[kop brief]

Geacht college:

Hierbij [ maken wij / maak ik onze / mijn ] zienswijze kenbaar over het voorgenomen verkeersbesluit ‘geslotenverklaring met venstertijden vrachtverkeer Brugweg Waddinxveen’, Gemeenteblad 2025, 322955.

[*Persoonlijk inleiding waarin de directe belangen/gevolgen/nadelen van/voor de indiener van de zienswijze of van het dorpsteam namens de bewoners van het dorp zijn verwoord*]

**Verkeersveiligheid:**

Wij lezen in het voorgenomen verkeersbesluit voor de Brugweg dat het college voor de grondslag van het voorgenomen verkeersbesluit (verkeerskundige) rapporten heeft gebruikt die nergens aantonen dat vrachtauto’s overmatig betrokken zijn bij ongevallen met de kwetsbare verkeersdeelnemers. Verder gaat het college ervan uit dat algemeen bekend is dat de weg smal is en dat daardoor als vanzelf verkeersonveilige situaties ontstaan. Het college onderbouwt dat niet met feiten en benoemt het alleen met onveiligheidsgevoelen bij uitsluitend de bewoners van de Brugweg. Alleen onveiligheidgevoelens van de bewoners van de woningen langs de Brugweg kunnen nooit voldoende zijn om daarmee de onveiligheid aan te tonen.

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat op het traject verschillende ongevallen hebben plaatsgevonden tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zonder de aantallen te noemen, zonder die ongevallen te duiden, zonder aan te geven hoe vaak fietsers bij die ongevallen betrokken waren en zonder aan te geven welke voertuigen de botspartners waren bij die ongevallen.

Na onderzoek door ons bleek dat sinds januari 2014 er nooit vrachtverkeer was betrokken bij een verkeersongeval op de Brugweg in Waddinxveen. Op zich niet vreemd omdat de dimensie van de weg hogere snelheden met een vrachtauto niet toelaat, zeker niet als er meer verkeer is, dus tussen 08,00 en 18,00 uur. Daarom missen wij ook een objectieve snelheidsmeting v.w.b. de door vrachtverkeer gereden snelheden, die naar onze mening kan aantonen dat met die snelheden er nooit sprake kan zijn van enig gevaar.

Er bleek ook dat er geen aanrijdingen waren geweest tussen een voertuig en straatmeubilair of ander vast voorwerp. (bron: VIA) Het ontbreken van die gegevens in dit verkeersbesluit duidt voor ons op een motiveringsgebrek. Tijden die analyse bleek ook dat er op andere gemeentelijke wegen wel concentraties waren van ongevallen waarbij vrachtauto’s waren betrokken. Voor die wegen worden door het college geen maatregelen overwogen.

De in het voorgenomen verkeersbesluit genoemde verschillende ongevallen’ zijn derhalve door het college niet geobjectiveerd en zouden daarom dan ook niet als grond voor dit besluit kunnen dienen.

**Leefbaarheid:**

In het voorgenomen verkeersbesluit geeft het college ook aan dat deze maatregelen worden genomen in het belang van de leefbaarheid zoals schades aan straatmeubilair en geparkeerde voertuigen. Beide situaties zijn verkeersongevallen en als de dader onbekend is kan er sprake zijn van een misdrijf, namelijk doorrijden na een aanrijding. Nog afgezien van het feit dat in onze ogen dit geen leefbaarheid situatie is, maar dit argument een verkeersonveilige situatie zou kunnen zijn, wordt dit door het college niet onderbouwd met verkeersongevallen cijfers en/of aangifte van doorrijden na aanrijding. Wij stellen tevens dat het toesturen van foto’s met schade, dus zonder dat er b.v. aangifte bij de politie is gedaan van het doorrijden na een aanrijding, niets zegt en nooit als grond voor dit verkeersbesluit kan worden gebruikt, omdat niet vast staat dat de schade daardoor is veroorzaakt.

**Rapport:**

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat ten behoeve van een deugdelijke onderbouwing van het verkeersbesluit en een zorgvuldige afweging van belangen, aan Haskoning is gevraagd om de effecten van de voorgenomen maatregel inzichtelijk te maken. Wij lezen dat in maart 2025 Haskoning het rapport ‘Effectonderzoek venstertijden Brugweg Waddinxveen’ heeft uitgebracht. Dit rapport was niet digitaal gepubliceerd, noch bij het voorgenomen verkeersbesluit, noch elders op de site van de gemeente Waddinxveen. Op verzoek is dit rapport ons toegezonden, echter wij zijn van mening dat bij een zo gevoelig besluit alle onderliggende data en rapporten, minimaal digitaal, voor eenieder ter beschikking hadden moeten worden gesteld. M.a.w. dat dit alles op de site van de gemeente vindbaar hadden moeten zijn, bij voorkeur bij het voorgenomen verkeersbesluit.

**Alternatieve routes:**

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat er voor vrachtverkeer geen alternatieve verkeersroutes binnen het grondgebied van ‘Waddinxveen beschikbaar. Dat is een onvolledige weergave van de bestaande situatie omdat deze zin suggereert dat er alternatieven zijn in de buurgemeente. Voor het hele achterliggende gebied, Reeuwijk Dorp in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de Bloemendaalseweg in Waddinxveen, is er geen andere legale ontsluiting voor vrachtverkeer of ander groot en zwaar verkeer. Met het door het college voorgesteld verbod wordt dit gebeid volledig onbereikbaar en kan het zware verkeer dit gebied ook niet meer verlaten.

In het rapport ‘effect onderzoek venstertijden Brugweg Waddinxveen’ wordt een mogelijk alternatief via het Kaagjesland aangegeven. Direct naast de rijbaan van het Kaagjesland staan een deel van de huizen op staal. Een fundering op staal is een methode waarbij in het verleden de fundering direct op een min of meer draagkrachtige grond wordt geplaatst. Iets dat tijdens de bouw kon omdat er toen nog geen (zwaar) gemotoriseerd verkeer was. Met de huidige gewichten van het zware vrachtverkeer kunnen deze huizen enorme schade oplopen en daarom is deze weg niet geschikt voor meer dan zeer incidenteel zwaar verkeer. Dit belang lijkt in het rapport niet te zijn geduid en meegewogen. Daarom was en is de Brugweg de enige geschikte ontsluiting voor vrachtverkeer.

**Maatregelen in buurgemeente:**

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat in het verleden alle alternatieve toegangswegen (Nieuwdorperweg, Kerkweg en Kaagjesland/Middelburgseweg) naar de kern Reeuwijk-Dorp voor zwaar en breed verkeer afgesloten zijn door middel van verkeersmaatregelen, inhoudende gewichts- en breedtebeperkingen, met daartoe strekkende verkeersbesluiten, door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk of de rechtsvoorganger (voormalige gemeente Reeuwijk). Al deze routes waren van oudsher B-wegen of hadden al decennialang een te beperkte draagkracht of dimensie maatregel. Bij al de daarvoor noodzakelijke verkeersbesluiten heeft voor zover wij kunnen achterhalen de gemeente Waddinxveen nooit een zienswijze of bezwaar ingediend en was kennelijk de Brugweg altijd geschikt en draagkrachtig genoeg voor de afwikkeling van vrachtverkeer.

**Draagkracht Brugweg:**

Het college heeft voor zover wij kunnen nagaan voor de Brugweg geen draagkracht onderzoek gedaan en daarom gaan wij er van uit dat deze weg het vrachtverkeer kon en kan dragen. Wij zijn dan ook van mening dat de wettelijke grond; ‘Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan’ niet is onderbouwd met rapporten of cijfers en dat die wettelijke grond geen reden kan zijn om deze maatregel in te voeren.

**Passeermogelijkheden:**

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat er voor zwaar en breed verkeer nauwelijks tot geen mogelijkheden tot passeren zijn op de Brugweg. Dit is een onjuiste aanname omdat er op de Brugweg medio juli 2016, juist voor het vrachtverkeer, vier uitwijkplaatsen zijn aangebracht. Dit ging ten koste van een fors aantal parkeerplaatsen. Bij de uitwijkplaatsen is het bord L20, met daaronder een onderbord met het pictogram van een vrachtauto, geplaatst. De borden L21 zijn niet geplaatst waardoor het vrachtverkeer uit tegenovergestelde richting niet kan zien waar de uitwijkplaatsen zich bevinden. Later in dat jaar zijn in de uitwijkplaatsen de hoofdletters ‘NP’ aangebracht. (Zie hieronder Google Maps juli 2016)



Tot op heden zijn wij niet bekend met heel ernstige passeerproblemen van vrachtauto’s onderling. In het voorgenomen verkeersbesluit is dat ook niet onderbouwd met b.v. cijfers van meldingen bij de politie. Wij zijn dan ook van mening dat dit geen wettelijke grond kan zijn voor het instellen van het vrachtwagen verbod.

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat er zijn nauwelijks mogelijkheden zijn tot verbetering van het wegprofiel en de inrichting om bedoelde mogelijkheden tot passeren alsnog mogelijk te maken. Ook dat is een onjuiste stelling. Het bijplaatsen van de broden L21 kan al veel verbeteren en verduidelijken. Wij hebben wel gezien dat er, zij het beperkt, in de uitwijkplaatsen wordt geparkeerd. Dat is in de huidige situatie niet strafbaar omdat bord L20 en de letters ‘NP’ geen parkeerverbod is en de uitwijkplaats al dan niet bewust niet is voorzien van een gele onderbroken streep (parkeerverbod) waarmee parkeren strafbaar wordt. Wij zijn van mening dat er geen passeer -probleem is als er nooit in de uitwijkplaatsen wordt geparkeerd en als bord L21 wordt bijgeplaatst zodat ze voor beide rijrichtingen zichtbaar worden. Ook dit argument is voor ons geen goed gemotiveerde wettelijke grond voor het instellen van dit verbod.

**Bruikbaarheid en vrijheid van het gebruik van de weg, belangenafweging:**

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat de verkeersmaatregel strekt tot het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en tot het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer. En het college schrijft ook dat de vrijheid van het (vracht)verkeer met de realisering van de geslotenverklaring weliswaar, althans in absolute zin, in het geding komt, maar dat dit belang, mede gelet op de beperkte duur van de venstertijden, ondergeschikt geacht wordt aan de met de verkeersmaatregel te dienen belangen. Het college geeft vervolgens aan dat de met de verkeersmaatregel te dienen belangen prevaleren boven het belang van een vrijelijk kunnen kiezen van de tijden ten behoeve van het gebruik van de Brugweg door zwaar en breed verkeer.

Hoe deze afweging tot stand is gekomen en welke belangen van welke partijen zijn afgewogen, geeft het voorgenomen verkeersbesluit niet aan. Ook in het rapport ‘Effectonderzoek venstertijden Brugweg Waddinxveen’, waarnaar verwezen wordt in het verkeersbesluit, is nergens te lezen welke afweging op grond waarvan is gemaakt. Het hele rapport bevat alleen conclusies zonder onderbouwing.

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat (naar aanleiding van het effectonderzoek door Haskoning) ~~heef~~t de gemeente Waddinxveen in de periode april en mei 2025 een stakeholdersanalyse heeft uitgevoerd onder mogelijk belanghebbende ondernemers, gevestigd aan de Brugweg, Bloemendaalseweg, Zwarteweg, Middelburgseweg, Reewal en in en nabij de kern Reeuwijk-Dorp. De ondernemers zijn telefonisch benaderd, mede aan de hand van een daartoe, desgevraagd, door de gemeente Bodegraven Reeuwijk verstrekt overzicht van ondernemers binnen deze gemeente. Van de door ons benaderde (circa 27) ondernemers hebben 6 ondernemers aangegeven hier mogelijk hinder of overlast van te zullen ondervinden, o.a.in de bedrijfslogistiek.

Noch in het verkeersbesluit, noch in het genoemde rapport is nader aangegeven wat hinder of overlast is en hoe dit belang is geduid en afgewogen anders dan dat de andere belangen prevaleren. Daarmee zegt het college dat de onveiligheidsgevoelens van een paar bewoners van de Brugweg zwaarder wegen dan de economische belangen van de ondernemers en bewoners in het achterliggende gebied en zwaarder wegen dan de belangen van de huizenbezitters langs voorgestelde alternatieve route over de kwetsbare veenwegen in de buurgemeente. Wij zien dit als een ernstig motiveringsgebrek.

**Gevolgen van het verbod:**

Het college schrijft in het voorgenomen verkeersbesluit dat door het plaatsen van bord C07-B en C08 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met onderbord OB209c “ma t/m vr 07:30 - 09:00h” het verbod op vrachtwagens, autobussen en landbouwvoertuigen tijdens venstertijden wordt ingevoerd. Gelet op de tellingen die zijn opgenomen in het rapport ‘Effectonderzoek venstertijden Brugweg Waddinxveen’ is dit een opmerkelijke keuze omdat ~~ere~~ er daardoor na 09.00 meer vrachtverkeer op de Brugweg mag worden verwacht en de piek van vachtverkeer gecombineerd met fietsverkeer vooral ligt tussen 15.00 en 18.00 uur. Dit bevestigt ons in de opvatting dat ook de ochtendspits een minder groot probleem zou moeten zijn. Mede omdat niet duidelijk is in welke richting het vrachtverkeer op welke tijd rijdt. De motiveringen voor deze venstertijden zijn volgens ons niet voldoende onderbouwd met cijfers. Verder zijn ook bussen en landbouwvoertuigen toegevoegd aan dit besluit zonder enige uitleg waarom ook deze twee categorieën voertuigen geweerd zouden moeten worden. Deze groep is in zijn geheel niet meegenomen in de belangenafweging.

Ingevolge artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient het college voor het nemen van een verkeersbesluit de nodige kennis te vergaren over de relevante feiten en de af te wegen belangen. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat het college dat niet heeft gedaan omdat wij nergens terug kunnen lezen wat onze belangen zijn en hoe die gewogen werden en wij lezen dat alleen de onveiligheidsgevoelen van de brugwegbewoners feitelijk de enige grond zijn voor dit besluit.

Ons belang is dus duidelijk onvoldoende of niet meegewogen en wij zijn van mening dat ons belang dient te prevaleren omdat;

* de Brugweg de enige geschikte ontsluiting voor vrachtverkeer is van dit gebied;
* er voor en met vrachtverkeer geen sprake is van een objectief verkeersveiligheidsprobleem;
* er niet is aangetoond dat vrachtverkeer betrokken is geweest bij ongevallen met b.v. fietsers;
* er niet is aangetoond dat de Brugweg dit vrachtverkeer niet kan verwerken of dragen;
* er geen passeerprobleem is of zou moeten zijn als de weg verkeerstechnisch correct zou zijn;
* er met de keuze voor het venster 07.30 tot 09.00 uur geen goede onderbouwing is;’
* de verkeersongevallen niet nader per categorie weggebruikers zijn geduid;
* het vrachtverkeer op grond van de cijfers nooit betrokken was bij een ongeval;
* de belangen van het vrachtverkeer met bestemming Reeuwijk Dorp en/of de Bloemendaalseweg niet correct zijn gewogen;
* wij concluderen dat het verkeersbesluit volledig is gebaseerd op onveiligheidsgevoelens die zijn aangedragen door een paar bewoners van de Brugweg.

Wij vinden dat het college dit voorgenomen verkeersbesluit onvoldoende heeft onderbouwd met cijfers en feiten, daardoor een motiveringsgebrek is ontstaan en dat in het voorgenomen verkeersbeleid een gedegen belangenafweging ontbreekt. Daardoor vinden wij dat dit voorgenomen verkeersbesluit onzorgvuldig tot stand is gekomen en dat daardoor dit verkeersbesluit niet genomen dient te worden.

[Handtekening e.d.]