

Aan : Leden van de gemeenteraad Bodegraven-Reeuwijk
Van : Belanghebbenden Elfhoeven/Loetje locatie.
Betreft : Kadervoorstel Elfhoeven/Loetje.
Datum : 18 mei 2019

Geachte leden van de raad van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk,

1.Verklaring van geen bedenkingen?

Belanghebbenden hebben kennisgenomen van het collegevoorstel dat uw raad middels een simpele 'verklaring van geen bedenkingen' gaat instemmen met een poging van het college tot het verkrijgen van een vrijbrief van u om middels een wijziging van het bestemmingsplan de vestiging van en Loetje op de Elfhoeven locatie alsnog mogelijk te maken. Dat lijkt ons niet verstandig.

2.Ongeloofwaardige "Praatprent".

Middels een wel aan de pers, maar niet aan de belanghebbende bewoners en verenigingen, gepresenteerde "Praatprent" zijn de plannen afgelopen week uit de doeken gedaan en komende week moet uw raad daar dan over beslissen. Het zoveelste voorbeeld van dit college van een onzorgvuldige en ook ongeloofwaardige poging om een plannetje door te drukken. Wij zullen dit onderstaand onderbouwen.

3.Wij zijn voor horeca!

Het moet duidelijk zijn: belanghebbenden zijn voor de vestiging van een restaurant en een terras op de Elfhoeven locatie, maar dan wel passend binnen de uitgangspunten van het bestemmingsplan. Daarin past geen massahoreca, fastfood, wokrestaurants, foodhallen etc. Het bestemmingsplan dat in 2015 is vastgesteld na afstemming met alle betrokkenen, inclusief Elfhoeven, is wat dat betreft heel duidelijk en belanghebbenden hebben aangegeven dat het bestemmingsplan leidend zou moeten zijn voor de ontwikkelingsplannen.

4.Wat zijn onze zorgen?

Het loslaten van de verkeersbeperkende bepalingen leidt hoe dan ook tot grote verkeersproblemen. Het college erkent dat. De voorstellen om de verkeersoverlast te beperken zijn echter niet/onvoldoende onderbouwd, naïef, niet te handhaven, ongeloofwaardig en leiden ook tot overlast elders, bijvoorbeeld de Roland Holstlaan e.o. en de Zoutmansweg/Raadhuisweg. Daarnaast wordt er geen rekening gehouden met het intensieve fietsverkeer over de Notaris d'Aumerielaan. De plannen leiden tot verkeerscongestie, onbereikbaarheid van de aanliggende percelen, parkeeroverlast en onveiligheid voor de fietsers.

5.Waarom bestemmingsplan en exploitatie-overeenkomst alweer aanpassen?

De ontwikkelaar heeft het gebied al zo'n 30 jaar braak laten liggen. In 2005 heeft de gemeente een exploitatie-overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. Deze is inmiddels op verzoek van de ontwikkelaar meerdere keren aangepast in zijn voordeel. In deze ontwikkelovereenkomsten staan verplichtingen voor de ontwikkelaar. Waarom de ontwikkelaar deze niet hoeft na te komen heeft het college tot op de dag van vandaag op geen enkele wijze onderbouwd. Waarom het college telkens wél de plannen aanpast ten gunste van de ontwikkelaar wordt evenmin onderbouwd. **Het is de omgekeerde wereld. In plaats van te ontwikkelen volgens het huidige, conserverende, bestemmingsplan dat in 2015 is vastgesteld, worden de bestemmingsplannen geschreven naar de wens van de ontwikkelaar.**

6. Wanneer kwam Loetje in beeld?

Uit de diverse raadsstukken van 2008 tm 2015 blijkt dat er bewust is gekozen voor meer reactiewoningen en minder horeca onder categorie 1b.

De onderstaande tekening, welke onderdeel is van de ontwikkelovereenkomsten, geeft duidelijk aan wat de plannen altijd zijn geweest. Zie ook de door het college verstrekte achtergrondstukken.



Op de hoek Ree en Lucassenlaan zien we het restaurant en het hotel ingetekend. Kennelijk waren de mogelijkheden die het bestemmingsplan bood al die tijd voldoende.

De plannen moesten echter opeens aangepast worden toen Loetje in 2017 in beeld kwam en om meer meters vroeg. Met veel geknutsel, gefoezel, misleidende tekeningen en gezochte argumenten heeft het college vervolgens geprobeerd dit plan erdoor te duwen en een omgevingsvergunning verstrekt. Dat dit niet deugde was voor iedereen duidelijk, behalve het college. De geschiedenis is bekend en zowel de rechter als de bezwarencommissie hebben de bezwaarmakers in het gelijk gesteld.

De stelling van wethouder Van den Heuvel dat uw raad, maar ook het college zelf en de ontwikkelaar, kennelijk meerdere keren heeft zitten slapen bij de vaststelling van het bestemmingsplan is, op z'n zachts gezegd, ongeloofwaardig.

7. Meer verkeer en parkeren midden in het plassegebied?

Dat een groot en ook landelijk bekend restaurant extra verkeer aantrekt is onbetwist. Loetje geeft aan dat ze rekenen op klanten uit een grote regio die zich uitstrekt van Den Haag/Rotterdam tot Utrecht. Daarnaast zal een groot restaurant met een terras ook **extra fietsers en wandelaars uit de regio** aantrekken die vooraf, of na hun wandel- of fietstocht, een drankje willen nuttigen, al dan niet op het terras. Ook zij komen vaak met de auto. Zie de situatie bij de Reeuwijkse Hout!

Het effect van een Loetje, of een vergelijkbaar groot restaurant met terras, op de verkeersintensiteit, het parkeren en de veiligheid zal dus veel groter zijn dan alleen Loetje. Met alle gevolgen van dien op het verkeer in het dorp en het parkeren in de directe omgeving. Is dat in het algemeen belang en willen we dat?

8. Motto van het college: Samen, Duurzaam, Gezond!?

Je gelooft het haast niet, maar het motto van het college is **“samen, duurzaam, gezond”**.

We moeten echter vaststellen, aan de hand van meerdere voorbeelden, dat dit college niet erg goed samenwerkt met de burgers. Of...wordt er bedoeld samenwerken met projectontwikkelaars?

Erg duurzaam lijkt dit college vooralsnog ook niet te zijn. Het plaatsen van een zwaar verkeer aantrekkend restaurant in een ecologisch kwetsbaar gebied als de Reeuwijkse plassen en gelegen direct naast de ecologische verantwoord ingerichte Lucasselaan, lijkt niet erg duurzaam.

Verder zijn er vele opvattingen over wat gezond is, maar een door de dorpskern van Reeuwijk-Brug kruipend lint van honderden extra auto's per week op weg naar Loetje, lijkt niet erg gezond voor de bewoners.

9. Beloofd: één plan, één bouwtraject.

Eind 2018 beloofde wethouder Van den Heuvel dat de ontwikkelaar één integraal plan zou indienen dat in één bestemmingsplanprocedure zou worden afgehandeld en als één bouwplan uitgevoerd zou moeten worden. Dit om verdere onnodige overlast te voorkomen. Daar zien we weinig (niets) van terug in de voorstellen. Wel een gescheiden traject voor de bestemmingsplan wijziging en geen enkele toezegging voor één bouwplan. **Sterker nog: het college wil uw verklaring van geen bedenking betreffende Loetje er snel doorheen jassen zodat deze zomer nog begonnen kan worden met de bouw. De huizen komen later en we zien geen enkele harde toezegging over de te hanteren uitgangspunten en voorwaarden, handhaving en het verbeteren van de infrastructuur c.q. een nieuwe inrichting van de Notaris d'Aumerielaan.**

Deze wijze van werken is zo langzamerhand kenmerkend voor dit college.

10. Zijn de exploitatie-overeenkomsten wel rechtsgeldig?

In 2005 is de eerste exploitatie-overeenkomst door het college met de ontwikkelaar afgesloten. In deze overeenkomst staat ook artikel 10:

Artikel 10 Instemming gemeenteraad

Deze overeenkomst zal worden ontbonden, als de gemeenteraad van Reeuwijk niet zal instemmen met deze overeenkomst.

(exploitatie overeenkomst 23 mei 2005)

Desgevraagd kan de gemeente niet bevestigen dat de exploitatie-overeenkomst ooit is goed gekeurd door de gemeenteraad.

Wel is zeker dat alle latere wijzigingen op de exploitatie-overeenkomst van 2005 nooit door de gemeenteraad zijn goedgekeurd. Dat geldt zeker voor de wijzigingen op de exploitatie-overeenkomst die op 26 september 2018 door burgemeester Van der Kamp is ondertekend (notabene een week nadat de rechter een bouwstop had opgelegd). In deze overeenkomst wordt het artikel 10 uit de oorspronkelijke overeenkomst zomaar, zonder enige toelichting, geschrapt. Daar zou uw raad toch over moeten beslissen. Dat is niet gebeurd.

VII Artikel 10 vervalt

Artikel 10 van de gesloten exploitatieovereenkomst tussen de exploitant en de gemeente vervalt.

(wijziging op de exploitatie overeenkomst van 25 mei 2005, getekend op 26 september 2018)

Kennelijk zat het oorspronkelijke artikel 10 de ondertekenaars in de weg. Daarmee wordt expliciet erkend dat alle wijzigingen op de oorspronkelijke exploitatie-overeenkomst goedgekeurd hadden moeten worden door de gemeenteraad! Hetgeen nooit is gebeurd, ook niet met deze laatste wijziging. Daarmee zijn alle eerdere wijzigingen niet rechtsgeldig!

Voor u, leden van de gemeenteraad, zal het echter sowieso duidelijk moeten zijn dat de ontwikkelaar aan de met het college gesloten overeenkomsten geen rechten kan ontlenen zolang u als gemeenteraad daar nog niet over heeft geoordeeld en ook derden niet in de gelegenheid zijn gesteld om hun rechten uit te oefenen. Van enige vorm van schadevergoeding mocht Loetje niet doorgaan kan o.i. dan ook geen sprake zijn.

11. Het verkeersonderzoek.

In de kader voorstellen gaat het college uit van de door de ontwikkelaar ingeschakelde deskundige, Goudappel Coffeng. De opgeleverde rapporten zijn echter niet compleet, bevatten fouten en twijfelachtige aannames.

Hierbij moet u denken aan:

- . De verkeerstellingen zijn gehouden eind november 2018 en zijn dus zeker niet representatief.
- . Bij het beoordelen van de weg en de capaciteit is geen rekening gehouden met de fietsroute die over de Notaris d'Aumerielaan loopt.
- . De aanname dat de laan ca 4,50 meter breed is, is niet correct. Het smalste deel van de laan is ca 3,50 meter breed en het overgrote deel ca 4,00 meter. Dit heeft grote gevolgen voor de verkeerscapaciteit.
- . In de zgn benchmark zitten fouten bij de berekening van het aantal P-plaatsen per stoel.
- . Er zijn geen aannames gedaan over ontbijt, koffie, lunch, borrelen, theedrinken etc. (De openingstijden zijn van 10.00 uur tot 24.00 uur). Bovendien draait een goed lopend restaurant als Loetje 3-dinershifts. Dat leidt tot een hogere P-plaats behoefte en ook tot meer verkeer.
- . Goudappel Coffeng neemt aan dat veel bezoekers met andere vervoerwijze zullen komen dan met de auto. Taxi, openbaar vervoer en fiets zijn voor Loetje echter nauwelijks een optie en met slechts 30 stallingplaatsen voor fietsen gelooft de ontwikkelaar dat kennelijk ook niet. De aanname dat slechts 24% van de bezoekers met een auto komt is dan ook niet geloofwaardig en te laag.

Onze bovenstaande opmerkingen hebben wij besproken met mevrouw Nieuwenhuizen. Zij gaf echter aan alleen uit te willen gaan van de **door de ontwikkelaar ingeschakelde deskundige**. Het college heeft dat later schriftelijk aan ons bevestigd en zelfs ook na het raadplegen van haar eigen verkeersdeskundige niet te twifelen aan de juistheid van de rapporten.

Belanghebbenden hebben gevraagd om gezamenlijk een verkeersonderzoek te formuleren en daar ook opdracht voor te willen geven, inclusief een nieuwe verkeerstelling tijdens een representatieve periode. Verder is aangeboden om mee te denken over een nieuwe inrichting en een nadere studie van de bodemgesteldheid van de Notaris d'Aumerielaan. Het college wil hier allemaal niet op ingaan.

Onbetwist is echter dat de komst van Loetje of andere grootschalige horeca tot een toevloed aan (auto) verkeer zal leiden. De door het college voorgestelde maatregelen om dit te beteugelen deugen echter niet.

12. Parkeren op de Roland Holstlaan of de Zoutmansweg?

In de nieuwe voorgestelde kaders laat de gemeente de Nota parkeernormen als uitgangspunt vallen. De ontwikkelaar mag zelf een voorstel doen en de gemeente gaat dat toetsen. Dat geeft geen goed gevoel. Wordt het een parkeerterrein waar de bezoekers moeten betalen, zoals ook elders bij Loetje restaurants? Ook de 'oplossing' met een verkeerslicht voor als het parkeerterrein vol zit is een wat

naïeve en ongeloofwaardige oplossing. Welke probleem lost dit op? Geldt het niet inrijden advies alleen voor de bezoekers van Loetje, ook als ze gereserveerd hebben, en wat betekent dit voor de bewoners, de bezoekers van de bewoners en de leden van de verenigingen? Wat wordt de status van de parkeerplaatsen aan de Notaris d'Aumerielaan. Mogen Loetje bezoekers daar niet parkeren? Wat en hoe gaat er gehandhaafd worden? Waar worden de auto's naar verwezen als parkeerterrein vol is? Naar de Roland Holstlaan of de Zoutmansweg?

13. 1000 verkeersbewegingen per etmaal?

In al haar wijsheid stelt het college om het aantal verkeersbewegingen te beperken tot 1000 per etmaal. Hoe gaan we dat regelen? Waar is dit op gebaseerd? We zien geen onderbouwing. Met welke verdeling van de verkeersbewegingen over de dag wordt rekening gehouden. Auto's kunnen elkaar nauwelijks passeren, de voorgestelde passeerstroken lossen dat maar voor een deel op. De capaciteit per uur is dan ook beperkt. Laten we eens gaan uitrekenen wat de capaciteit per uur werkelijk is en wat we mogen verwachten van een drukke Loetje en het andere verkeer tijdens een mooi zomerweekend.

Fietsveiligheid: Vrachtwagens moeten gaan werken met venstertijden, maar wat gaat er gelden voor de bezoekers met boottrailers en wat heeft dit te maken met fietsveiligheid?

Kortom; een aardig verhaal met mooie uitgangspunten en voornemens, maar we zien geen onderbouwingen en het wordt niet duidelijk gemaakt hoe dit allemaal te handhaven is.

14. Aanpak verkeer- en infrastructuur? Een wassen neus!

In eerdere gesprekken erkende mevrouw Nieuwenhuizen dat de infrastructuur aangepakt moest worden om de noodzakelijke doorstroming te realiseren. Zij zag daar diverse mogelijkheden voor. Nu het puntje bij het paaltje komt zien we niet meer dan wat filosoferende vergezichten.

Wij moeten vaststellen dat de aangedragen mogelijkheden zich beperken tot een paar passeerplekken. Er zijn diverse voorbeelden in deze gemeente om te weten dat dit niet leidt tot een betere doorstroming en meer veiligheid. Integendeel. Het blijft dus een laan die, als de parkeerplaatsen in gebruik zijn, over de hele lengte maar door één auto tegelijk gebruikt kan worden. Kennelijk is de bodemstructuur van de Notaris d' Aumerielaan zodanig dat een verbreding niet mogelijk is. Geen oplossing dus. Verder missen we de oplossing voor de fietsveiligheid.

Waarom vergezichten? De voorstellen bieden geen enkele concrete en onderbouwde oplossing voor de door iedereen erkende problematiek van de infrastructuur. Sterker nog: het college wil zich pas gaan buigen over de infrastructuur nadat de bouw gerealiseerd is. Belanghebbenden moeten dus maar even afwachten of de infrastructuur nog wordt aangepakt en hoe dat gefinancierd gaat worden.

Afgezien van het feit dat voorgaande natuurlijk neigt naar onbehoorlijk bestuur, kan het niet zo zijn dat een bestemmingsplan wordt gewijzigd zonder een ruimtelijke onderbouwing waaronder dus ook de aanpalende infrastructuur. Een redelijk onhaalbare situatie dus.

15. Een nieuw gebouw, alleen voor Loetje!

Met de interesse van Loetje moest er opeens een nieuw gebouw komen en sloot het bestemmingsplan niet meer aan bij dat wat de bedoeling zou zijn geweest. Een Gotspe als we kijken naar de eerder uitgewerkte bouwplannen waarin wel een restaurant en een hotel waren getekend binnen de uitgangspunten van het bestemmingsplannen. Zie ook de tekening op pagina 2.

Als oplossing wordt nu voorgesteld om de horeca categorie te verhogen van 1b naar 1c. **De categorie waar foodhallen, fastfood etc. onder vallen, en dat midden in het plassengebied en gelegen aan het einde van een smal laantje!**

16. 14 toiletten voor 160 bezoekers?

Om enigszins aan de bezwaren tegemoet te komen wordt het aantal stoelen zogenaamd beperkt. En om het allemaal wat geloofwaardiger te maken wordt er een extra grote keuken in getekend, veel technische ruimtes, trappen en vooral veel toiletten. Wel 14 toiletten voor 160 bezoekers terwijl de norm 6 is. Het afgelopen jaar hebben we meer van dit soort fop tekeningen gezien. Het is dan ook niet te aan te nemen dat het gebruikt van het gebouw beperkt zal blijven tot wat nu wordt gesuggereerd.

17. Hoeveel stoelen? 160 of 320? Wat doen we met de statafels?

Om de verkeersaantrekkende werking te beperken stelt het college voor om het aantal stoelen in het restaurant te beperken tot 160. Met een totale ruimte van 1000 m² voor 160 stoelen/bezoekers (?) is dit een ongeloofwaardige verhouding en hoe gaan we dit handhaven?

En...er kunnen ook 160 stoelen op het terras staan! En dat zou, volgens wethouder Van den Heuvel moeten kunnen, want als men buiten zit, dan zit men niet binnen. Het betekent dus dat er gelijktijdig 320 stoelen in gebruik kunnen zijn. Hoe geloofwaardig is dit alles?

En...o ja...hoe zit het met het gebruik van de vergaderzalen, parasols, heaters, statafels, barkrukken en het rokersverblijf?

Uiteindelijk gaat het om het aantal bezoekers dat wordt toegelaten en vooral de hoeveelheid auto's. We zien geen enkele onderbouwing van hoe de gesuggereerde maatregelen voldoende zijn om de verkeersoverlast en de parkeerdruk te beperken, de veiligheid te waarborgen en de mogelijkheid om dit alles te handhaven.

18. Een nieuwe commerciële jachthaven met botenlift?

Nog in 2016 hebben het college en de ontwikkelaar een procedure uitgevochten tegen extra ligplaatsen. Deze is door het college gewonnen. Wat is er sindsdien gebeurd dat het college nu opeens wel wil meewerken aan nieuwe, extra, ligplaatsen? De onderbouwing dat alle huidige plaatsen verhuurd zijn is niet correct. Er worden nog steeds ligplaatsen aangeboden. Verder zijn er elders in Reeuwijk ook nog voldoende ligplaatsen beschikbaar.

Nadat de commissie ruimte van de raad op 20 maart 2019 éenstemmig liet blijken tegenstander te zijn van de openbare botenhelling, probeert het college nu via een achterdeurtje met als omschrijving " botenlift voor particulier gebruik", alsnog een botenhelling te realiseren. Dit voornemen en de onderbouwing roept twee vragen op:

- . Waarom vervalt het eerdere bezwaar van het 50 meter achteruitrijden met een trailer op een fiets c.q. wandeling pad. Gaat dit anders dan bij een openbare helling?
- . Waarom geeft het college zo nadrukkelijk aan dat de botenhelling voor particulier gebruik is en hoe staat het met de vestigingsvergunning van de jachthaven van exploitatiemaatschappij Elfhoeven BV?

Hoe dan ook: het voorstel wordt niet nader onderbouwd en in de directe omgeving zijn er meerdere plaatsen waar een particulier zijn boot in het water kan laten. Een nieuwe (commerciële) partij is niet nodig en/of logisch en vormt een extra belasting voor de omgeving.

19. Conclusie.

Het zal uw raad hopelijk duidelijk zijn dat de door het college gepresenteerde voorstellen niet in aanmerking zouden moeten komen voor een verklaring van geen bedenkingen van de raad. Ze missen de ruimtelijke onderbouwing waarin afdoende aandacht besteed wordt aan veiligheid, verkeersintensiteit en parkeerdruk.

De plannen zijn onvoldoende doordacht en uitgewerkt wat betreft het doel, het effect en de handhaafbaarheid om als basis te kunnen dienen voor een wijziging van het bestemmingsplan. Een op deze uitgangspunten verstrekte omgevingsvergunning zal direct stranden in een bezwaarprocedure en/of voorlopige voorziening. Geen goed vooruitzicht.

20. Hoe nu verder?

Belanghebbenden handhaven hun beroep op de raad om een andere weg te bewandelen naar de realisatie van de herontwikkeling van de Elfhoeven locatie.

Belanghebbenden stellen voor om op korte termijn een onafhankelijk verkeerskundig rapport te laten opstellen. Dit rapport kan de basis vormen voor de planontwikkeling en de herontwikkeling van de infrastructuur en moet inzicht geven in de verschillende verbetermogelijkheden. Vervolgens kan er een afstemming plaats vinden tussen dat wat de infrastructuur mogelijk is en de gewenste ontwikkelingen bij Elfhoeven.

Dus:

1. Onafhankelijk verkeerskundig rapport.
2. Ontwikkeling van alternatieve mogelijkheden voor de infrastructuur.
3. Afstemming capaciteit infrastructuur met gewenste ontwikkelmogelijkheden.

Vanzelfsprekend blijven wij voor nader overleg beschikbaar, want ook wij vinden dat er het na ruim 40 jaar tijd wordt dat er een definitieve invulling van de Loetje locatie komt.

Met vriendelijke groet,

Belanghebbenden Elfhoeven/Loetje locatie