

In gesprek met inwoners over het C-wegennetwerk

Over het dilemma rondom het vernieuwen van de weg
Hoogeind, Laageind, Negenviertel en pootje Oukoopsedijk

Eindrapport
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

23 juni 2026

E:M+MA.

Inhoudsopgave

Introductie	3
Methode	4
De cijfers	5
Omwonenden Hoogeind-Laageind	7
Inwoners uit Driebruggen en Waarder	11
Inwoners uit de bredere gemeente	15

Introductie

De gemeenteraad van Bodegraven-Reeuwijk staat voor een besluit over de toekomst van het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en het pootje Oukoopsedijk bij Driebruggen. De gemeente onderzoekt op welke manier het onderhoud het beste kan plaatsvinden. De gemeenteraad wil een weloverwogen keuze maken (kiezen voor groot onderhoud, óf de weg geschikt maken voor zeer zwaar verkeer) en daarbij de afweging maken tussen verschillende belangen.

De afgelopen jaren hebben verschillende participatiemomenten plaatsgevonden met inwoners (bijvoorbeeld keukentafelgesprekken met ondernemers, diverse gesprekken met omwonenden en een digitale vragenlijst).

De gemeenteraad heeft in 2026 verzocht om nog éénmaal verschillende perspectieven van inwoners van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk in kaart te brengen.

In mei en juni 2026 ging EMMA, in opdracht van de gemeente, in gesprek met verschillende groepen betrokkenen over deze keuze.

Het doel van de gesprekken met inwoners was om de gemeenteraad zicht te geven in de belangen, zorgen, ervaringen en argumenten die in de omgeving leven. De centrale vraag was:

wat wilt u de gemeenteraad meegeven bij het maken van deze keuze?

Dit rapport bundelt de opbrengsten van de meer dan 350 gesprekken en digitale reacties. Het laat zien waar perspectieven overeenkomen en waar ze uiteenlopen. De uitkomsten zijn kwalitatief van aard.

Methode

Gesprekken met verschillende doelgroepen

Het vraagstuk rond het groot onderhoud van het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en het pootje Oukoopsedijk raakt verschillende groepen op verschillende manieren. Inwoners die áán de weg wonen, hebben een ander perspectief dan inwoners die niet aan de weg wonen. Daarom is het gebied benaderd in drie ringen van betrokkenheid.

- In de eerste ring zijn bewoners en ondernemers gesproken die direct aan de route wonen of economisch afhankelijk zijn van de route (ondernemingen aan de route).
- In de tweede ring zijn inwoners van Driebruggen en Waarder gesproken, die mogelijk gevolgen ervaren van verkeersstromen, veiligheid of leefbaarheid in het dorp.
- In de derde ring zijn inwoners uit andere delen van de gemeente gesproken, in Bodegraven en Reeuwijk-Brug. Bij deze groep lag meer nadruk op de bredere gemeentelijke en financiële afweging.

Het doel was niet om te tellen hoeveel mensen voor of tegen een variant zijn, maar om zichtbaar te maken welke belangen en argumenten volgens verschillende betrokkenen moeten meewegen in het raadsbesluit.

Wanneer en hoe?

De gesprekken vonden plaats tussen eind mei en half juni 2026. Op 26 mei zijn huis-aan-huisgesprekken gevoerd aan het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en pootje Oukoopsedijk¹. Op 27 mei volgden gesprekken aan de Kerkweg (Driebruggen), Groendijk en Molendijk (Waarder). Op 29 mei was het team aanwezig op de

¹ In het vervolg korten we dit af naar Hoogeind/Laageind. Daarmee bedoelen we óók het Negenviertel en pootje Oukoopsedijk.

Voorjaarsmarkt in Bodegraven. Op 3 juni vonden straatgesprekken plaats bij Custwijk, de Plus en parallel daaraan op de markt in Reeuwijk-Brug.

De gesprekken waren semi-gestructureerd. De gespreksleiders werkten met een gezamenlijke gespreksleidraad (te vinden in de bijlage) en een praatplaat waarop het dilemma in begrijpelijke taal werd toegelicht. Tegelijk was er ruimte om door te vragen op wat inwoners zelf belangrijk vonden. Bij bewoners die tijdens de huis-aan-huisronde op 26 en 27 mei niet thuis waren, is een kaart achtergelaten met informatie over het traject en mogelijkheden om alsnog mee te doen. Mensen konden onder meer input achterlaten via het online DenkMee-platform van de gemeente, het team opzoeken tijdens straatgesprekken of zich aanmelden voor een belafsprak.

Hoe zijn de opbrengsten verwerkt?

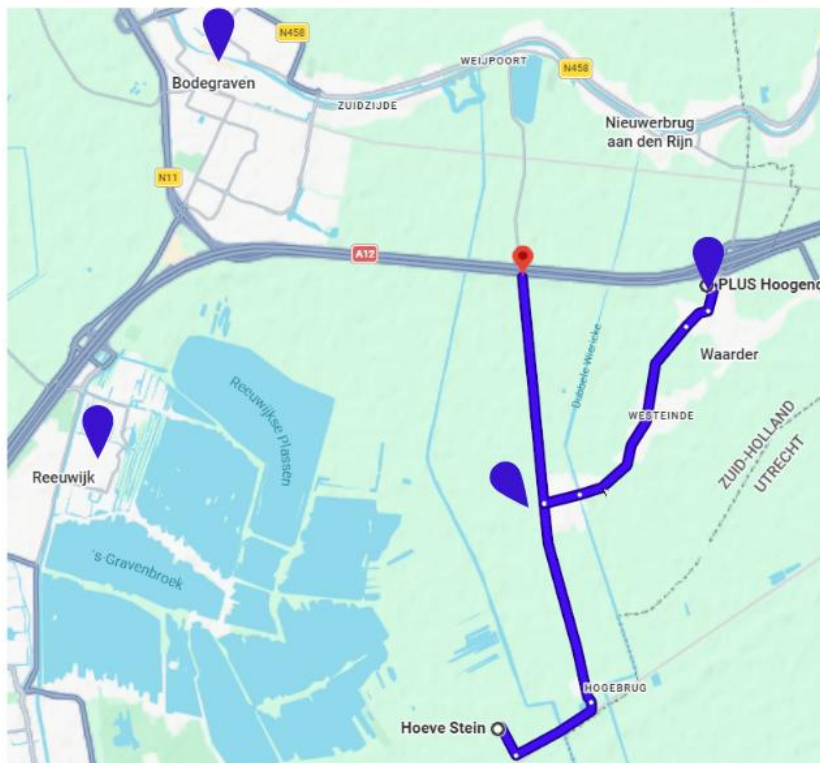
Tijdens en na de gesprekken zijn aantekeningen gemaakt van zorgen en argumenten. Ook konden deelnemers een korte boodschap aan de gemeenteraad achterlaten op een kaartje: een “Raad voor de Raad”. Alle uitkomsten van deze kaartjes, de huis-aan-huis-gesprekken, belafspraken en online meedenkers zijn meegenomen in de analyse.

Na afloop zijn de gespreksnotities, kaartjes en observaties geordend per ring van betrokkenheid en per thema. Daarbij is gekeken naar patronen: welke zorgen kwamen vaker terug, welke verschillen waren zichtbaar tussen groepen, en welke argumenten werden juist door specifieke betrokkenen ingebracht?

De analyse richt zich nadrukkelijk op kwalitatieve opbrengsten. Dit rapport doet daarom geen uitspraken over wat “de inwoners van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk” als geheel vinden. Wel maakt het zichtbaar welke perspectieven in dit traject naar voren kwamen, hoe die zich tot elkaar verhouden en welke overwegingen deelnemers de gemeenteraad willen meegeven bij het maken van een besluit.

De cijfers

In totaal hebben we van 358 inwoners in de gemeente reacties gekregen. Op de kaart is aangegeven waar we hebben gestaan, of gelopen.



Ring	Doelgroep/locatie	Gespreksvorm	Aantal
Ring 1: direct betrokkenen	Bewoners en ondernemers aan Hoogeind en Laageind	Huis-aan-huis/gesprekken op locatie	37
	Bewoners van Hoogeind en Laageind	Groepsgesprek + losse gesprekken in Café Custwijck	25
Ring 2: inwoners van Driebruggen en Waarder	Bewoners aan Kerkweg, De Groendijk en Molendijk in Waarder	Huis-aan-huis/gesprekken op locatie	41
	Bezoekers bij de Plus in Waarder	Straatgesprekken	33
Ring 3: inwoners uit de bredere gemeente Bodegraven-Reeuwijk	Inwoners gemeente op de markt in Reeuwijk	Straatgesprekken	29
	Inwoners gemeente op de Voorjaarsmarkt in Bodegraven	Straatgesprekken	76
Aanvullende input	Bewoners die een belafspraak maakten	Telefonische gesprekken	4
	Bewoners die per mail reageerden	Schriftelijke reacties	5
	Reacties via DenkMee-platform	Online formulieren	108

Ring 1: Omwonenden Hoogeind en Laageind

"Natuurlijk willen we dat de boeren blijven, maar ondernemers moeten flexibel zijn en zich aan de wet houden. Helemaal niet van/voor alle agrariërs hoeft de weg verzwaard te worden! Maatwerk en passende oplossingen zijn belangrijk. En vervolgens: handhaven op wie zich niet aan de regels houdt."

"Voorkom dat er een racebaan gemaakt wordt van deze weg. 40-50 km/u is hard zat voor deze weg."

"Dit is een doorgaande weg met bedrijven en dat is het altijd al geweest. Dat moet men accepteren. Als het zware verkeer hier niet meer mag komen, moeten vrachten worden opgedeeld, wat leidt tot meer verkeer."

"Verbied het voor zware vrachtwagens, en regel alléén ontheffing voor de lokale boeren aan de weg zelf. Hou het landelijk hier, en installeer camera's om te controleren, ook op snelheid!"

"Ga voor 10-25 ton en gedoog het enkele grote verkeer dat er al is. Zorg voor een restrictie voor alles wat daar nog bij komt. Handhaaf óók op snelheid, met flitspalen."

"Renoveer de weg voor de mensen die hier wonen en werken, niet voor zwaar verkeer of bedrijven die eigenlijk op een industrieterrein thuishoren. Bescherm het stiltegebied, verlaag de snelheid, verplaats niet-passende bedrijvigheid, ondersteun boeren en maak het Hoogeind veiliger en leefbaarder."

Omwonenden Hoogeind-Laageind

Voor bewoners van het Hoogeind en Laageind gaat het dilemma over hun dagelijkse woonomgeving. Zij wonen aan de weg, gebruiken de weg zelf en zien van dichtbij hoe onderhoud en keuzes over de inrichting uitwerken. Uit de gesprekken komt geen eenduidige voorkeur voor één technische oplossing naar voren.² Maar voor iedereen is duidelijk: dit is niet alleen een onderhoudsvraag. Het vraagt om een toekomstvisie voor het gebied: wat voor weg wordt het Hoogeind en Laageind in de toekomst?

Het vaakst terugkerende thema is verkeersveiligheid. Bewoners noemen vooral de positie van fietsers, kinderen/scholieren en wandelaars. De weg is smal, er is weinig ruimte om uit te wijken en het verkeer voelt op sommige momenten onvoorspelbaar. In de DenkMee-reacties en straatgesprekken komt dit vaak heel concreet terug. Een bewoner schrijft: “Maak het Laageind veilig voor jonge kinderen.” Een ander zegt: “Veiligheid vind ik het allerbelangrijkst. Ik fiets hier met mijn kinderen en die moeten ook ooit zelfstandig over de weg kunnen fietsen.” Ook in het groepsgesprek in Custwijk werd dit sterk benoemd: fietsen over de weg wordt door meerdere aanwezigen als eng en onveilig ervaren, vooral voor schoolgaande kinderen en ouderen. Daarbij gaat het niet alleen om zwaar verkeer. De spanning zit vooral in de vraag welk (zwaar) verkeer noodzakelijk is en welk verkeer volgens bewoners vermijdbaar is.

Bewoners stellen veiligheid niet automatisch gelijk aan verbreding. Meerdere deelnemers vrezen juist dat een betere, bredere of gladdere weg harder rijden uitlokt.

² We hebben enkele ondernemers gesproken, maar niet veel ondernemers die aangaven afhankelijk te zijn van zwaar verkeer. Dit kan verklaard worden door het feit dat de ondernemers een brief hebben gekregen met daarin de uitnodiging om input te geven (op dezelfde manier als andere inwoners hiervoor de mogelijkheid kregen), maar

De uitdrukking “racebaan” komt in verschillende vormen terug. Sommige bewoners geven aan dat de weg door zijn smalle karakter voorzichtig rijgedrag afdwingt.

Het thema sluipverkeer komt ook vaak terug. Bewoners maken onderscheid tussen bestemmingsverkeer dat er moet zijn en verkeer dat de route gebruikt omdat het sneller of mooier lijkt. In de DenkMee-reacties wordt gewezen op bestelbusjes, personenauto's en verkeer dat bij drukte op de A12 of wegen rond Gouda uitwijkt naar het Hoogeind en Laageind. Dat verkeer wordt vaak als onvoorspelbaar en ongeduldig ervaren: bestuurders kennen de weg niet en rijden daarom als gekken. In de eerste belafsprake met een bewoner/ondernemer aan het Hoogeind werd dit beeld deels bevestigd vanuit een andere invalshoek: volgens deze respondent zit het knelpunt niet zozeer bij chauffeurs van zwaar verkeer, die onderling goed anticiperen, maar juist bij personenauto's en busjes.

Over zwaar verkeer zelf lopen de perspectieven uiteen. Veel bewoners willen voorkomen dat de weg structureel geschikt wordt gemaakt voor steeds zwaarder en meer bedrijfsmatig verkeer. Zij zijn bang voor een aanzuigende werking. Nieuwe bedrijven en ondernemers gaan volgens hen uit van het huidige ‘gedoogbeleid’ waardoor er steeds meer ondernemers met zwaar verkeer over de weg rijden. In het groepsgesprek in Custwijk werd gezegd: “Het zware verkeer wordt steeds meer en zwaarder omdat het al jaren oogluikend toegestaan wordt.” Ook kwam daar naar voren dat bewoners niet alle agrarische bedrijven over één kam willen scheren. “Er is niet dé agrariër. Voor verschillende agrariërs zijn verschillende oplossingen nodig, en er zijn er maar enkelen die écht afhankelijk zijn van zwaar verkeer.” Er is begrip voor bestaande boeren en noodzakelijk bestemmingsverkeer, maar weerstand tegen een oplossing die ook nieuw of vermijdbaar zwaar verkeer faciliteert.

De rol van VIOS is veelbesproken. Voor veel bewoners die zich kritisch uitlaten over zwaar verkeer, staat VIOS symbool voor de druk die op de weg is ontstaan. In het groepsgesprek werd gezegd dat de drukte “van VIOS, niet van de agrariërs” komt. Inclusief “jonge chauffeurs die steeds meer risico nemen”. In DenkMee-reacties wordt

dat we ons er ook van bewust zijn dat zij eerder al intensief betrokken zijn. Zie hiervoor het onderzoek dat eerder is uitgevoerd door PPP Agro.

gewaarschuwd dat het gebied geen industrieweg of bedrijventerrein moet worden. "Bedrijvigheid zoals VIOS past qua omvang en verkeersbehoefte niet meer in dit gebied. De gemeente moet deze bedrijven helpen verplaatsen naar een passend industrieterrein, zodat zij kunnen groeien zonder het buitengebied te belasten." Maar: er zijn óók enkele direct aanwonenden die aangeven dat bedrijven zoals het VIOS niet zomaar kunnen verdwijnen en dat de buurt ook economisch en sociaal met die bedrijvigheid verbonden is. Sommigen geven aan dat ze bang zijn dat het weren van zwaar verkeer kan leiden tot meer kleinere vrachtwagens en dus méér verkeersbewegingen. Het geschikt maken van de weg voor zwaar verkeer tot 50 ton, gecombineerd met een snelheidsbeperking voor vrachtverkeer (en daar dan ook streng op handhaven) komt meerdere keren terug als oplossingsrichting.

Het gebrek aan handhaving is bij veel aanwonenden een doorn in het oog. Voor bewoners die zwaar verkeer willen beperken, is handhaving noodzakelijk om te voorkomen dat regels alleen op papier bestaan. Voor bewoners die zwaar verkeer accepteren of wenselijk vinden, blijft handhaving op snelheid belangrijk. In het groepsgesprek klonk nadrukkelijk dat de gemeente consequent moet zijn en niet langer moet gedogen. Meerdere bewoners (vanuit verschillende ringen) betwijfelen of handhaving op zwaar verkeer uitvoerbaar is wanneer er bedrijven aan de weg gevestigd blijven. Handhaving is ook een vertrouwensvraag: bewoners willen weten of de gemeente gemaakte keuzes straks werkelijk kan waarmaken.

Naast verkeer gaat het om het karakter van de weg. Het Hoogeind en Laageind worden beschreven als smalle polderwegen met cultuurhistorische waarde. Bewoners hechten aan de wilgen, bermen, bruggetjes en het landelijke karakter. In het groepsgesprek in Custwijk werden zorgen geuit over de bomen: komen ze terug en zijn nieuwe bomen wel gelijkwaardig? In een schriftelijke reactie wordt de mogelijke kap van alle bomen omschreven als "een complete verwoesting van het landschappelijke karakter" en wordt benadrukt dat de wilgen beeldbepalend zijn voor het oude dijkje. Voor deze bewoners is een zware reconstructie niet alleen een technische ingreep, maar een aantasting van wat het gebied bijzonder maakt. De verbreding van de berm met grind, tast de begroeiing in de berm aan, tot ongenoegen van omwonenden.

Tot slot is er vermoeidheid over het proces. Hoewel vrijwel iedereen die we spraken welwillend was om in gesprek te gaan, en blij was dat de gemeente in ieder geval poogt om de reactie van direct betrokken inwoners mee te nemen in het besluit, zijn bewoners ook moe van de discussie. Sommigen geven aan dat het 'puur politiek' is geworden: "we lijken wel het proefproject van de gemeente". Bewoners geven aan dat het onderwerp al jaren speelt, dat er al zo veel onderzoek is gedaan. Meermaals horen we: "we zijn blij met de weg zoals hij nu is. Een nieuwe dikkere laag asfalt is meer dan prima."

Voor bewoners aan het Hoogeind en Laageind zit de kern uiteindelijk in wat zij straks dagelijks merken. Wordt de weg veiliger, of vooral aantrekkelijker voor meer verkeer? Blijft het landelijke karakter behouden, of wordt het een zwaardere verkeersroute? Welke keuze de gemeenteraad ook maakt: bewoners willen dat de gemeente duidelijk is over wat wel en niet mag. En vooral dat die keuze daarna ook wordt gehandhaafd.





Ring 2: Inwoners Driebruggen en Waarder

"Ik weet wat het is met zwaar verkeer: ik snap dat iedereen voor zijn eigen straatje kiest, maar trillingen zijn echt verschrikkelijk. Niet verzwaren dus."

"Denk ook aan de Hogebrug! Wij horen er toch echt bij. De sluiproute bij uitstek."

"Ga geen industrieweg aanleggen alleen voor VIOS en enkele loonwerkers, in een natuurgebied. Richt de transportbewegingen beter in, ga handhaven en maak slimmere afspraken."

"Het is alle twee wat, maar het boerenleven moet door. Als je boer bent kan het niet anders, en gevaarlijk is het overal. Wel rustig aan rijden!"

"De verkeersdrempel naast ons huis zorgt voor trillingen in combinatie met het zware verkeer. Hierdoor hebben we schade aan ons huis."

Inwoners uit Driebruggen en Waarder

Zwaar verkeer rijdt niet alleen over Hooageind en Laageind, maar moet ook door de dorpen Driebruggen en Waarder. Daardoor voelen bewoners aan de Kerkweg, Groendijk en Molendijk zich direct onderdeel van dezelfde afweging. Ook inwoners die niet pal aan de route wonen, herkennen het dilemma. Mensen herkennen de spanning tussen leefbaarheid in het dorp, bereikbaarheid van agrarische ondernemers en VIOS, en de vraag hoeveel gemeenschapsgeld hiervoor verantwoord en redelijk is.

Het vaakst terugkerende thema is de grote overlast van zwaar verkeer in een dorpse omgeving. Bewoners beschrijven vrachtwagens en landbouwvoertuigen die dicht langs woningen rijden, soms in combinatie met snelheid, trillingen en schade. Een direct aanwonende zegt: "De verkeersdrempel naast ons huis zorgt voor trillingen in combinatie met het zware verkeer. Hierdoor hebben we schade aan ons huis."

Verschillende mensen aan de weg nodigden ons uit om de scheuren zelf te bekijken. Vooral op plekken waar woningen dicht op de weg staan, voelt zwaar verkeer voor bewoners niet passend bij de schaal van het dorp. Zoals een inwoner het samenvat: "Iedereen moet z'n werk kunnen doen, maar ons kleine dorp is hier niet op gebouwd."

Veiligheid is ook in de dorpen een groot thema. Bewoners noemen fietsers, kinderen en ouderen die dezelfde smalle wegen gebruiken als groot materieel. In de straatgesprekken zegt iemand: "Je kan de weg verbeteren, maar er blijven jonge kinderen fietsen voor wie het gevaarlijk is." De wens voor een vrijliggend of apart fietspad komt meerdere keren terug. Ook wordt gevraagd om de weg visueel smaller te maken of fietsers meer ruimte te geven, zonder dat dit automatisch betekent dat de weg ook aantrekkelijker wordt voor hardrijders.

Want net als bij de bewoners aan het Hooageind en Laageind leeft ook hier de zorg dat verbetering van de weg nieuw gedrag uitlokt. Een betere weg kan volgens bewoners nodig zijn, maar mag geen racebaan worden. Bewoners willen dat de weg veilig en bruikbaar wordt, maar niet dat hij het karakter krijgt van een doorgaande verkeersroute waar zwaar verkeer en personenauto's makkelijker doorheen gaan.

Over zwaar verkeer zelf zijn ook in de dorpen de meningen verdeeld. Veel bewoners willen minder zwaar verkeer door het dorp en vragen of ondernemers niet met kleinere voertuigen kunnen rijden. Ze benoemen dat het niet logisch is om veel geld uit te geven voor een beperkt aantal bedrijven. Een inwoner noemt extra verzekering "onzin om alleen te versterken voor een paar boeren". Een ander zegt dat ondernemers misschien een eigen bijdrage moeten leveren als de investering vooral voor hen nodig is. Daartegenover staan bewoners die vinden dat boeren en bedrijven moeten kunnen blijven functioneren. Voor deze groep is het niet vanzelfsprekend om zwaar verkeer te weren, zolang snelheid en veiligheid maar beter worden geregeld. Want dat is nu volgens veel inwoners niet het geval. En, zo komt meermaals terug: "er is de laatste jaren sowieso een flinke toename van zwaar doorgaand loonwerkverkeer dat hier helemaal niet hoeft te zijn: die hebben geen betrekking heeft op de 7 agrariërs aan het Laageind en Hooageind."

VIOS wordt ook hier expliciet genoemd. Voor veel bewoners staat het bedrijf symbool voor de verkeersdruk die niet meer past bij de weg. Een inwoner benoemt tijdens een belafpraak dat melkwagens volgens hem niet het verschil maken; het probleem zit vooral bij zwaar bedrijfsverkeer van VIOS, de snelheid waarmee wordt gereden en het gebrek aan handhaving. In de straatgesprekken komt ook een ander geluid terug: bedrijven zitten er nu eenmaal, mensen werken er: en ja dat geeft soms overlast, maar het is ook onderdeel van de huidige werkelijkheid.

De wens om verkeer anders te organiseren komt vaak terug. Meerdere bewoners noemen een rondweg als beste oplossing, vooral om de Kerkweg en het Hooageind te ontlasten. Meerdere bewoners suggereren dat er door vrachtverkeer, sluipverkeer en zwaardere voertuigen eigenlijk een rondweg moet komen. Want vrachtverkeer door een dorp blijft wringen.

Handhaving is een terugkerend punt van frustratie. Bewoners vragen om handhaving op snelheid en gewicht, maar ook op rijgedrag. Ook bewoners die begrip hebben voor zwaar bestemmingsverkeer vinden dat “rustig aan rijden” de ondergrens moet zijn. Het gebrek aan correctie voedt het gevoel dat de situatie uit de hand is gelopen. Regels hebben voor bewoners pas betekenis als ze zichtbaar worden nageleefd en dat is nu niet het geval.

Het uitgeven van gemeenschapsgeld komt meerdere keren terug. Sommige inwoners geven aan dat zij niet graag extra betalen voor een weg waar zij weinig gebruik van maken. Anderen vinden juist dat investeren nodig is als ondernemers anders hun werk niet kunnen doen. “Beter nu goed uitgeven, anders sta je over tien jaar weer op dezelfde plek,” zegt een bewoner. Het financiële argument werkt dus twee kanten op: niet te veel uitgeven voor een kleine groep, maar ook voorkomen dat goedkoop onderhoud later opnieuw duur uitpakt.

Goed om te benoemen is dat in de DenkMee-formulieren meerdere keren het **buurtschap Hogebrug** terugkomt. “Wij horen er ook bij, en wonen aan de sluiproute bij uitstek. Een 30 km zone (waar vaak te hard wordt gereden) met weinig uitwijkmogelijkheden, en zeker geen stoep. De route wordt vaak als omleidingsroute gebruikt bij werkzaamheden op Hoogeind/Kerkstraat enz. Hoe wordt dat straks aangepakt, tijdens dit komende grote project?”. In Hogebrug ervaart men dezelfde problematiek als in Driebruggen en Waarder: trillingen, sluipverkeer en scheuren in huizen.

Alles bij elkaar laten de reacties uit Driebruggen, Waarder en Hogebrug zien dat deze inwoners het vraagstuk niet los zien van de routes door de dorpen. De belangrijkste boodschap is dat een besluit over de weg niet mag leiden tot een verschuiving van problemen naar de dorpen. Minder zwaar verkeer op de ene plek kan voor meer drukte op de andere plek zorgen, of een mooie nieuwe weg kan extra sluipverkeer aantrekken.





Ring 3: Inwoners Bodegraven-Reeuwijk

"Ondernemers hebben de weg kapotgereden. Het is veel te duur om te verstevigen. We betalen al te veel. Ondernemers moeten in de spiegel durven kijken: pas de bedrijfsvoering aan."

"Je moet met de ondernemers meebewegen. Knap hem zo goed mogelijk op, dan zijn we er voorlopig klaar mee."

"Erg lastig dilemma: het is belangrijk om boeren te faciliteren. Maar is dat wel in verhouding met de kosten?"

"Wat mag gaan ten koste van wat? Dat is de belangrijkste vraag. Hoeveel mensen betreft dit? Hoe verhoudt zich dat tot wonen/zorg/bibliotheek/onderwijs waar veel meer mensen iets aan hebben?"

"Kijk eens op een andere manier naar het gebied: hoe realistisch is het dat er over 50 jaar nog op deze manier geboerd wordt?"

"Ik betaal toch al veel belasting hier, een beetje meer kan er ook nog wel bij. Boeren moet je steunen."

Inwoners uit de bredere gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Breder in de gemeente, staat dit vraagstuk verder van de dagelijkse praktijk en woonomgeving van inwoners af. Hoewel de meeste mensen welwillend waren om in gesprek te gaan, bleef het een moeilijke vraag. Een inwoner zegt: "Als buitenstaander lastig om hier een keuze over te maken. Ik wil alle details weten voordat ik hier iets van kan vinden." Een ander noemt het "een ridicul vraagstuk voor Reeuwijkers, los het op met de mensen om wie het gaat". Wanneer we uitlegden dat het om belastinggeld gaat, veranderde de blik op het vraagstuk vaak. Er was veel begrip voor het dilemma en alle perspectieven. Men dacht mee vanuit de vraag: wat is belangrijk bij de afweging tussen het uitgeven/besteden van gemeenschapsgeld en het belang van ondernemers en aanwonenden van de weg?

Het thema gemeenschapsgeld komt in deze ring veel nadrukkelijker naar voren dan in de eerste twee ringen. Inwoners vragen zich af of het verantwoord is om miljoenen te investeren voor een relatief kleine groep (agrarische) ondernemers. "Wees een beetje zuinig op ons gemeenschapsgeld," zegt een inwoner. Een ander vraagt: "Wat mag ten koste van wat? Hoeveel mensen betreft dit? Hoe verhoudt zich dat tot wonen, zorg, bibliotheek en onderwijs waar veel meer mensen iets aan hebben?" De weg moet worden opgeknapt, maar de vraag is of het extra geschikt maken voor zeer zwaar verkeer in verhouding staat tot het aantal mensen dat daar direct voordeel van heeft. Een deel vindt heel duidelijk van wel. Een inwoner geeft aan: "beter nu goed investeren, dan over tien jaar weer opnieuw voor dezelfde keuze staan".

Tegelijk is er (vooral op de Voorjaarsmarkt in Bodegraven) ook heel duidelijk begrip voor agrariërs en ondernemers. Sommige inwoners redeneren vanuit economisch belang: "De bedrijven moeten hun werk kunnen blijven doen. Daar draait onze economie op," zegt een inwoner. Een ander zegt: "Je kan er van alles van vinden, maar je pakt tig keer per dag iets uit de koelkast van een boer. Je bent dus afhankelijk van de boeren, we moeten ze steunen." In deze reacties klinkt minder de directe hinder van zwaar verkeer door, en meer het besef dat agrarische bedrijven en andere ondernemers onderdeel zijn van de lokale economie. Voor dit deel van de inwoners hoort investeren in bereikbaarheid bij een gemeente met een landelijk gebied.

In veel gesprekken kantele het antwoord, wanneer men meer te weten kwam over het dilemma. Mensen begonnen bijvoorbeeld bij de kosten, maar kwamen daarna uit bij begrip voor boeren. Of andersom: zij vonden bereikbaarheid belangrijk, maar vroegen zich daarna af wie daarvoor moet betalen. En ze hebben begrip voor ondernemers, maar zetten daar meteen een vraagteken bij de kosten naast. Of zij vinden veiligheid belangrijk, maar vragen zich af of verzwarend daarvoor wel de juiste route is. Een inwoner zegt: "Als het versterken voor zwaar verkeer niet zorgt voor een veel veiligere situatie, dan niet doen. Dan is 't het geld niet waard." Een ander stelt voor om de kosten te delen: "Duidelijk een lastig dilemma. Belangrijk om de boeren te faciliteren, kunnen we de kosten niet delen?" Waar direct omwonenden vaak (en logischerwijs) spreken vanuit de gevolgen die ze dagelijks ervaren, wordt door mensen die er verder vanaf staan vaker gezocht naar redelijkheid. Wie heeft er belang bij, wie betaalt mee, en wat levert het op?

Veiligheid blijft ook in de bredere gemeente een belangrijk thema, maar krijgt een iets andere lading. Inwoners spreken minder vaak over hun eigen straat of woning, en vaker over fietsers, recreanten en schoolgaande kinderen in algemene zin. Een inwoner die veel fietst schrijft dat brede voertuigen en fietsers op de smalle wegen slecht samengaan: "Je wordt daar soms bijna letterlijk de sloot ingereden." Een ander geeft aan dat veiligheid bovenaan moet staan en noemt een fietsstraat met passeerhavens als mogelijke richting.

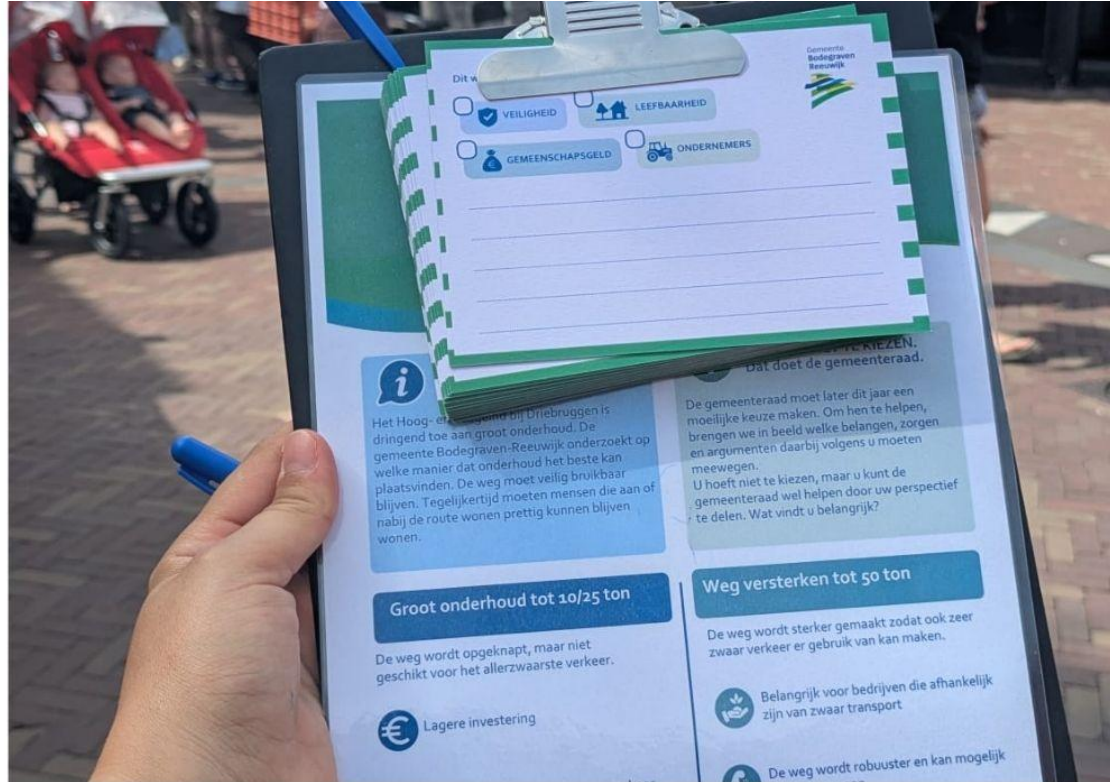
Een ander opvallend verschil is dat inwoners uit de bredere gemeente vaker vragen naar de toekomst van het gebied. Zij stellen de vraag of het gebied op lange termijn wel dezelfde functie moet houden. Een inwoner schrijft: "Zorg dat je een

bovenliggende visie voor langere termijn op het hele buitengebied ontwikkelt.” Een ander zegt: “Denk goed na over de visie voor het gebied op de lange termijn: hoe ziet dit eruit over 50 jaar?” Het lijkt meer een principiële keuze: welk soort buitengebied wil de gemeente over twintig of dertig jaar zijn? Industrieel of landelijk?

Meerdere keren wierpen mensen zelf de vraag op: **moeten ondernemers zich aanpassen aan de weg, of de weg aan de ondernemers?** Een deel van de inwoners vindt dat agrariërs en bedrijven hun bedrijfsvoering moeten kunnen voortzetten. Een ander deel zegt juist dat grotere en zwaardere voertuigen niet vanzelfsprekend door de gemeente gefaciliteerd hoeven te worden. In DenkMee schrijft een inwoner: “We zijn het eens dat de weg opgeknapt moet worden, maar men kan ook even andersom denken: in plaats van de weg klaar maken voor 50 ton, voor die paar bedrijven speciale vervoersmiddelen verplicht stellen.”

Kortom: inwoners uit Bodegraven, Reeuwijk en andere kernen voelen niet allemaal dezelfde urgentie als bewoners aan de route. Juist daarom leggen zij nadruk op proportionaliteit, kosten, lange termijn en gemeentelijke visie: zorg dat een besluit over deze ene weg past binnen een breder beeld van de toekomst van het buitengebied. En faciliteer ondernemers waar dat verantwoord is, maar vraag ook wat zij zelf kunnen aanpassen.





think. do. connect.

E:M+MA.

Wijnhaven 88

2511 GA Den Haag

070 - 87 00 460

info@emma.nl

www.emma.nl