

Provinciale Staten - Statencommissie Bereikbaarheid en Energie (BE)

Inspreken 25 november 2020

Deze tekst is bij uitspreken ingekort om binnen de 3 minuten te blijven

Goedenavond.

Dank voor deze mogelijkheid om in Corona-tijd toch ruimte te krijgen in uw vergadering.

Mijn naam is Hester Faber.

Ik spreek in als inwoner van Reeuwijk-Dorp, mede namens de werkgroep

BeterBereikbaarGouwe van het dorpssteam Reeuwijk-Dorp, Tempel en buitengebied. Achter mij ziet u een foto van Reeuwijk-Dorp, midden in een rustige groene omgeving.

Recent zijn de documenten beschikbaar gekomen waarin de 40 mogelijke maatregelen zijn teruggebracht naar een 5-tal mogelijke combinatiepakketten. Deze staan ter consultatie als punt 5b op uw agenda.

Wij kunnen verheugd constateren dat de gewraakte maatregelen W15 en W19, waar ik mij in februari op richtte als inspreker in uw (toen nog fysieke) vergadering, geen deel meer uitmaken van de actuele combinatiepakketten.

Een ander punt dat ik eerder heb gemaakt, raakt aan de overgang van fase 1 naar fase 2. Onze gemeente, Bodegraven-Reeuwijk, is pas vanaf fase 2 betrokken bij het programma BBG. Vanwege deze overgang hebben wij er op aangedrongen om kritisch te kijken naar de formulering van de knelpunten en de criteria in het beoordelingskader.

De projectorganisatie heeft ons telkenmale toegezegd dat dat zou gebeuren.

Tot voor kort hadden wij geen enkel zicht op de aanpassingen van de knelpunten of het beoordelingskader.

Nu alle maatregelen zijn beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op de effecten op de specifieke criteria, zien we waarop ze zijn beoordeeld.

Nu pas zien we welke knelpunten en criteria zijn toegevoegd. Terwijl we daarvan schrikken, zijn ondertussen de sets aan maatregelen al samengesteld.

Tijdens het webinar van 24 november jl. is gebleken dat het beperkt beschikbare budget doorslaggevend is geweest voor de samenstelling van de pakketten dan het probleemoplossend vermogen van de verschillende maatregelen.

Ik licht er 2 bijzonderheden uit.

Aanpassingen knelpunten → Knelpunt 5

Aan de knelpunten die door het programma BBG moeten worden opgelost, is een “KW5” toegevoegd: “de gebrekkige bereikbaarheid Reeuwijk-Dorp”. U vindt dit in figuur 2 (pagina 8 van de notitie [Keuzeopties](#) of pagina 11 van het [Effectenrapport](#)).

In alle contactmomenten die er met de projectorganisatie (of specifiek met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk) zijn geweest, is de bereikbaarheid van ons dorp nooit aan de orde geweest. In geen enkele van onze reacties hebben wij de bereikbaarheid van ons dorp als probleem benoemd. Zie de foto achter mij.

Een dorp met ongeveer 2000 inwoners, waar mensen gaan wonen voor de rust en ruimte. Dat dorp vraagt er niet om om beter bereikbaar te zijn. In tegendeel. Dat dorp wil graag behoud van rust en ruimte. Wij hebben ontsluitingsroutes naar alle windstreken en zijn binnen 5 minuten op een doorgaande snelweg of provinciale weg. Dat durf ik niet ‘gebrekkig’ te noemen - diverse woonwijken in de nabije omgeving zullen daar jaloers op zijn.

Meer bijzonder is wellicht dat in de [Ruimtelijk-economische verkenning](#) (eindrapportage) nadrukkelijk wordt gesteld dat de ontsluiting in dit gebied (“Oostzone”) *opvallend goed* is. Het lijkt erop dat hier sprake is van een doelredenering, om enkele voorgestelde maatregelen beter uit de verf te laten komen.

Beter was geweest om een nieuw KW5 te introduceren met “hinder door sluipverkeer” als definitie. Dat is het grote knelpunt dat door de dorpsbewoners wordt ervaren. Sluipverkeer dat een alternatieve weg zoekt tussen de A12, N11 en N207. Het programma BBG zou juist daar een oplossing voor moeten bieden. Maar het dorpsbelang heeft blijkbaar geen rol gespeeld in het bepalen van dit aanvullende knelpunt.

Aanpassingen beoordelingskader

Het beoordelingskader is ten opzichte van fase 1 aangepast met sub-criteria specifiek voor Bodegraven-Reeuwijk. U vindt dit beoordelingskader op pagina 25 van het [Effectenrapport](#).

We hadden daar om gevraagd, en zouden daar dus blij mee moeten zijn? Totdat je in het onderliggende effectenrapport de betreffende criteria opzoekt, en dan met name inzoomt op de criteria “bereikbaarheid” en “leefbaarheid”. Om die laatste eruit te lichten:

Voor bijvoorbeeld Waddinxveen en Boskoop wordt gekeken naar de leefbaarheid van het gebied rondom de hefbrug, en overig in het dorp. Voor Reeuwijk geldt als criterium de Reeuwijkse randweg/Zoutmansweg en verder het onderliggend wegennet. Let wel: de Zoutmansweg ligt ten zuiden van de A12, en heeft dus niets te maken met de leefbaarheid in Reeuwijk-Dorp.

In het hoofdstuk Leefbaarheid in ditzelfde rapport is in het geheel geen effectbeschrijving opgenomen waarbij de effecten op de leefbaarheid van Bodegraven-Reeuwijk (laat staan die voor het dorp specifiek) is beschreven.

Hoe moet ik als inwoner van Reeuwijk-dorp het gevoel krijgen dat er rekening wordt gehouden met de leefbaarheid in mijn dorp? Hoezo is dit beoordelingskader passend gemaakt om de 40 mogelijke maatregelen goed te kunnen toetsen op hun effecten in de omgeving waar die effecten op gaan treden? Ik vraag me ten eerste af in hoeverre de opstellers van dit beoordelingskader zicht verdiept hebben in de kenmerken van dit gebied. Is men wel bekend met het onderscheid tussen Reeuwijk-Dorp en Reeuwijk-Brug?

Waarom in de documenten overigens consequent over “Bodegraven-Reeuwijk” (de gemeente) wordt gesproken, terwijl het vooral om de kernen Reeuwijk-dorp en Tempel gaat is mee een raadsel. Immers, als het gaat om de leefbaarheid in Boskoop wordt ook niet gesproken over “Alphen aan den Rijn”, de betreffende gemeente.

Kosten

In het beoordelingskader worden ook de kosten van de maatregelen genoemd als criterium. Nergens in de voorbereidende documenten is overigens helder gemaakt dat de kosten doorslaggevend gaan worden in de te maken keuze voor de maatregelen. In het webinar van 24 november jl. werd erkend dat het maximale budget sturend is geweest in de totale samenstelling van de pakketten. Dus niet het oplossend vermogen (op korte of langere termijn) op de knelpunten. Met alle voorgestelde pakketten blijft een flink aantal van de knelpunten onveranderd (en ontstaan vooral nieuwe).

Wat dan opvalt is dat het hele programma BBG is opgezet vanwege grote knelpunten, zeker ook in de gemeente Waddinxveen, en dat precies die gemeente welgeteld 0,0 euro heeft gereserveerd om te investeren. Kunnen we hier niet stellen dat daarmee het hele

programma en de onderlinge samenwerking is mislukt? En gezien de complexiteit van alle samenhangende programma's in hetzelfde gebied lijkt een herbezinning op de scope en de opgave wellicht een verstandigere keuze dan aan te sturen op één set aan maatregelen waarmee niks wordt opgelost en we wel ruim 50 miljoen euro belastinggeld hebben vernietigd.

Ik had graag gezien dat wij als belanghebbenden betrokken waren geweest bij de wijzigingen van de knelpunten en het beoordelingskader vóóordat de maatregelen langs deze maatlat werden gehouden. Pas dan was sprake geweest van een zorgvuldig participatieproces.

Als laatste wil ik nog uw aandacht vestigen op het niet nakomen van eerder gedane toezeggingen dat alle maatregelen apart zouden worden beoordeeld, zonder eventueel aanvullende opties of direct al in combinatie. Bij de digitale bijeenkomsten van afgelopen zomer werden bijvoorbeeld de effecten van maatregel W24 alleen gepresenteerd in combinatie met een knip in de Brugweg. Toegezegd werd dat in de uiteindelijke effectrapportage alle maatregelen los beoordeeld zouden worden. In de uiteindelijke rapportage zien we echter dat de effecten van maatregel W24 alleen worden gepresenteerd in combinatie met een (niet nader gedefinieerde) knip op de Brugweg. In de onderliggende factsheet wordt dit slechts als optie benoemd.

Dank voor uw aandacht.

(pagina 11 van [Effectenrapport](#))



Figuur 2 overzicht bestaande situatie en knelpunten in het plan- en studiegebied. De knelpunten zijn in fase 1 van BBG geanalyseerd en beschreven in deel F bijlagen met factsheets van de knelpunten. Voor meer achtergrondinformatie wordt verwezen naar deze bijlage. Ps. ten opzichte van fase 1 is knelpunt K-W5 toegevoegd: de gebrekkige ontsluiting van Reeuwijk-Dorp.

Pagina 59 van de [Ruimtelijk-economische verkenning](#)

De ontsluiting – intern en naar buiten het gebied – is opvallend goed voor een laag-dynamisch gebied met lokaal een fijnmazig net van lokale wegen, en de N207 aan de oostkant van de Gouwe als directe verbinding naar N11 en A12. De knelpunten voor Greenport Oost zitten in de relatie naar de Westzone voor kriskrasbewegingen (zie opgaven in de Gouwezone) over de hefbruggen.

pagina 25 van het [Effectenrapport](#)

<p>Bereikbaarheid Wegverkeer</p>	<p>Locaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boskoop (Hefbrug) • Boskoop (overig) • Waddinxveen (hefbrug) • Waddinxveen (overig) • Functioneren N207 (tussen N11 en A12) • Hazerswoude-Dorp • Bodegraven – Reeuwijk (hoofdwegen) • Bodegraven – Reeuwijk (overig) 	<p>Leefbaarheid</p>	<p>Locaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boskoop (Hefbrug) • Boskoop (overig) • Waddinxveen (hefbrug) • Waddinxveen (overig) • Functioneren N207 (tussen N11 en A12) • Hazerswoude-Dorp • Reeuwijkse Randweg en Zoutmansweg • Bodegraven-Reeuwijk onderliggende wegen
-----------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

