

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk - inspreken voor commissie ruimte (van 9 december),
thema Beter Bereikbaar Gouwe
Inspreken 2 december 2020

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 bewoner van Reeuwijk-Dorp, als aanstaand bewoner van de
Middelburgseweg en spreek hier mede namens de werkgroep BeterBereikbaarGouwe van
het dorpssteam Reeuwijk-Dorp, Tempel en buitengebied.

Recent zijn de documenten beschikbaar gekomen waarin de 40 mogelijke maatregelen zijn
teruggebracht naar een 5-tal mogelijke combinatiepakketten, met hieronder een enorme
stapel documenten. Deze staan ter consultatie als punt 9 op uw agenda voor 9 december
as..

Wij kunnen verheugd constateren dat de gewraakte maatregelen W15 en W19, waar ik mij
eerder op richtte als inspreker in uw (toen nog fysieke) vergadering, geen deel meer
uitmaken van de actuele combinatiepakketten. Ook al wordt er van u op dit moment geen
keuze gevraagd, graag maak ik van de gelegenheid gebruik om u toch een aantal
observaties mee te geven.

In een eerder betoog heb ik aandacht gevraagd voor zowel de probleemdefinitie als het
beoordelingskader, die beiden als erfenis uit fase 1 waren meegenomen. Omdat onze
gemeente pas in fase 2 is ingestapt, was het noodzakelijk om deze kritisch tegen het licht
te houden. Dat is ook gebeurd, blijkt uit de nu voorliggende stukken.

Ik licht er 2 bijzonderheden uit.

Aanpassingen knelpunten → Knelpunt 5

Aan de knelpunten die door het programma BBG moeten worden opgelost, is nu 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](#)).

Wij verbazen ons ten zeerste over dit knelpunt - vooral de formulering ervan. Wij hebben
in onze contactmomenten dit nooit op deze manier benoemd. Ik zal in deze raad niet
hoeven uit te leggen hoe goed Reeuwijk-dorp naar alle windstreken is ontsloten. De
opdracht van de raad aan de wethouder was niet voor niets om juist het kwetsbare
buitengebied te beschermen.

Nog meer verbazing over de KW5 als ‘bereikbaarheid Rw-dorp’ komt als je één van de
andere documenten erbij haalt. In de [Ruimtelijk-economische verkenning](#) (eindrapportage)
wordt nadrukkelijk 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. In hoeverre was de gemeente zelf
betrokken bij deze aanvulling van de probleemdefinitie?

Beter was geweest om een nieuw KW5 te introduceren met “hinder door sluipverkeer” als
definitie, of een koppeling met het vrachtverkeer. Dat is het grote knelpunt dat door de
dorpsbewoners wordt ervaren.

Aanpassingen beoordelingskader

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

Het is de moeite waard om in te zoomen op de criteria “bereikbaarheid” en “leefbaarheid”. Ook hier weer verbazing over de toegevoegde criteria, waarbij ik me afvraag in hoeverre de expertise vanuit de gemeente zelf is betrokken bij de formulering van deze criteria. Laat ik wat voorbeelden van “leefbaarheid” benoemen.

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. Ik hoef in deze vergadering neem ik aan niet uit te leggen wat het verschil is tussen de leefbaarheid langs de Zoutmansweg en 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.

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.

Het is jammer dat wij niet eerder op de hoogte zijn gebracht van de wijzigingen in de knelpunten en het beoordelingskader, mede ook omdat we er zelf om hebben gevraagd. Wij vragen uw aandacht om de probleemdefinitie in overeenstemming te brengen met uw opdracht aan de wethouder.

Inzet voor de gemeente

Uit het pre-advies blijkt dat de gemeente nadrukkelijk focust op de lobby voor de Bodegravenboog. Dat kunnen wij van harte onderschrijven. Aanvullend zien wij de noodzaak dat gemeente Bodegraven-Reeuwijk nauwe samenwerking opzoekt met Waddinxveen om de problematiek rondom het vrachtverkeer en sluisverkeer gezamenlijk op te gaan pakken. Andere partijen binnen BBG hebben daar onvoldoende aandacht voor.

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](#)

		Leefbaarheid	Locaties:
Bereikbaarheid Wegverkeer	Locaties:		<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)
			<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

