

[REDACTED] s

---

**Van:** [REDACTED] m  
**Verzonden:** vrijdag 19 februari 2021 12:01  
**Aan:** beterbereikbaar@ouwe; [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Re: vervolgspraak  
**Bijlagen:** brief BBG nav consultatie 5 pakketten.pdf

Beste [REDACTED]

Dank voor het gesprek gisteren (18 februari 2021), waarin we uitgebreider van gedachten konden wisselen op punten die wij in onze brief van 15 december hadden aangevoerd.

We zijn blij dat jullie in dit gesprek erkennen dat de punten die wij aanvoeren terecht zijn, en dat de docu- en/of het proces van BBG daarop tekort schieten. De belangrijkste punten waarbij wij hebben stilgestaan zijn:

- onjuiste formulering van het nieuwe knelpunt KW5
- onjuiste en ongelijkwaardige aanpassingen en uitwerking van het beoordelingskader
- beoordeling op oplossend vermogen prioritair te maken boven het beschikbare budget
- fouten in het verkeersmodel

Helaas biedt het proces jullie niet de ruimte om de tekortkomingen te corrigeren. Waar van toepassing (zoals bij de fouten in het verkeersmodel) is afgesproken dat daarvoor in de betreffende documenten wel een opmerking wordt geplaatst. En dat bij de eerstvolgende aanpassing van het verkeersmodel, de fouten worden rechtgezet.

Op jullie advies zullen wij onze contacten met de gemeente aanhalen op met hen over een aantal punten nader in gesprek te gaan, zodat zij dat kunnen meenemen in de besluitvorming in hun eigen gemeenteraad, en in de BAG.

vriendelijke groet,

[REDACTED]

Dorpsteam Reeuwijk-Dorp Tempel en buitengebied

[REDACTED]

[REDACTED]

december 14, 2020



Provincie Zuid-Holland  
Team Beter Bereikbaar Gouwe

[REDACTED]

Betreft: Reactie n.a.v. de 5 gepresenteerde maatregelpakketten  
BeterBereikbaarGouwe

Geachte heer/ mevrouw,

Nog ruim voor het zomerreces van dit jaar werd een tussenstand in de beoordeling van de 40 maatregelen gepresenteerd. In diverse webinars en digitale gespreksbijeenkomsten mochten we daar vragen over stellen en onze bevindingen meegeven. Het was voor ons ongewis hoe deze bevindingen zouden meewerken in de vervolgstappen.

Na flink geduld werden we recent alsnog verrast doordat ineens een grote stap was gezet. Van de 40 mogelijke maatregelen werd plots een 5 tal samengestelde pakketten van een beperkt aantal maatregelen gepresenteerd. Voordat we inhoudelijk op deze pakketten en/of de individuele maatregelen ingaan, hebben we nog een aantal andere belangrijke punten die we onder uw aandacht willen brengen.

In eerdere reacties hebben wij aandacht gevraagd voor zowel de probleemdefinitie als het beoordelingskader, die beiden als erfenis uit fase 1 waren meegenomen. Omdat onze gemeente (Bodegraven-Reeuwijk) pas in fase 2 is ingestapt, was het noodzakelijk om deze kritisch tegen het licht te houden. Dat werd ook toegezegd, alleen hebben wij nooit eerder inzage gekregen in de wijze waarop. We zien nu wel dat er wijzigingen zijn doorgevoerd, dat blijkt uit de nu voorliggende stukken.

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. Nu zijn reeds de samengestelde pakketten immers beoordeeld ten opzichte van de probleemdefinitie en langs de lat van het (onjuist) gewijzigde beoordelingskader gelegd.

#### **Knelpuntanalyse**

Aan de knelpunten die door het programma BBG moeten worden opgelost, is nu een "KW5" toegevoegd: "de gebrekkige bereikbaarheid Reeuwijk-Dorp". Zie figuur 2 (pagina 8 van de notitie Keuzeopties of pagina 11 van het Effectenrapport).

Wij verbazen ons ten eerste over dit toegevoegde knelpunt, en dan vooral over de formulering ervan. Wij hebben in onze contactmomenten met de projectorganisatie en/of de gemeente nooit de bereikbaarheid van ons dorp als problematisch benoemd. Reeuwijk-dorp is juist bijzonder goed naar alle windstreken ontsloten.

Pagina 2

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.

Beter was geweest om een nieuw KW5 te introduceren met "hinder door sluisverkeer" als definitie, of een koppeling met het vrachtverkeer. Dát is het knelpunt van Reeuwijk-dorp.

- Wij vragen jullie nogmaals om de knelpunten opnieuw te herzien, en in overeenstemming te brengen met daadwerkelijk ervaren knelpunten in het gebied.

### **Beoordelingskader**

Het beoordelingskader is ten opzichte van fase 1 aangepast met een paar sub-criteria specifiek voor Bodegraven-Reeuwijk. Zie 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. We noemen enkele voorbeelden van "leefbaarheid".

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. Dit is duidelijk werk van iemand die het verschil niet weet tussen Reeuwijk-dorp (ten noorden van de A12) en Reeuwijk-brug (waar de Zoutmansweg ligt, ten zuiden van de A12). Dit criterium gaat dus geen enkel effect in beeld brengen voor de leefbaarheid in Reeuwijk-dorp, of langs één van de uitvalswegen van het dorp zelf.

Nog los van de foutief aangepaste criteria is in het hoofdstuk Leefbaarheid in ditzelfde rapport in het geheel geen effectbeschrijving opgenomen waarbij de effecten op de leefbaarheid van Bodegraven-Reeuwijk (laat staan die voor Reeuwijk-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, blijft 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.

- Wij vragen jullie het beoordelingskader op alle punten kritisch te beschouwen, consistent te maken voor alle betrokken kernen, en de effectbeschrijvingen daarmee in overeenstemming te brengen.

### **Referentiesituatie**

In de beoordeling van de diverse maatregelen in de 5 pakketten worden de verkeerseffecten afgezet ten opzichte van de referentiesituatie 2030. Verdieping in deze gegevens leidt echter tot vraagtekens. Inzoomend op de meetpunten 22 (Middelburgseweg) en 23 (Reewal) lijkt het alsof het verkeer van en naar Reeuwijk-dorp zich in 2030 plotseling verdeelt over de Reewal en de Middelburgseweg; bij de één is er een toename van 700 bewegingen, bij de ander een afname van 800.

Bij navraag wordt aangegeven dat in het verkeersmodel voor 2030 voor de Reewal een verlaging naar 30 km/u is ingevoerd. Dit zou gelden voor "een deel van de Reewal", waardoor in het verkeersmodel een verschuiving van de verkeersbewegingen ontstaat.

Het lijkt erop dat in het verkeersmodel een veel groter "deel van de Reewal" is meegenomen dan in de werkelijke situatie. Het ging over een aanpassing van 50 naar 30 km/u. Dat betekent dat het alleen het gedeelte binnen de bebouwde kom betreft - de rest van de Reewal kent een snelheidsregime van 60 km/u. Sinds de datum van de tellingen (2018) is inderdaad de grens van de bebouwde kom aan de Reewal enkele tientallen meters zuidwaarts verplaatst, en is ter plaatse sprake van een 30 km zone. Dit is op de lengte van de Reewal echter niet significant en leidt niet tot verschuiving van verkeersbewegingen naar de Middelburgseweg (die overigens veel te smal is voor de uit het verkeersmodel berekende verkeersbewegingen in 2030).

De maatregelen worden beoordeeld op hun effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Dat is een gebruikelijke manier van werken. Als echter de input en daarmee de referentiesituatie niet klopt, zijn ook de uitkomsten (de effectbeoordelingen) onbetrouwbaar.

- Wij vragen jullie de referentiesituatie opnieuw te beschouwen en vervolgens de effectbeoordeling en beschrijving daarop te herzien.

### **De maatregelen en de samengestelde maatregelpakketten**

Als algemeen bezwaar bij alle 5 de maatregelpakketten zien wij dat deze niet tot nauwelijks de gedefinieerde problemen oplossen. Waarom dan toch veel geld

investeren, als de oorspronkelijke problemen niet worden opgelost, sterker nog, alleen maar nieuwe problemen worden toegevoegd en de problematiek op de middellange termijn alleen maar groter en complexer wordt?

## **W15 en W19**

Wij kunnen verheugd constateren dat de gewraakte maatregelen W15 en W19, waar onze eerdere reacties op waren gericht, geen deel meer uitmaken van de actuele combinatiepakketten, en ook niet meer op het lijstje staan als nader te onderzoeken.

## **W9**

Besluitvorming over de Bodegravenboog ligt niet binnen de macht van de bij BBG betrokken overheden. Toch zien we met z'n allen het grote positieve effect van deze maatregel. Het ligt voor de hand om de lobby onverminderd door te zetten en nader te onderzoeken op welke wijze vanuit deze regio een versnelling ten opzichte van de Rijksplanning mogelijk gemaakt kan worden.

Aanleg van de Bodegravenboog past bij de ambitie van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk om het kwetsbare buitengebied (met name het luwe gebied in de driehoek tussen A12, N11 en N207) te beschermen en daar geen nieuwe (auto) infrastructuur te realiseren.

## **W21**

Het verlengen van de parallelstructuur langs de A12, tussen Bodegraven en Waddinxveen is momenteel niet meer dan een dikke streep op de kaart.

Onduidelijk is hoe wordt omgegaan met diverse kruisingen en aansluitingen.

Daarmee is ook ongewis naar welke plek de problemen zich gaan verplaatsen.

Indien wellicht sprake is van een aansluiting naar de Reewal, zal deze route de opening zijn voor sluipverkeer richting Waddinxveen en Boskoop (die vervolgens nog steeds vastlopen bij de hefbruggen ter plaatse).

Op basis van de huidige beschrijvingen en indicaties, lijkt dit een maatregel voor een niet-bestaand probleem met grote gevolgen in de kwetsbare omgeving, en nieuwe knelpunten als vervolg.

## **W24**

De nieuwe ontsluiting voor Reeuwijk-Dorp om de Reewal via de Baarsjeskade aan te sluiten op de bestaande Reeuwijkse Randweg, lijkt positief bij te dragen aan de ontsluiting van het dorp. Reeuwijk-dorp is op dit moment al meer dan voldoende goed ontsloten; een nieuwe of extra ontsluiting is absoluut niet passend in dit kwetsbare gebied.

Duidelijk is dat deze suggestie is bedoeld om de druk op de Brugweg van Waddinxveen weg te nemen. Dat wordt extra benadrukt doordat W24 op geen enkele manier als enkele maatregel wordt beoordeeld - ondanks eerdere toezeggingen daartoe. Bij de digitale bijeenkomsten van afgelopen zomer werden de effecten van maatregel W24 al 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. Als een knip onderzocht zou worden, zou het niet meer dan terecht zijn

Pagina 5

om ook op andere mogelijke sluiproutes (bv richting de Gouwedreef) aanvullende maatregelen te onderzoeken.

Juist de gepresenteerde combinatie van gebundelde maatregelen gaat leiden tot een extreme toename van sluipverkeer door en via Reeuwijk-dorp.

### Ter afsluiting

Voor het dorpssteam is een gezamenlijke lobby voor de Bodegravenboog de grootste winst van BBG. Wat betreft verdere maatregelen zijn er afgezien van de nog gewenste OV en fiets-infrastructuur geen maatregelen die onze steun kunnen krijgen. Alle problemen die ten westen van de Gouwe liggen, moeten zoveel als mogelijk ook ter plaatse worden opgelost - daar bemoeien wij ons minder mee. Wij constateren dat de gemeente Bodegraven-Reeuwijk samen met de gemeente Waddinxveen zich gaat richten op de lokale knelpunten die ook lokaal opgelost dienen te worden. Wij zullen te allen tijde constructief mee blijven denken met deze lokale problematiek.

Het dorpssteam Reeuwijk-dorp  
Met vriendelijke groet,

  
secretaris

### Bijlagen

- Gehanteerde inspreekteksten
  - o Commissie Bereikbaarheid en Energie van Provincie Zuid-Holland (25-11-2020)
  - o Gemeente Bodegraven-Reeuwijk (2-12-2020) ter voorbereiding op bespreking in de commissie Ruimte (9-12-2020)
- Bijlage met referentiegetallen incl bijbehorende mailwisseling

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 9 maart 2021 17:42  
**Aan:** beterbereikbaargouwe  
**Onderwerp:** huidige status plannen Middelburgseweg en aanmelding nieuwsbrief

Geachte heer, mevrouw,

Graag wil ik me aanmelden voor de nieuwsbrief. Wij zijn nieuw komen wonen aan de Middelburgseweg (gedeelte Waddinxveen, dichtbij de Zwarteweg/Brugweg). Ik zou graag willen weten wat de actuele status is. Ik heb de plannen gelezen, net als de communicatie van medebewoners. Nu zitten we volgens de website in fase 2. Wanneer is er weer een mogelijkheid tot participatie in een gesprek? Alles is principe al gezegd vanuit het oogpunt van de bewoners en natuurliefhebbers van het gebied, zoals ik het terug kon lezen onder Documenten. Maar, voor wat het waard is, zou ik mijn stem ook willen laten horen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

M 221

[Redacted]

**Van:** [Redacted]  
**Verzonden:** donderdag 11 maart 2021 10:48  
**Aan:** beterbereikbaargouwe  
**Onderwerp:** Route W24

Beste,

Ik heb een vraag over de route van maatregel W24. Op sommige kaarten staat die namelijk getekend over het Baarsjespad in het verlengde van de Zwarteweg en op sommige kaarten staat een lus over de Bloemendaalseweg. Zijn dit twee varianten of is een van de twee de voorgestelde maatregel?

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]



[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 18 maart 2021 11:10  
**Aan:** beterbereikbaarbouw  
**Onderwerp:** Wegen aanleg, te veel,

Goedemorgen [REDACTED]

Mijn vraag is heel simpel: Hoe veel fijnstof zit of hang er in Zuid Holland.  
En hoeveel polder landschap rond GOUDA houden wij over?  
En het stuk Zuid Holland dat wij aan UTRECHT HEBBEN GEGEVEN, hoe groot was dat, en waarom.  
Ik ben er wezen fietsen, groen en ruimtelijk en vogels en open ruimten en voor de water opvang zeer belangrijk.  
Als straks het water peil stijgt, en rond GOUDA de polders vol lopen waar moet dan het water naar toe?

In de Omgevingswet: Alle wetten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving in 1 wet samenbrengen en integreren: dat is het einddoel dat de stelselherziening van het omgevingsrecht beoogt.  
De invoeringswet laat de WET VTH beleidsneutraal landen in de Omgevingswet.  
U heeft ook een zorgplicht, Fijnstof die in Zuid Holland hang heeft Fijnstof invloed op kinderen van 7 tot 10 jaar.  
Een onderzoek heeft dat bevestigd en onderzocht.

Hoe denkt u dat Zuid Holland in 2050 of verder er uit komt te zien?  
In 1980 is er gewaar schuurt let op het groen en het leefmilieu en de gezondheid, in de omgevingswet staat zorgplicht wat doet u daar mee?

Dit zijn mijn vragen, graag antwoord.

Groet,

[REDACTED]

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 27 april 2021 10:19  
**Aan:** beterbereikbaargouwe  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Keuze W24 beter bereikbaar Gouwe--Reactie [REDACTED] Brugweg Waddinxveen  
**Bijlagen:** W24 ontsl Brugweg.pdf

Beste.

Ik zag op de website, dat het mogelijk was om een reactie te plaatsen en een voorkeur uit te spreken , voor de varianten/maatregelen die er zijn.

Ik had deze ingevuld, maar kon hem niet versturen omdat de maatregel niet geselecteerd kon worden , dus vandaar even op deze manier.

Wij zijn in 2019 op de Brugweg komen wonen in Waddinxveen.

Hiervoor hebben we in Gouda gewoond en waren toe aan iets nieuws met meer groen en meer tuin en" iets rustiger" Na een lange speurtocht hebben wij op de Brugweg een huis gekocht.

De discussies over de Brugweg waren bekend, en hadden er weinig mee. In Nederland heb je overal wel discussie over , dus prima en laat maar gaan het zal wel!

Na enkele maanden en vooral een mooie en warme zomer zijn wij wel tot de conclusie gekomen dat de situatie toch wel uitzonderlijk is.

Om die redenen en door de proactieve opstelling van het Brugwegcommite , ben ik me toch meer gaan verdiepen in de oplossingen die er besproken worden.

Er is voor zo'n smalle weg wel een grote diversiteit en intensiteit aan verkeersdeelnemers.

- Voetpad is erg slecht en te smal om naast elkaar te lopen en met een kinderwagen of rollator. De rijweg wordt daardoor door erg veel wandelaars gebruikt.
- Erg veel personenauto's en tractoren die regelmatig erg hard rijden, waarop niet wordt gehandhaafd( geen prio). Dit is erg gevaarlijk is en iets dat veel geluidsoverlast veroorzaakt. Wij slapen aan de voorzijde en kunnen niet met het raam open slapen omdat de eerste racewagens om 4.30 al langs scheuren. Dit is voor het merendeel verkeer uit Gouda en Reeuwijk dat van en naar het werk moet, omdat de Brugweg de beste ontsluitingsweg en sluiproute is.
- Veel fietser ( recreatief, woon -werk en scholieren)
- Veel en zwaar vrachtverkeer vanuit de industrie , agrarische sector en nieuwbouw activiteiten uit Reeuwijk dorp.

Resume is onze mening dat de Brugweg de uitstraling heeft van een rustige idyllische langzaamverkeers vriendelijke weg voor fietser en personenauto's, alleen is de praktijk dat het eigenlijk een 2 baans weg moet zijn met aan beide zijden een vrij fiets en voetpad.

Wij zien regelmatig gevaarlijke situaties en lichte ongelukken en hopen niet dat er eerst een paar grote ongelukken moeten plaatsvinden, voordat deze situatie nog meer prioriteit zal krijgen en of er nog meer aandacht in de media en op TV gaat komen.

Ik heb begrepen dat alle partijen het er wel over eens zijn dat de situatie op de Brugweg ongewenst is en dat hier een oplossing voor moet komen om de situatie te verbeteren.

In mijn beleving is de W24 maatregel een goede keuze om de personenauto's en vrachtverkeer uit Reeuwijk dorp eerder op de A12 te krijgen zonder over de Brugweg en de Henegouwerweg te hoeven rijden.

Hiermee wordt de Henegouwerweg ook minder belast waardoor de doorstroming daar ook beter zal worden.

Ik zie alleen in de schetsen wel dat deze W24 variant tegenstrijdige tracee's heeft.

Langs de Bloemendaalse weg of door de polder ( schets 1). En langs de Baarjeskade ( schets 2).

Ik ben van mening dat de route langs de Baarjeskade de beste oplossing is, evenwijdig aan het fietspad van de Baarjeskade( zie schets 2) en Bijlage.

Als de sloot wordt gedempt en er een kavel wordt gereserveerd voor een nieuwe watergang heeft dit de minste impact en overlast op de omgeving.

Het beleid zal de komende jaren vanuit Den Haag toch gericht zijn op het inkrimpen van de veestapel, dus is er agrarische grond beschikbaar voor andere doeleinden.

De andere mogelijkheden voor Reeuwijk dorp om via de Nieuwdorperweg of via het Kaagjesland/Nieuweweg te gaan heeft nog meer impact op de omgeving.

**Met deze mail wil ik de voorkeur voor W24 versterken met de bovenstaande onderbouwing van onze kant.**

Het is goed om te zien dat er vele knelpunten in de omgeving op 1 kaart gezet worden, om te overzien of er alternatieven zijn die er gecombineerd kunnen worden en dat er meerdere gemeenten en belangenverenigingen aanhaken om draagvlak te vinden in de te kiezen oplossingen.

Doordat er meer partijen aanhaken wordt de discussie ook breder wat vaak de besluitvorming vertraagd, maar hierdoor kunnen er wel maatregelen gecombineerd worden, waardoor er beter en efficiënter kan worden gewerkt. Meer resultaat voor minder geld.

Hopende U zo voldoende te hebben geïnformeerd.



Langs de Bloemendaalse weg en polder 1

Langs de Baarjeskade 2

[Redacted signature block]

