuldig proces.

CONCLUSIE:

* Het extra verkeer van de Karperhof kan niet worden opgevangen in de bestaande infrastructuur. Hiermee voldoet dit plan niet aan de eigen EIS van de gemeente in het principeverzoek.
* De Verkeersstudies van HGCA baseren zich op onvolledige en niet representatieve data. Dit is doelredenatie.
* Ons wegennet is vol. Alle wegen zitten aan hun maximale capaciteit of gaan er nu al over heen. Extra nieuwbouw aan de Emmalaan is hiermee ook gelijk onmogelijk.
* Onze verkeersveiligheid en die van onze kinderen komt hiermee in gevaar.

Kortom: Goed dat er nieuwe woningen komen, maar de huidige infrastructuur kan dit niet aan. Daarom roep ik u vanavond op om de gemeente te vragen het plan zoals er nu ligt af te keuren.

Laat de gemeente eerst een gedegen visie op stellen om de bestaande infrastructuur uit te breiden. Waarmee nieuwbouw kan plaatsvinden zonder dat dit ten koste gaat van onze verkeersveiligheid.

Leer lessen van de situatie aan het Noordeinde/Zuideinde in Roelofarendsveen. Daar heeft u de gemeente tenslotte ook verzocht om een gedegen visie en plan van aanpak op te stellen.

Er is voldoende tijd. De provincie heeft het plan niet aanvaard vanwege overprogrammering. Gebruik deze tijd om eerst een gedegen visie op te stellen.

Ga dus niet akkoord met het plan zoals het er nu ligt.

Wordt dit plan goedgekeurd, dan zullen een aantal bewoners deze zaak voor leggen aan de Raad van State. Die heeft al diverse gemeentes terug gefloten. Ook omdat zij plannen baseerden op niet representatieve en onvolledige verkeersstudies.