



## Verslag

Onderwerp Informatieavond 'Beleid gesloten verklaren landelijk gebied'  
Datum 11 november 2014  
Voorzitter de heer P.I. Both  
Notulist mevrouw S. Brus

### Opening

Wethouder de heer K. Oskam heet de aanwezigen welkom en opent de informatieavond. De wethouder benadrukt het mooie buitenleven en het rustieke landschap met veel water en knotwilgen. Ook gaat hij in op de manier waarop er van de smalle binnenwegen gebruik gemaakt wordt. Het transport is in de afgelopen jaren zwaarder geworden en de bedrijfsvoering intensiever.

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk geeft veel geld uit aan het onderhoud van wegen. Het probleem van de kwetsbare wegen wordt regionaal opgepakt en de wethouder trekt hierin de kar.

De gemeente heeft Grontmij onderzoek laten doen naar de draagkracht van de wegen in het landelijk gebied.

### Presentatie Grontmij

De heer B. Brinks van de Grontmij presenteert het onderzoek. In januari en februari 2014 heeft de Grontmij onderzoek gedaan naar de wegen in het buitengebied van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Op basis van voertuigenbelasting is een indeling in de categorieën A, B en C-wegen gemaakt. De beperking op de belastbaarheid van wegen heeft met name te maken met veiligheid, situering, constructie en de staat van de fundering. De vraag die de gemeente gesteld heeft is, in hoeverre is deze categorie-indeling nog actueel.

In het rapport komen 34 wegen binnen de gemeente aan de orde, die tezamen 53 kilometer lang zijn en waar 160.000 m<sup>2</sup> verharding op ligt.

Allereerst is de beginsituatie in kaart gebracht en het schadebeeld. Na de inspectie is gebleken dat het onderhoud niet slecht is, maar dat het her en der te wensen overlaat. Er rijdt vaak te veel en te zwaar bouwverkeer voor lokale ontwikkelingen.

De huidige indeling in categorieën:

Categorie A (tot 4 of 5 ton voertuiggewicht):	ca. 17 kilometer	(32%)
Categorie B (tot 6 of 8 ton voertuiggewicht):	ca. 7 kilometer	(13%)
Categorie C (tot 10 ton voertuiggewicht):	ca. 29 kilometer	(55%)

De heer Brinks laat met foto's zien, welke problemen er zijn met de wegen in het landelijk gebied.

De fundering van een weg hoort breder te zijn dan de verharding. Door uitbreidingen uit het verleden is dat niet altijd meer het geval. De problemen die we tegenkomen zijn scheurvorming en oneffenheden in lengte- en dwarsrichting. Het water kan niet goed weggkomen, wat vooral in de winter voor gevaarlijk situaties kan zorgen door opvriazing en daardoor ontstaan gaten in de weg. Ook ontstaat schade door kabelwerkzaamheden door het asfalt heen in opdracht van nutsbedrijven.

De wegberm is vaak zodanig smal of laag boven het water, dat hij geen steun geeft aan de weg. Een stevige beschoeiing of een damwand zou een oplossing kunnen bieden. Anders scheurt de weg af, met name bij stroken die er later aan de zijkant aangezet zijn om de doorstroming van het verkeer te bevorderen. Herstel van de weg met een nieuwe laag asfalt met asfaltwapening is ook een verbetering, maar werkt alleen goed als de fundering in orde is.

Een andere maatregel is het bevorderen van juist gebruik door (extra) handhaving. Hierbij helpt een goede, uniforme en eenduidige bebording en het vooral duidelijk aangeven wat er wel en niet mag.

Mogelijke te treffen maatregelen voor het beperken of voorkomen van schade:

- Wegen alleen toegankelijk met beperkte aslast
- Wegen alleen beperkt toegankelijk maken (vergunning)
- Wegen alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer
- Eenrichtingsverkeer instellen
- Sluipverkeer tegengaan
- Fysieke voorzieningen aanbrengen: portaal, versmalling etc.
- Voor- en eindopname opnemen in bestekken
- Verplichte route voor bouwverkeer opnemen in bestekken en vergunningen
- Bij omgevingsvergunningen voorwaarden opnemen
- Wegen voorzien van een duidelijke bebording
- Intensiever handhaven

Voor wat betreft het onderhoud op de lange termijn blijven een aantal wegen in de C-categorie structureel overbelast. Herstel van de wegen zonder beperkende maatregelen is niet zinvol. De gemeente moet een meerjarig onderhoudsprogramma opstellen en budget reserveren voor onderhoudskosten.

### **Presentatie gemeente Bodegraven-Reeuwijk**

De heer P. Both licht toe, wat de vervolgstappen zijn. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk wil een beleid opstellen voor wegen in het landelijk gebied. Het rapport van de Grontmij vormt hiervoor de basis. Voor het te vormen beleid wil de gemeente graag in overleg met bewoners en belanghebbenden.

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft een onderscheid gemaakt in diverse belangengroepen die actief zijn in het gebied namelijk bewoners, ondernemers, agrariërs, loonbedrijven, beheerders, recreanten en leveranciers.

In aanvulling op de door Grontmij aangedragen mogelijke maatregelen noemt de gemeente:

- Overslagpunten
- Transport over water
- Wisselplaatsen
- Wegentax
- (extra) handhaving
- Aanpassing wegen
- Aanpassing vervoersmiddelen

De gemeente wil met een te vormen klankbordgroep samenwerken aan een concept regelgeving. Deze regelgeving moet regionaal afgestemd worden. Op basis van de regelgeving zal het college een voorgenomen besluit nemen, waarna er een periode volgt waarin zienswijzen ingediend kunnen worden. De verwerking van de zienswijzen leidt tot een definitief beleid. Naar aanleiding van dit beleid moeten er mogelijk verkeersbesluiten genomen worden en daartegen kan bezwaar gemaakt worden.

De klankbordgroep zal bestaan uit een aantal vertegenwoordigers uit de diverse belangengroepen:

- Wijkteams/bewoners 2
- Ondernemers met een ontheffing 2
- Agrariërs en loonbedrijven 2
- Nutsbedrijven/waterschappen 2
- Recreanten 1
- Leveranciers 2
- Provincie/ISMH 1

Deze klankbordgroep zal samen met medewerkers van de gemeente overleggen, ideeën voorleggen en bespreken. Via het e-mailadres [cwegen@bodegraven-reeuwijk.nl](mailto:cwegen@bodegraven-reeuwijk.nl) kunt u zich opgeven voor de klankbordgroep, maar ook vragen stellen of suggesties doen. Diegene die zijn e-mailadres heeft doorgegeven, wordt regelmatig over de stand van zaken geïnformeerd. De presentaties, het rapport van de Grontmij en het verslag van de avond komen op de gemeentewebsite te staan.

### **Vragen en opmerkingen van de aanwezigen**

*Vraag:* In de beoogde klankbordgroep lijken wijkteams en bewoners verhoudingsgewijs mager vertegenwoordigd. Vraag is of er nog geschoven kan worden in de aantallen?

*Antwoord:* De gemeente zoekt naar een evenwichtige afspiegeling van de diverse groepen. Doel van de klankbordgroep is het aanleveren van informatie in de vorm van ideeën maar ook het geven van advies op voorstellen. Het is niet de bedoeling dat de klankbordgroep aangeeft wat het eindresultaat moet zijn door bijvoorbeeld te stemmen. Het definitieve advies en besluit ligt bij de gemeente. Enkele aanwezigen pleiten voor één wijkteamlid/bewoner uit alle kernen. De gemeente denkt met de beoogde 2 personen voldoende informatie te krijgen, maar zal dit idee bespreken.

*Vraag:* Er wordt gemeld, dat er vanuit het ondernemersfonds een groep ondernemers buitengebied in oprichting is. Deze groep zou graag betrokken willen worden in de klankbordgroep.

*Antwoord:* De gemeente ziet de aanmelding tegemoet.

*Vraag:* De Reewal lijkt een sterke weg, maar volgens het rapport is het advies om de toegestane belasting te verlagen.

*Antwoord:* De heer Both zegt toe, dat hij terugkomt op de reden, waarom de Reewal een B categorie advies krijgt in het rapport. De heer Brinks licht toe, dat de Reewal later toegevoegd is aan de categorie-indeling. De weg ligt officieel op een dijklichaam en is daardoor gedeeltelijk verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het onderhoud van de weg ligt bij de gemeente.

*Vraag:* Er wordt te pas en te onpas door de berm gereden en dat zorgt ook voor verzakking. Door het herstel met puin, wordt er alleen nog meer naast de rijbaan gereden.

*Antwoord:* De maatvoering van de wegen en de manier van herstel zullen bij het verdere proces zeker de aandacht krijgen.

*Vraag:* Trillingshinder is niet aan de orde gekomen en is ook niet in het rapport opgenomen.

*Antwoord:* In het huidige beleid is het uitgesloten als criterium voor ontheffingen, maar wordt wel een maximum snelheid aangegeven waardoor trillingshinder beperkt wordt. Het materieel is ook bepalend. Met name het luchtgeveerde vervoer heeft een positief effect op de trillingen. Bij het opstellen van de nieuwe regels wordt dit meegenomen.

*Vraag:* De gesprekken over dit onderwerp lopen al erg lang en gaan waarschijnlijk nog wel lang duren.

*Antwoord:* Uitgangspunt is in 2015 een beleid vast te stellen met bijbehorende categorie-indeling en ontheffingenbeleid. Er zit een groot economisch belang aan nieuw beleid. Daardoor is er kans op bezwaren. Door alle belanghebbende groepen nu aan de voorkant te betrekken, wil de gemeente dit zo veel mogelijk beperken en kan het nieuwe beleid sneller ingevoerd worden.

Stichting Cumula spreekt haar waardering uit voor de beoogde aanpak.

*Vraag:* Is er afstemming met de buurgemeenten?

*Antwoord:* Zij zijn vanavond niet vertegenwoordigd, maar wel uitgenodigd.

*Vraag:* Het wegennet heeft niet meebewogen met de maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Graag aandacht voor de volgende aspecten: wat is de gesteldheid van de wegen en waar kunnen we beter geen verkeer meer toelaten, waar zijn bedrijven gevestigd, hoeveel vervoerbewegingen zijn er in het gebied en is het RO aspect voldoende in beeld. Mogelijk moeten er nieuwe wegen aangelegd worden of enkele wegen verbeterd.

*Antwoord:* In de vervoersregio Midden-Holland wordt met de buurgemeenten gedeeld waar deze gemeente op vervoersgebied mee bezig is. De thema's worden met elkaar besproken en afgestemd. De wereld verandert, er is schaalvergroting en we moeten kijken hoe we datgene wat we hebben, kunnen verbeteren en hoe we de belangen van alle groeperingen zo goed mogelijk kunnen vertegenwoordigen in het nieuwe beleid. De financiële middelen zijn echter beperkt en de aanleg van

nieuwe wegen zoals de rondweg om Reeuwijk-Brug, is erg kostbaar. Net als het geschikt maken van de bestaande wegen.

*Vraag:* De overslag aan de 's Gravenbroekseweg en Treebord zorgt regelmatig voor problemen. Uit de zaal komt het verzoek, dit mee te nemen in de klankbordgroep om tot een oplossing te komen. De vertegenwoordiger zal een brief overhandigen namens de omliggende bewoners.

*Antwoord:* Het punt wordt betrokken.

*Opmerking:* De knotwilgen in het plassegebied staan vlak langs de wegen. De randen aan de andere kant gaan kapot en er komt spoorvorming. Eigenlijk zouden de knotwilgen weg moeten, want ze schijnen niet toegestaan te zijn langs dergelijke wegen. Dit wordt nader onderzocht. De Treebord blijft goed doordat hij breder is en er geen knotwilgen staan.

*Opmerking:* Potentiële locaties voor loswallen zijn in de loop der jaren verdwenen door verkoop of aanpassing. De laatste mogelijkheid voor een overslag lijkt bij de Breevaart aan de Notaris d'Aumerielaan.

*Vraag:* In de aanbestedingen van de gemeenten zou het rijden met klein materiaal verplicht gesteld moeten worden. De gemeente heeft een voorbeeldfunctie. Ook het soort vervoer moet nader bekeken worden. Een trailer met een lage asdruk en luchtvering brengt minder schade toe aan de wegen dan een kleine wagen zonder. De gemeente moet ervoor zorgen dat er geen verpaupering van het gebied optreedt. Praat liever met de vervoerders in de agrarische sector om tot een gemeenschappelijk gedragen oplossing te komen. In de logistieke sfeer is er heel veel te bereiken, zeker als het landelijk opgepakt wordt.

De wethouder licht toe, dat dit landelijk de aandacht heeft in de gebieden waar dezelfde problematiek heerst. Er zijn gebruikers en ondernemers in dit gebied en dat wil de gemeente zo houden. We gaan eerst luisteren naar de bewoners en belanghebbenden. Het gaat om het gebruik van de wegen en de bereikbaarheid van bedrijven. Het gaat met name om de grote vervoersbewegingen in het gebied beter en niet persé minder te maken.

De noodzaak van het gebruik van ander materieel wordt door een andere spreker betwist.

*Vraag:* Er wordt geadviseerd om de wegen te inspecteren voor en na de aanbesteding en besteksfase. De laagste prijs geeft vaak de doorslag, maar Economisch, Meest Verantwoorde Inschrijving (EMVI) is er niet voor niets. In de zaken waarvoor de gemeente opdracht geeft, heeft zij een sturende rol en wordt EMVI toegepast. Op (vaak grote) opdrachten van derden heeft de gemeente minder zeggenschap.

De heer J. Geerling van de ODMH (Omgevingsdienst Midden-Holland) licht toe, dat hierdoor aan omgevingsvergunningen voor bouwen weinig voorwaarden verbonden kunnen worden. De ODMH kan aanvragers van een vergunning er op wijzen, dat men werkzaamheden in een kwetsbaar gebied uitvoert en dat er beperkende voorwaarden kunnen zijn. De manier van bouwen of transport, is moeilijk af te dwingen.

De wethouder geeft als voorbeeld aan dat onlangs de Wierickerdijk is gerepareerd. De waterschappen hebben 60.000 m3 klei vervoerd via de Parallelweg. Een derde partij heeft hiervoor het bestek geschreven. Er is nu een grote schadepost vanwege schade aan de weg. De voorwaarden voor dit soort werkzaamheden moeten in de toekomst aan de voorkant goed geformuleerd zijn, om dit soort zaken te voorkomen.

*Opmerking:* Een spreker meldt dat de gemeente hoge inkomsten krijgt uit bouwvergunningen. Ook ontvangt zij extra inkomsten voor onderhoud wegen uit het gemeentefonds vanwege de slappe bodem. Wegentax is daardoor niet nodig. Agrariërs zitten nu eenmaal langs deze wegen en kunnen ook niet anders.

*Reactie:* De wethouder geeft aan dat het bekend is dat er grote economische belangen spelen. Het is zeker niet de bedoeling om bedrijven failliet te laten gaan door de eventuele maatregelen.

De fietspaden zijn niet meegenomen in rapport van Grontmij. Deze worden toch bereden. Met de huidige handhaving wordt hier nauwelijks iets tegen gedaan.

De heer C. Koopman, BOA van de gemeente, geeft aan, dat handhaving moeilijk is. Bewoners klagen vaak over zwaar materieel, scheuren en trillingen. Een tractor mag maar 25 km/uur rijden en er wordt vaak veel te hard mee gereden. Als er rustiger gereden wordt, wordt er ook weinig schade gereden. De BOA's zijn niet bevoegd te controleren op snelheid.

Een ondernemer zegt, dat de gemeente al 16 jaar bezig is met de rondweg Boskoop. De Middelweg kan de belasting niet aan, maar het pootje Tempel is nog niet gereed vanwege het verzet van 2 omwonenden. De oproep is om met elkaar verdraagzaam te zijn, want anders komt er nooit een goede oplossing.

Wethouder Oskam bedankt alle aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering.

