

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Kaag en Braassem
Postbus 1
2370 AA Roelofarendsveen.

Hoogmade, 27 februari 2025

Onderwerp: bezwaarschrift verleende omgevingsvergunning op 28 januari 2025
Zaaknummer 1884771559

Geachte leden van het college van B&W,

Door middel van deze brief maak ik bezwaar tegen de door uw college op 28 januari 2025 verleende omgevingsvergunning voor de aanleg van een *tijdelijk* fietspad, het Polderpad, i.v.m. werkzaamheden aan de HSL tussen Hoogmadeseweg en Zuidzijderkade in Hoogmade. Onderstaand treft u:

- opmerkingen over de voorgeschiedenis van de aanleg van het Polderpad
- mijn eerste bezwaarpunt: het ontbreken van tijdige participatie door inwoners van Hoogmade
- opmerkingen van inwoners in de lopende petitie
- argumenten en overwegingen bij mijn overige bezwaarpunten
 - waarom een tijdelijk fietspad over het Polderpad: het plan van BAM
- drie alternatieven
- slotopmerkingen.

Voorgeschiedenis

De Dorpsraad Hoogmade is op woensdag 29 januari 2014 door ca. 200 inwoners bij hand op steken opgericht tijdens een drukbezochte dorpsbijeenkomst in 'De Schuur'. De formele oprichting van de Vereniging Dorpsraad Hoogmade had plaats op 28 maart 2014. In het dorpsplan om de leefbaarheid in Hoogmade te verbeteren stond onder meer de realisatie van een wandelpad langs de A4/HSL. Op 16 november 2016 werd het Polderpad geopend. Bij die gelegenheid sprak ondergetekende als bestuurslid onder meer de volgende openingswoorden:

"Beste mensen of toepasselijker beste wandelaars,

Nu het Polderpad is/wordt geopend spreek ik namens het bestuur van de Dorpsraad Hoogmade graag enige dankwoorden. We staan nu bij een mooi pad dat inmiddels flink wordt gebruikt.

Het traject naar deze opening startte een kleine 3 jaar geleden. In ons plan om de leefbaarheid in ons dorp verder te verbeteren stond in de categorie GROEN: de realisatie van een wandelpad langs de A4/HSL door de Hoogmadese polder.

In ons beginenthousiasme dachten we: dit is een gevalletje van laaghangend fruit. We dachten: de grond is van de overheid, wat maaien, zand erover en hup eind 2014 is het pad klaar! Dat bleek achteraf wat te optimistisch. Het traject bleek gaandeweg meer obstakels te kennen dan we vooraf hadden bedacht.

De start was moeizaam. We kregen te maken met meer spelers dan verwacht. Rijkswaterstaat, ProRail, NS Infra, de provincie, de gemeente en wijzelf brachten wensen en voorwaarden in. Maar alle hobbels zijn genomen. Er ligt een mooi wandelpad. Tot stand gekomen in goede samenwerking met de gemeente. En ik wil in dat verband graag een persoon in het bijzonder noemen: de hulp van onze contactpersoon bij de gemeente Sjoerd van der Meer was onmisbaar. Sjoerd, hartstikke bedankt.

Zoals ik al zei: er ligt een mooi wandelpad. Misschien niet 100% ideaal, bijvoorbeeld voor mensen met een beperking, maar soms is het ideaal de vijand van het goede. Op het Polderpad is al vóór deze officiële opening veel gewandeld. Het pad voorziet in een behoefte. We krijgen veel leuke reacties. De wandelende inwoners en recreanten hebben er een nieuw ‘rondje Hoogmade’ bij.

Namens de dorpsgemeenschap Hoogmade aan alle betrokkenen veel dank. De realisatie van dit Polderpad door de gemeente en de Dorpsraad Hoogmade is een goed voorbeeld van een succesvol burgerinitiatief uit het Kernplan Hoogmade. De gemeente heeft de portemonnee getrokken en de aanleg mogelijk gemaakt. Daarvoor nogmaals dank. Wij gaan ervan uit dat deze samenwerking een vervolg zal krijgen bij andere projecten. Dit succes smaakt naar meer. Veel wandelplezier.”

Participatie in het Raadsakkoord en het College uitvoeringsprogramma 2022-2026

Wie had bij de opening kunnen bedenken dat de HSL, die jaren geleden in de voorbereiding en de realisatie voor veel inwoners van Hoogmade al zo veel gedoe, onrust en sloop heeft opgeleverd, nu in 2025 weer leidt tot frustratie, ongemak en onnodige verkwisting van (semi-)publiek geld. Zoals opgemerkt was de samenwerking bij de aanleg van het Polderpad goed.

Hoe anders is het nu. En hoe anders in vergelijking met de mooie woorden in het Raadsakkoord met de titel “*Samen bouwen aan de toekomst van onze dorpen*” uit april-mei 2022 en in het College uitvoeringsprogramma 2022-2026 van 25 oktober 2022 met de titel “*Samen bouwen we verder*”. Vooral het woord “*Samen*” klinkt twee-drie jaar later in deze zaak zo wrang of beter geformuleerd volstrekt ongeloofwaardig. In dat akkoord wordt het woord ‘*samen*’ 42 keer gebruikt. ‘*Samenwerking*’ 31 keer en ‘*samenwerken*’ 12 maal. In combinatie met andere woorden wordt ‘*samen*’ meer dan 100 keer genoemd! Het woord ‘*participatie*’ komt in dat akkoord 14 keer voor en nog eens 4 maal in combinatie met de woorden -bijeenkomst, -budget en -traject!

Ik citeer uit dat Raadsakkoord:

“Het doel van de participatie staat altijd centraal. Daarom krijgt participatie een structurelere werkwijze en ontwikkelprogramma. Hierdoor wordt het makkelijker om aan de hand van het doel te bepalen of we communiceren (informerende) of participeren (samen denken, samen doen, samen beslissen, samen leren.) Dit wordt vooraf duidelijk gemaakt zodat dit transparant gecommuniceerd kan worden en er geen verkeerde verwachtingen ontstaan.

Bij het opstellen van nieuw beleid gaan we uit van “samen denken”. Hierbij betrekken we inwoners, dorpsraden, professionals en belanghebbende en maatschappelijke organisaties. Hierdoor maken we gebruik van de kennis, ervaring en betrokkenheid van de samenleving.”¹

In het College uitvoeringsprogramma 2022-2026 komt het woord ‘samen’ 27 keer voor. In combinatie met andere woorden: 70 maal. Het woord ‘participatie’ komt in dit document 17 keer voor. In het programma is een hele paragraaf besteed aan ‘Participatie en Communicatie’. Ik citeer de volgende passage uit die paragraaf:

“De komende periode betrekken we inwoners daarom meer bij het gemeentebestuur om dit (nog) meer in samenspraak met hen te ontwikkelen.

Omdat participatie maatwerk is zetten wij in op de ontwikkeling van nieuwe instrumenten om inwoners in een vroeg stadium te betrekken bij opgaven en projecten waar de gemeente voor staat. Zo kunnen we de participatie zo goed mogelijk aansluiten op het doel en de vraag uit de samenleving. Hierbij gaan we experimenteren en leren we al doende. We sturen bij als dat nodig is.”

Tot slot een citaat uit het Voorwoord van het uitvoeringsprogramma van het College van Burgemeester en Wethouders:

“Wij gaan verder bouwen, samen met uw raad en met onze inwoners!”

Hoe geheel anders is in deze zaak de praktijk van participatie, communicatie en samenwerking met de Dorpsraad Hoogmade, direct omwonenden en inwoners van Hoogmade:

- de Vereniging Dorpsraad Hoogmade werd in een regulier overleg met de gemeente op 15 januari 2025 voor de eerste keer geïnformeerd nadat de voorbereidende overleggen met de vergunning-aanvragende partij(en) al geheel waren afgerond. Immers op 13 december 2024 werd de omgevingsvergunning door Bam Infra Civiël ingediend;
- aan de direct omwonenden aan het Noordeinde is in het voorbereidende traject nooit iets gevraagd;

¹ Bron: Raadsakkoord “Samen bouwen aan de toekomst van onze dorpen” 2022-2026, pagina 9.

- ook aan de inwoners van Hoogmade, de vele wandelaars, al dan niet met hun hondje, is niets gevraagd. Zij moesten van dit besluit in de loop van januari-februari 2025 vernemen via Berichten over uw buurt van Overheid.nl, de informatie van de Dorpsraad of via een artikel in het Leidsch Dagblad van 8 februari 2025.

Mijn eerste bezwaarpunt samengevat: ik stel vast dat de gemeente in het bepalende voortraject van deze zaak geen enkel actief contact en overleg heeft gezocht met haar eigen inwoners in Hoogmade, met de direct omwonden aan de Hoogmadese zijde en met het bestuur van de Vereniging Dorpsraad Hoogmade. Pas in de gemeentelijke Nieuwsbrief van 19 februari 2025 werd voor de eerste keer over deze zaak medegedeeld dat de werkzaamheden door BAM medio februari 2025 zouden worden gestart. Dit is geen foutje, geen omissie maar bestuurlijke nalatigheid. Deze bewuste nalatigheid wordt nog eens benadrukt door het feit dat met belanghebbenden aan de Achterwetering, aan de Blauwemolenweg en de bewoners/eigenaren van het Ghoyhuys en (boerderij in de hoek Blauwemolenweg/Zuidweg, wel vooraf is gesproken. Zij zijn tijdig van de voornemens op de hoogte gebracht en hebben hun ideeën en wensen kunnen inbrengen. Direct aanwonenden in het Noordeinde, inwoners van Hoogmade en frequente gebruikers van het Polderpad zijn overgeslagen, terwijl zij ook direct de gevolgen zullen ondervinden van de gigantische verandering van de situatie. We weten niet wanneer de gemeente voor de eerste maal in gesprek is gegaan met ProRail en BAM. Aannemelijk is dat de gemeente ongeveer al een jaar op de hoogte was.

Alleen al deze nalatigheid op het eigen gemeentelijke beleidsvoornemen tot participatie en “samen denken, samen doen, samen beslissen, samen leren” zou voor een lerende gemeente meer dan voldoende basis moeten zijn om bezwaren in deze zaak te honoreren, de uitvoering op ‘hold’ te zetten en in gesprek te gaan met bovengenoemde partijen om te komen tot een veilig en goedkoop alternatief voor de fietsers. Participatie moet je doen, net als fatsoen. In daden en niet alleen op papier met heel veel woorden.

Opmerkingen van inwoners

Over inwoners staat in het genoemde Raadsakkoord onder meer het volgende:

“Het is voor de raad belangrijk dat inwoners tijdig en begrijpelijk geïnformeerd en betrokken worden bij zaken die voor hen belangrijk zijn. Inwoners staan via alle verschillende kanalen continue in contact met de gemeente. Daar wil de raad goed op inspelen door te zorgen voor passende en begrijpelijke communicatie voor alle inwoners.”

Hieronder opmerkingen van de inwoners en wandelaars in de petitie:

- “Wandelen met hond
- Bewoner en hondenbezitter vlak bij het Polderpad te Hoogmade

- *De afweging omrijden/fietsen en deze enorme ingreep in een stukje natuur staat niet in verhouding tot elkaar. Dit is absurde besluitvorming. Een pure verkwisting van publiek geld.*
- *Inwoner van Hoogmade en dagelijks gebruiker van het schelpenpad*
- *Inwoner en wandelaar schelpenpad. Fietser Hoogmadesche weg en door Hoogmade. Ik zie geen noodzaak om schelpenpad op te offeren, al dan niet*

Argumenten en overwegingen bij mijn overige bezwaarpunten

Bij de verleende omgevingsvergunning zijn de twee eerste bijlagen bij “*Motivering en Overweging (Bijlage I)*” en “*Bijlage II – Voorschriften en aandachtspunten*”. Wat opvalt in deze bijlagen is het feit, dit in tegenstelling tot de titel(s) suggereren, in het geheel geen sprake is van motivering en overwegingen. Er wordt in deze bijlagen steeds aangegeven dat de aanvraag is getoetst en daarbij gebruik is gemaakt van aldaar vermelde wet- en regelgeving. Dat is mooi, maar de argumenten, de voor- en nadelen en de overwegingen die tot de conclusie(s) hebben geleid staan in deze bijlagen niet. Ze ontbreken in het geheel. Dit is mijn tweede bezwaarpunt.

Mijn derde bezwaarpunt is het geheel ontbreken van argumenten en overwegingen om te komen tot een tijdelijk fietspad aldaar. De aanvraag is getoetst aan het ‘omgevingsplan’. Hoe dit toetsing heeft plaatsgevonden, welke overwegingen, voor- en nadelen daarbij voor de gemeente hebben gegolden en waarom de gemeente met deze variant van een tijdelijk fietspad heeft ingestemd is *in de verleende vergunning* niets vermeld. Het is toch vreemd, dat in een gemeentelijk bestuursbesluit, de verleende omgevingsvergunning, het belangrijkste aspect voor de inwoners, de fietsers en de wandelaars niet wordt besproken. Daarin dus niets over het ‘waarom’ van een verkeersplan.

Mijn vierde bezwaarpunt is de volgende. Het tijdelijke fietspad komt aan de orde in een document van de aanvrager-bouwer BAM Infra Group nv: het Memo verkeersplan i.v.m. versteviging spoorbaan HSL-Zuid langs Blauwemolenweg te Rijpwetering dd. 10 december 2024. Een bezwaarmaker moet dus reageren op de tekst van een aanvrager-bouwer. Daar komt nog een verwonderpunt bij: het verkeersplan van aanvrager-bouwer BAM Infra Group staat *niet* in de lijst van Bijlage III van de verleende omgevingsvergunning: de lijst met “Gewaarmerkte documenten”. In deze lijst staan wel als Bijlage 3 en 4: twee situatietekeningen over de beoogde verkeerssituatie. Ook in deze tekeningen ontbreken argumenten, motiveringen en overwegingen. De procedurele vraag is nu: maakt het verkeersplan van BAM onderdeel uit van het besluit van de gemeente om een omgevingsvergunning te verlenen? We gaan voor het vervolg in dit bezwaarschrift maar uit van een bevestigend antwoord op deze vraag.

Waarom een tijdelijk fietspad over het Polderpad: het plan van BAM.

Over het waarom van een tijdelijk fietspad staat in het plan van Bam het volgende:

“De noodzaak voor het verkeersplan betreft de veiligheid van derden en de medewerkers van de BAM. Per etmaal maken er ca. 850 fietsers gebruik van de Blauwemolenweg om te komen van en te gaan naar Leiderdorp/Roelofarendsveen. De gemeente stelt als eis dat deze fietsers fysiek worden gescheiden van het bouwverkeer. Ook is door gemeente Kaag en Braassem aangegeven dat het niet is toegestaan om de fietsers door Hoogmade om te leiden, dat vanuit veiligheidsoogpunt.”



Polderpad in februari 2025.

De beoogde oplossing, waarvoor de vergunning is verleend, bestaat uit de aanleg van een tijdelijk, verlicht fiets- en voetpad over het Polderpad richting Zuidzijderkade. Daarnaast worden veiligheidsmaatregelen voor fietsers getroffen op de Hoogmadeseweg (fietsuggestiestrook + plakstroken).

Mijn vijfde bezwaarpunt betreft het genoemde aantal van ca. 850 fietsers dat per etmaal gebruik zouden maken van de Blauwemolenweg. Dit aantal lijkt mij onwaarschijnlijk hoog. Stel dat daar 's avonds - 's nachts niet of nauwelijks wordt gefietst. Stel we nemen toch 50 fietsers voor die twaalf uur 's nachts. Dan zouden er overdag in twaalf uur tijd 800 fietsers overblijven. Dat is gemiddeld 67 fietsers per uur ofwel iedere minuut een fietser! De gemeente noemt geen bron voor hun 'waarneming' van ca. 850 fietsers. Of is geen sprake van een echte 'waarneming', maar van een grove schatting? Mijn eigen 'waarneming' komt tot een veel geringer aantal fietsers dan de genoemde ca. 850.

De onwaarschijnlijkheid van ca. 850 fietsers per etmaal wordt bevestigd door de uitspraak van wethouder Kistemaker in het overleg met een enkele omwonende en een bestuurslid van de Vereniging Dorpsraad Hoogmade op maandag 17 februari 2025. In dat gesprek met de wethouders Van Egmond (D66) en Kistemaker (PRO) gaf de laatste aan dat er sprake zou zijn van 700 fietsbewegingen per dag. *“Toen ik zei dat het dan om 350 fietsers gaat, werd dat niet weersproken”*, citaat van de deelnemer aan dat gesprek. Hier is eigenlijk maar een conclusie mogelijk: op basis van een onjuist getal is een heel circus van onnodige en kostbare verkeersmaatregelen opgetuigd.

Mijn zesde bezwaarpunt ziet op de door de gemeente gestelde eis dat fietsers niet mogen worden omgeleid door het dorp Hoogmade. Met als term *“vanuit veiligheidsoogpunt”*. Welk veiligheidsprobleem er zou zijn wordt niet gemeld? Iedere nadere argumentatie, zowel in de vergunning als in het BAM-plan, ontbreekt. Deze gemeentelijke eis is een stelling zonder enige onderbouwing. Het roept de vraag op waarom zou de route over het

Noordeinde, Graaf Willem II laan, Bruynlaan, Schoollaan, Kerkstraat en Van Klaverweideweg niet veilig zijn. Is die route nu al onveilig? Zo ja, op welke aspecten? Zo ja, zouden huidige verkeersdeelnemers, fietsers, wandelaars dan nu ook al niet “*vanuit veiligheidsoogpunt*” op die route moeten worden beschermd?

In dit verband: de langere afstand via het dorp Hoogmade is een non-probleem. Zeker nu veel scholieren en andere fietsers beschikken over een elektrische fiets of een fatbike. Enkele minuutjes ‘omfietsen’ is dan geen enkel probleem.

Mijn *zevende* bezwaarpunt betreft het onnodig, weliswaar tijdelijk, ‘aantasten’ van een prachtig wandel-schelpenpad door de Hoogmadese polder. Bewoners van het buitengebied Hoogmade en andere inwoners van ons dorp zijn intensieve gebruikers van het Polderpad en het aangrenzende schelpenpad. Ook hondenliefhebbers maken frequent gebruik van dit pad. Het Polderpad is een van de zeer weinige mogelijkheden om je hond in ons dorp los te laten lopen. Die mogelijkheid vervalt zodra een combinatie wordt gemaakt met een drukke fietsroute, dat zou een te gevaarlijke situatie opleveren voor zowel hond als fietser. Ook in dit opzicht betekent dit plan een verslechtering voor Hoogmade. Overigens sluiten wij allerm minst uit dat hondeneigenaren in de nieuwe situatie hun hond toch los zullen laten. Het mag niet, maar het gebeurt wel. Daarmee vormt dit plan een risico voor zowel honden als fietsers.

Alles bij elkaar genomen is er een grote groep direct-geduceerden. Daarnaast zijn er veel weldenkende inwoners die deze oplossing echt niet snappen. Het bewijs: bijna 300 inwoners en betrokkenen ondertekenden inmiddels de petitie “*Behoud het schelpenpad in Hoogmade*”.

Mijn *achtste* bezwaarpunt betreft de schade aan de natuur. De realisatie van het plan is ingrijpend: demping van sloot, aanleg van voet- en fietspad, grondverzet, het aanbrengen van verlichting. Het plan voorziet in fiets- en voetpaden met een totale breedte van 4 meter (exclusief bermen). “*BAM zorgt dat het fietspad geschikt is voor voertuigen van om en nabij de 5 ton, dit zodat eventuele sneeuwschuivers en strooiwagens over het pad kunnen,*” aldus op pagina 6 van genoemd BAM-verkeersplan.



Honderden smienten, ganzen en wulpen verblijven iedere winter in de polder.

Deze ingreep zal leiden tot schade aan de natuur en de biodiversiteit. Denk aan de weidevogels, de vele trekvogels (wulpen, smienten, ganzen) in najaar en winter en

een havik die hier zijn territorium heeft.

Mijn *negende* bezwaarpunt betreft het toekomstig gebruik. Een bijzonder neveneffect en risico van dit tijdelijke ‘*fietspad*’ betreft het toekomstig gebruik. Breedte en aanleg zullen

geschikt zijn voor “*sneeuwschuivers en strooiwagens*”. Dit ‘fietspad’ zal worden ervaren als een weg. Een sluipteg voor andere voertuigen als brommers, motoren en auto’s. Je kunt nu al voorspellen dat dit een deel van de dagelijkse praktijk zal worden. Natuurlijk is dit tegen de regels, maar kijk eens naar de staande praktijk op de Boskade. Dagelijks rijden daar auto’s over het fietspad richting de Blauwemolenweg! Een potentieel gevaar voor fietsers en wandelaars al dan niet met hun hond. En echt: de politie heeft het terecht heel druk met belangrijkere zaken dan bonnen uitdelen op de Boskade.

Mijn *tiende* bezwaarpunt betreft de problematiek van ‘stikstof’. In de aanvraag en de verleende vergunning komt het woord ‘stikstof’ niet voor. Dit is vreemd. De kranten staan vol van ‘stilstand’ in de bouw, de landbouw, de industrie, de wegenbouw, enz. als gevolg van de wet- en regelgeving over ‘stikstof’. Hoe zit het met dit ‘stikstof’ in dit project?

Mijn *elfde* bezwaarpunt betreft de foutieve passage in het plan over het aansluiten van het tijdelijke fietspad op het bestaande fietspad op het Polderpad. Dat is een onjuiste voorstelling van zaken: het Polderpad is nu verboden voor voertuigen en uitsluitend toegankelijk voor ‘dienstverkeer’. Zie het betreffende verkeersbord aldaar. Dus ook verboden voor fietsers. En ook al was het een fietspad geweest, dan nog is het geen goed idee om op dat deel van de route wandelaars en fietsers niet te scheiden. Kortom, als dit plan wordt doorgezet, zou vanuit de gemeente consequent geredeneerd, ook op het Polderpad een gescheiden fiets- en voetpad moeten worden gerealiseerd. Ook bij dit aspect ontbreekt iedere argumentatie.

In dit verband: de Hoogmadeseweg heeft nu geen verlichting. Als op het aan te leggen fietspad wel verlichting nodig is, dan zou dat ook op de Hoogmadeseweg moeten gebeuren. Ook op dit aspect wordt voor vergelijkbare situaties niet dezelfde beleidslijn gevolgd. Ook hier ontbreken argumenten en motivering waarom dit beleidsuitgangspunt op dit onderdeel niet wordt gevolgd.

Mijn *twaaalfde* bezwaarpunt betreft het gebruik van de brug over de Zuiderzijdervaart. Waarom zal de tijdelijke duikerbrug over de Zuidzijdervaart tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gebruikt worden door zowel fietsers als bouwverkeer. Ook op dit aspect wordt het door de gemeente gestelde uitgangspunt – beide verkeersstromen van elkaar scheiden - niet consequent toegepast.

Mijn *dertiende* bezwaarpunt betreft opnieuw een inconsequentie: de Hoogmadeseweg en Noordeinde worden sinds jaar en dag veelvuldig door fietsers gebruikt, ook door scholieren uit Hoogmade. Het is niet consequent om veiligheidsmaatregelen door te voeren ten behoeve van fietser en scholieren uit Roelofarendsveen, terwijl ze voor scholieren en fietsers uit Hoogmade eerder en nu nooit nodig werden geacht.

Mijn *veertiende* bezwaarpunt betreft het bebordingsplan. “*Fietsers worden via een bebordingsplan omgeleid naar en van de tijdelijke duikerbrug over de Zuidzijdervaart. Het bebordingsplan is opgesteld op basis van de CROW 96b. De gemeente Kaag en Braassem*

heeft in het overleg van 23 oktober 2024 (mondeling) akkoord gegeven op het plaatsen van gele bebording, ondanks de tijdsduur van het project (1-2 jaar). Deze toestemming is nodig omdat de maximale tijdsduur voor tijdelijke verkeersmaatregelen (TVM), waarvoor gele bebording wordt gebruikt, maximaal 6 maanden bedraagt.” De voorgaande tekstpassage uit het BAM-plan roept de volgende bezwaarvragen op:

- Mag de gemeente op dit aspect een *mondeling* akkoord geven als de gemeente vooraf bekend is met het door BAM aangegeven feit dat de afsluiting van de Blauwemolenweg zeker anderhalf jaar zal duren (zie pagina 4 van het BAM-verkeersplan). Een overschrijding van een wettelijke termijn met minimaal een jaar. Wellicht zelfs 3 jaar, gelet op de geldigheidsduur van de verleende vergunning. Hoe zit dit verzekeringstechnisch bij ongelukken in de periode van dit door de gemeente geaccordeerde bebordingsplan?
- Het niet openbaar bekend zijn van de argumenten waarop de gemeente haar *mondeling* akkoord heeft gegeven.

Mijn *vijftiende* bezwaarpunt betreft de financiën. Naar ik aanneem zijn de meeste kosten voor het verkeersplan in dit project voor rekening van ProRail. De totale kosten van deze tijdelijke ‘oplossing’, met inbegrip van de duikerbrug over de Zuidzijdervaart en het verbreden van de Zuidzijderweg en het aanbrengen van een gescheiden fietsstrook aldaar, komen uit op naar schatting *1 á 1,5 miljoen euro*. Een enorm belastingbedrag voor een tijdelijke ‘oplossing’. Ieder lager bedrag is in de argumentatie van dit bezwaarschrift al een verkwisting van gemeenschapsgeld, ons geld dus.

Of de gemeente Kaag en Braassem in dit project andere kosten maakt dan overleg-, bestuurs-, onderhouds- en handhavingskosten in de winter is niet bekend.

“ProRail is een niet-beursgenoteerde vennootschap. Het bestuur van de vennootschap wordt gevormd door drie statutair directeuren. De raad van commissarissen houdt toezicht. De Nederlandse staat is, via Railinfratrust bv, de enige aandeelhouder van ProRail bv. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat”, aldus de website van ProRail.

ProRail is dus een overheidsorganisatie in de vorm van een niet-beursgenoteerde vennootschap. De kosten van dit project worden dus gewoon betaald door de Nederlandse belastingbetalers. Ook de belastingbetalers uit de gemeente Kaag en Braassem. Om het simpel te zeggen: in dit project wordt ons belastinggeld in een prachtige sloot ‘weggegooid’ voor een tijdelijke ‘oplossing’ voor een door de gemeente Kaag en Braassem gecreëerd ‘non-probleem’.

Mijn *zestiende* bezwaarpunt betreft duurzaamheid, ecologie, de planeet. We zitten met veel mensen op deze planeet. Het gaat niet goed met de planeet. We willen vergroenen en verduurzamen. We moeten zuinig zijn op schaarse grondstoffen en materialen. We willen hergebruik en recyclen. Al die mooie voornemens staan ook in de gemeentelijke plannen tot vergroening en verduurzaming. Dus doe geen onnodige zaken met spullen,

grondstoffen en materiaal. En doe zeker geen *tijdelijke* dingen. Daar komt bij dat ‘handjes’ in Nederland zeer schaars zijn. Personeel in heel veel sectoren moet worden aangetrokken uit andere landen: arbeidsmigranten.

Drie alternatieven

De gemeente is bezorgd over de veiligheid van fietsers. Eerder is in dit bezwaarschrift aangegeven dat iedere nadere argumentatie en dragende motivering hiervoor in de gewaarmerkte documenten ontbreekt. Om die reden zijn de onderstaande alternatieven een prima oplossing. Oplossingen waarbij veel belastinggeld wordt bespaard, inwoners tevreden zijn en de natuur en biodiversiteit niet onnodig worden aangetast.

Wij stellen alternatieven voor. De alternatieven zijn simpel, veilig en goedkoop, en hebben daarnaast ook een positief effect voor de inwoners van Hoogmade en alle toekomstige fietsers en wandelaars in onze dorpen.

- *Alternatief 1:* gewoon fietsen door het dorp Hoogmade. Deze ‘omleiding’ loopt vanuit de richting Rijpwetering over de Hoogmadeseweg, Noordeinde, Graaf Willem II laan, Bruynlaan, Schoollaan, Kerkstraat en Van Klaverweideweg. Deze route is geschikt om de volgende redenen:
 - deze ‘omleiding’ is 2.50 minuut ofwel 150 seconden meer fietsen dan de huidige route over de Blauwemolenweg. Weliswaar is de omleiding 300 meter langer dan de CROW 96b voorschrijft, maar dat zou alle voor- en nadelen afwegend, zeker niet onoverkomelijk behoeven te zijn. Op de totale rit van Roelofarendsveen naar Leiderdorp of Leiden gaat het om een beperkte verlenging. Zeker nu heel veel fietsers beschikken over een elektrische fiets of fatbike. Een voor de echte wielrenners is deze grotere afstand helemaal geen probleem. Die lachen erom.
 - deze oplossing is vele malen goedkoper en spaart daarmee gemeenschapsgeld uit. Het uitgespaarde geld kan een andere mooie bestemming krijgen: zie onderstaan *Alternatief 3*.
 - deze oplossing is aanzienlijk gunstiger voor ecologie, verduurzaming, vergroening, natuur, natuurbeleving door de wandelaars. Hoogmade moet al tegen een hoop lelijkheid aankijken;
 - als in het voorliggende plan de Hoogmadeseweg blijkbaar veilig kan worden gemaakt met een paar simpele maatregelen, dan kunnen die maatregelen ook worden doorgetrokken over het Noordeinde. De ‘onveilige’ situatie is daarmee weggenomen. Deze oplossing biedt ook voordelen voor Hoogmade zelf. Dit in tegenstelling tot het voorliggende plan. De aangebrachte veiligheidsmaatregelen kunnen wat de Dorpsraad Hoogmade betreft permanent aanwezig blijven;
 - de samenloop met bouwverkeer over de tijdelijke brug over Zuidzuidervaart kan worden vermeden;

- ook het aanbrengen van een gescheiden fietsstrook op de Zuidzijderweg is in deze voor de hand liggende oplossing niet nodig.

Wij zijn van mening dat het zeer kleine nadeel voor een deel van de betreffende fietsers totaal niet opweegt tegen de relatief hoge kosten en nadelige effecten van het voorliggende omleidingsplan voor andere gebruikers en voor de inwoners van Hoogmade. Alternatief 1 is een *“goede, korte en veilige alternatieve fietsroute”*.

- *Alternatief 2:* in aanvulling op de prima route door Hoogmade is vanuit de richting Roelofarendsveen een prima en veilige route beschikbaar via het Joop Zoetemelk Pad langs de Ripselaan, door de dorpen en over de fietspaden in en om Rijpwetering en Oud-Ade naar Leiderdorp en Leiden. Zo is de afstand van Roelofarendsveen over het Joop Zoetemelk Pad naar het Visser 't Hooft Lyceum in Leiderdorp slechts 300 meter langer dan de huidige route over de Blauwemolenweg. En dus 100 meter langer dan over het ‘tijdelijke’ fietspad over het Polderpad. Waar gaat het over? Deze route over Rijpwetering en Oud Ade was jarenlang de gebruikelijke fietsroute vanuit Roelofarendsveen richting Leiderdorp-Leiden. Voor alle voordelen: zie onder *Alternatief 1*.
- *Alternatief 3:* dit alternatief is echt ‘*strategisch*’ en heeft een structureel, blijvend effect op de verkeersveiligheid op de Hoogmadeseweg. Bovendien past dit alternatief in het breed gedragen streven van de gemeentelijke en provinciale overheid: meer veilige fiets- en wandelpaden. Dit derde alternatief is prima te combineren met *Alternatief 1*.

Alternatief 3: trek het bestaande Polderpad door naar Rijpwetering.

In het verkiezingsprogramma 2022 stelde de lokale partij Samen voor Kaag en Braassem (SvKB) onder meer voor om de komen met een plan voor de meerjarige ontwikkeling en uitvoering van vrij liggende wandelpaden. Om die manier kunnen dorpen groen met elkaar worden verbonden. In het programma wordt verwezen naar het Leidse Singelpark. Een project waarmee alle parken en groenstroken langs de Leidse Singels met elkaar zijn verbonden.

Als bijdrage aan deze discussie zond ik op 15 januari 2022 een voorstel in.

In die bijdrage schreef ik onder meer:

“Verbind Hoogmade met Rijpwetering: verleng het Polderpad

Het Polderpad ligt langs de A4/HSL in de Hoogmadese Polder. Het is een vrij liggend wandelpad. Het pad begint of eindigt op de hoek van het Noordeinde en de Hoogmadeseweg. Het voorstel is nu het Polderpad door te trekken richting de Zuidweg in Rijpwetering. Daar ligt een brede groenstrook langs rijksweg A4. Door het bestaande Polderpad te verlengen naar het water van De Rijpwetering - Zuidweg ontstaat een nieuw stuk vrij liggend wandelpad. Bij De Rijpwetering kunnen wandelaars linksaf onder de A4- resp. de HSL-viaducten naar de

Blauwmolenweg en daar de brug over naar de Zuidweg. Met een verlengd Polderpad kunnen wandelaars veilig wandelen. Ze hoeven dan geen gebruik meer te maken van de relatief drukke Hoogmadeseweg. En er is ruimte om tientallen bomen te plaatsen. Ook groen!”

In aanvulling: de bedoelde grondstrook laat meer dan voldoende ruimte om een gescheiden fietspad aan te leggen. Een tijdelijke noodbrug voor fietsers is noodzakelijk. De kosten zullen aanzienlijk lager zijn. De ‘winst’ voor alle betrokkenen is blijvend. Mooi toch!

Slotopmerkingen



Plan Polderpad: Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!

Dit bezwaarschrift begon na de inleiding met een betoog over de ontbrekende participatie van de direct omwonenden, de inwoners van Hoogmade en de Vereniging Dorpsraad Hoogmade in dit project. Een gesprek met een enkele omwonende en een bestuurslid van de Vereniging Dorpsraad Hoogmade op maandag 17 februari 2025 met de wethouders Van Egmond (D66) en Kistemaker (PRO) heeft niet geleid tot enige aanpassing van het verkeersplan. Dat alles tezamen is zeer teleurstellend.

De Dorpsraad schreef op de website onder meer: *“Met ons gezonde verstand kunnen we hier niet zo goed bij. Met zo’n twee en halve minuut extra fietsen kun je gewoon via het Noordeinde, de Kerkstraat en de van Klaverweijdegeweg de route vervolgen...”* Ja, waar is het gezonde boerenverstand van het College van B&W, de leden van de gemeenteraad en hun adviseurs. Wie waren de betrokkenen die een concept van dit “*strategisch*” advies over de te verlenen omgevingsvergunning hebben gelezen, hebben nagedacht over de gevolgen op de beleving van inwoners, voor natuur en milieu, de kosten en de risico’s, kritische vragen hebben gesteld, met elkaar hebben gediscussieerd en met hun gezonde verstand het concept van deze aanvraag en de vergunning hebben beoordeeld? Hoeveel personen in de gemeentelijke organisatie hebben in deze discussie geparticipeerd? Waren er kritische tegengeluiden? En kwamen ze met elkaar toch tot dit besluit! Wat zou de conclusie anders zijn geweest als tijdige betrokkenheid en participatie van direct omwonenden, inwoners van Hoogmade en de Vereniging Dorpsraad Hoogmade

was georganiseerd. Nu zijn inwoners van Hoogmade *opnieuw* niet in hun kracht gezet. Ja, ook zo'n leuze waar de gemeente steeds mee komt. In participatie en samenspraak had deze vergunningverlening kunnen worden voorkomen. Maar het kan nog: **Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!** En daarbij geldt: vertrouwen komt te voet en gaat te paard.

F.A. Witteman

Schoollaan 37
2355 BS Hoogmade

Afschriften aan:

- *De leden van de gemeenteraad van Kaag en Braassem*
- *ProRail*
- *BAM Infra Groep nv*
- *Vereniging Dorpsraad Hoogmade*
- *Media*