From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 4/24/2025 6:51:50 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 070. College Advies inkoop Hoogeind Laageind

Dan staat dit nog open:

1. WEL/NIET camera's?
2. WEL/NIET memo gewicht 50 ton toevoegen?
3. Laatste versie RIB?
4. Wie brengt hem in route?

Laatste versie zit in je mail.

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Adviserend

Registratienummer	Z/23/150671/ DOC-24444303
Datum	24 maart 2025
Portefeuillehouder	5.1.2e
Ambtelijk contact	5.1.2e
Geheimhouding	Ja
Afgestemd met Portefeuillehouder?	Ja
Voorstel portefeuillehouder	Bespreekstuk
Aantal bijlage(n)	4

Onderwerp
Gebruik en inrichting Hoogeind en Laageind

Korte samenvatting
Om uitvoering te geven aan het uitvoeringsprogramma zetten we het werk Reconstructie Hoogeind Laageind op de markt door een nationaal openbare aanbesteding met voorselectie. Hierin kiezen we een tijdspad waarbij er ruimte is voor afstemming met betrokken ondernemers.

Advies
Besluiten om:

1. De weg geschikt maken conform het geldend verkeersregiem: 10 ton met ontheffing tot 25 ton;
2. Het definitief ontwerp (DO) Reconstructie Hoogeind Laageind vast te stellen;
3. De inkoopstrategie voor de uitvoering van het Hoogeind Laageind (zie bijlage 1: inkoopformulier) vast te stellen;
4. De definitieve gunning, mits deze past binnen de financiële kaders, te mandateren aan portefeuillehouder;
5. In te zetten op de volgende 3 onderzoeken om zwaar en breed gewicht te reduceren:
    1. Via PPP Agro-advies inzicht in maatregelen in de agrarische bedrijfsvoering
    2. In gesprek met de VIOS tot intentie-overeenkomst tot verplaatsing te komen op langere termijn en maatregelen op kortere termijn
    3. Technisch onderzoek naar mogelijkheden in belasting van wegen.
6. Vaststellen RIB xxx en doorgeleiden naar de gemeenteraad

Aanleiding
De engineering voor project Hoogeind Laageind is afgerond. Het ontwerp is afgestemd met de bewoners en de interne organisatie. De selectiefase voor deze aanbesteding is afgerond.
De gunningsfase kan pas starten na vaststelling van dit collegeadvies.
Met de totstandkoming van dit advies en de inwerkingtreding van camera's in het plassengebied, is de urgentie vastgesteld om met agrariërs actief tot oplossingsrichtingen in de bedrijfsvoering te komen om zwaar en breed verkeer te reduceren.

Doel
Het doel van dit project is om te komen tot een duurzaam gebruik van dit gebied. Het vinden van de goede balans in gebruik/inrichting van wegen de bedrijfsvoering op kortere en langere termijn.
Het doel van dit collegeadvies is uitvoering geven aan het vastgestelde Uitvoeringsprogramma Leefomgeving binnen de kaders van dorpsvisie en toekomstvisie.
Tegelijk is het doel van dit advies om voortgang te geven aan de uitvoering maar geen onomkeerbare besluiten te nemen aangezien we in gesprek gaan met agrariërs.

Argumenten
1.1 De weg geschikt maken conform het geldend verkeersregiem
Binnen de kernen Driebruggen, Waarder en Nieuwerbrug en het omliggende wegennet zorgt zwaar en groot verkeer voor schades aan wegen, bermen en woningen en zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Dat komt ook tot uiting in de aangeboden dorpsvisies en door de gemeenteraad vastgestelde toekomstvisie.
De weg heeft een gewichtsbeperking van maximaal 10 ton en een breedtebeperking van 2,2m. De weg valt hiermee onder het c-wegen beleid en wordt conform het vastgestelde c-wegen beleid, vastgesteld op 30-11-2021, ingericht. Met ontheffing mag er gereden worden met een gewichtsbeperking van maximaal 25 ton.

2.1 Vaststellen DO: besproken met de omgeving
Tijdens het participatieproces hebben bewoners, waaronder het dorpsteam, hun mening gegeven over het ontwerp. Er zijn 2 werkgroepen namens de bewoners actief. Waar mogelijk zijn opmerkingen en aanbevelingen meegenomen in het ontwerp, zoals:
- Op het Hoogeind zijn 4 grotere uitwijkplaatsen toegezegd;
- Op het Laageind zijn uitwijkplaatsen komen te vervallen.

Er waren zowel voor- als tegenstanders van het ontwerp. Het grootste bezwaar komt vanuit de agrariërs en VIOS. Men geeft aan dat hun bedrijfsvoering lastig wordt als we daadwerkelijk op de ontheffingslimiet van 25 ton gaan inrichten en handhaven.

2.2 Vaststellen DO: Verhuizing VIOS
VIOS is gesitueerd aan het Hoogeind en maakt voor haar activiteiten gebruik van transporten van 50 ton. VIOS is bereid om met de gemeente te praten om naar een passende locatie voor haar activiteiten te kijken. Het realiseren van een verhuizing zal echter een langdurig traject zijn vanwege onder andere de schaarse ruimte op de bedrijventerreinen.
Dit leidt ertoe dat er een overbruggingsperiode ontstaat tussen de realisatie van het ontwerp en de verhuizing van VIOS.
De inzet zal er dan ook op gericht moeten zijn om de bedrijfsvoering van VIOS op een zo'n minimaal mogelijke wijze te belasten met tegelijk een maximale inzet op het beschermen van de weg. Dit middels een intentieverklaring en het realiseren van een tijdelijke overbrugging.

2.3 Vaststellen DO: afgestemd met Oasen, KPN & Stedin
De werkzaamheden van de gemeente zijn afgestemd met de nutspartijen (Oasen & Stedin). Er moet een samenwerkingsovereenkomst worden vastgesteld om de wederzijdse verplichtingen te borgen. Hierdoor wordt de aanleg ook de aanleg van glasvezel verwezenlijkt. De burgemeester is gemandateerd voor de ondertekening van deze overeenkomsten. Deze volgen na vaststelling van dit besluit.

3.1 5.1.2e

5.1.2e

3.2 Geen onomkeerbaar besluit
In het geval er niet of geen haalbare maatregelen genomen kunnen worden kan de inkoop worden gestaakt. Dit heeft echter wel effecten. Zie hiervoor tabel 'scenario's'

3.3 Ruimte creëren in proces met hogere kwaliteit in uitvoering
In de aanbestedingsprocedure wordt onder meer bepaald wanneer de aannemer met het werk moet starten. Door in ieder geval de procedure te starten en de uitvoering van september 2025 naar januari 2026 te verschuiven en te starten met uitwijkplaatsen ontstaat er meer ruimte om onder andere aannemers gelegenheid te geven omgevingsmanagement goed te doordenken.

3.4 *Betrouwbaarheid naar andere betrokkenen dan ondernemers*
Aan inwoners is gecommuniceerd dat hoog- en laageind opnieuw wordt ingericht (ook onderdeel dorpsvisie). Het inzetten van een aanbesteding laat de voortgang zien.

4.1 5.1.2e

5.1 Antwoord op zorgen vanuit agrariërs en politiek
Het is essentieel dat het gesprek met bedrijven wordt aangegaan over mogelijke aanpassing in bedrijfsvoering die leiden tot een sterke reductie van groot en breed verkeer. Vanuit het Zuid-Hollands Programma Landelijk Gebied wordt er voor onze polders (Wierickerland) samen met agrariërs gewerkt aan een toekomstbestendige landbouw waarbij ook een antwoord moet worden gegeven op de stikstof, natuur en broeikasgasdoelen. Dit moet in Q3 van dit jaar leiden tot een gebiedsagenda. Deze deskundigheid zetten we in om actief het gesprek aan te gaan en zo te komen tot gedragen adviezen voor de korte en langere termijn.
Naast dit onderzoek wordt een soortgelijke route doorlopen met de VIOS. Mogelijkheden voor de korte en langere termijn worden onderzocht. Tot slot wordt er een technisch onderzoek gedaan. Wat betekent het bijvoorbeeld als we toch in een uiterste geval een wagen zwaarder dan 50 ton toestaan. Dit is een technisch onderzoek, los van wensen vanuit verkeersveiligheid.
Alle drie de onderzoeken worden in het derde kwartaal van 2025 voorzien.

Kanttekeningen, risico's & tegenargumenten

1.1 Negatieve effecten voor agrariërs.

Het herbevestigen, inrichting en handhaven van het bestaande verkeersregiem vraagt iets van de huidige gebruikers. Agrariërs kunnen zich hierdoor onder druk voelen gezet om aan te passen met bijbehorende effecten op bedrijfsvoering.

2.1 De tegenargumenten op beslispunt 2 zijn terug te leiden op beslispunt 1.

3.1 5.1.2e

3.2

4.1

5.1 Bestuurlijke keuze is faciliteren

Vanuit de technisch aanleiding en vingerend beleid besluiten om direct tot uitvoering over te gaan.

Financiën

5.1.2e

Wettelijk- en beleidskader

Het voorstel is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Leefomgeving en voldoet aan de aanbestedingswet en het gemeentelijk inkoopbeleid.

De gegevens in de inkoopstrategie vallen onder de aanbestedingswet. Op grond van artikel 2.57, tweede lid, van de Aanbestedingswet dient de inkoopstrategie tijdens de duur van de aanbesteding geheim gehouden te worden, indien die informatie kan worden gebruikt om de mededinging te vervalsen. Wanneer het werk definitief wordt gegund aan de opdrachtnemer kunnen de stukken vrijgegeven worden.

Het zorg dragen voor een veilig bruikbare weg is een wettelijke taak van de gemeente als wegbeheerder.

Communicatie
Op het moment dat gesprekken worden gestart worden betrokkenen geïnformeerd over de voorgenomen aanpak. De gemeenteraad wordt geïnformeerd middels toegevoegde RIB.

Het werk is afgestemd met direct aan-/omwonenden en de wijkteams van Driebruggen. Het werk is ook afgestemd met de hulpdiensten en Cyclus. Er is een inloopavond geweest waar het ontwerp is gepresenteerd en bewoners zijn eens in de zes weken per mail geïnformeerd over de stand van zaken. Alle eisen en opmerkingen zijn verzameld en voor zover mogelijk verwerkt in het ontwerp. Een BLVC-plan maakt onderdeel uit van het contract. Voor start uitvoering wordt er een bewonersavond gehouden vanuit de aannemer om bewoners te informeren over de uitvoering.

Uitvoering
Na vaststelling door het college wordt uitvoering gegeven aan project reconstructie Hoogeind-Laageind. Na gunning wordt de uitvoering gestart. Om overlast te beperken wordt het werk in fases uitgevoerd. De totale looptijd van het project is ongeveer 2 jaar (24 maanden).
De omleidingsroute loopt over de Hogebrug en is afgestemd met gemeente Woerden.

Alternatieven
In dit advies wordt scenario 1 geadviseerd. Hierbij zijn er alternatieve scenario's zoals hier onder beschreven.

Scenario's	**Beschrijving**	**Beheersmaatregel / consequentie**
1. Huidige plan (geschikt maken voor 10 ton) + 9 maanden ruimte voor gesprek.	Doorgaan met het bestaande plan. De weg aanleggen voor 10 ton met ontheffing geschikt tot 25 ton.	- Met leveranciers en agrariërs gesprekken voeren over gewicht reductie. Resultaten zijn in kwartaal 3 (Q3) van 2025 duidelijk - Men kan ontheffingen aanvragen (tot max. 25 ton). - We gaan na inrichting ANPR-camera's plaatsen voor handhaving. - Bedrijfsvoering gebruikers aanpassen kan moeizaam zijn. - Aanbesteding starten op 1 september 2025. - Startdatum uitvoering uitstellen van 1 september 2025 naar 1 januari 2026. - Consequenties andere koers in Q3: • Contract met de aannemer afkopen / heronderhandeling • Verhoogde kosten verouderde infrastructuur • Mogelijk boete- of schadeclaims vanuit de nutspartijen • Extra kosten door indexering en inflatie
2. Geschikt maken voor 50 TON, kosten + 5.1.2f **euro extra**	Inzetten op een robuuste aanpassing van het Hoogeind & Laageind	- Bedrijfsvoering kan gelijk blijven. - Financiële impact is groot 5.1.2e - Kan weerstand oproepen bij bewoners.

		- Staat haaks op dorps- en toekomstvisie om overlast van zwaar verkeer te voorkomen. - Precedentwerking overige locaties. - Vertraging van minimaal 1 jaar. - Startdatum 1 sept 2026. - Extra voorbereidingskosten
3. alleen wegconstructie geschikt maken voor 50 ton (niet fundering).	De wegconstructie aanleggen voor 50t, zonder aanpassing in stabiliteit van de ondergrond. Hierbij alle risico's accepteren als gevolg van te zwaar verkeer (boven 25 ton).	- Verzwaring wegconstructie is niet opgenomen in het budget. - risico op schade/ongevallen accepteren - De weg is niet stabiel genoeg voor te zware voertuigen. - De weg kan bezwijken met alle gevolgen van dien. - Startdatum 1 januari 2026.
4. Niets doen. Inzetten op duidelijkheid na onderzoeken	We laten het tijdelijk voor wat het is.	- Accepteren dat: * De huidige situatie onveilig is omdat er al gaten vallen in het asfalt. * De randschade steeds verder toeneemt * De kosten voor 1 jaar uitstel d.m.v. lapwerk ongeveer 5.1.2f euro kosten * De ondergrond al bezweken is. De risico's nemen per jaar toe. In het geval dit gebeurt stagneert bedrijfsvoering * De nutspartijen niet aan het werk kunnen. Dit betekent uitstel van: glasvezel, drinkwaterleiding, stroomnet, mogelijke claims. - Betrouwbaarheid naar andere doelgroepen dan ondernemers komt onder druk te staan

Evaluatie
De opdrachtnemer en opdrachtgever worden op basis van de CROW-systematiek "Better performance" geëvalueerd. Evaluatie vindt plaats halverwege en na afronding van de opdracht.

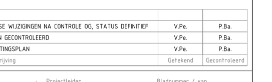
Bijlagen

- Bijlage 1- INK_formulier_Hoog-Laageind_20250109 – *GEHEIMHOUDING*: Op grond van artikel 2.57, tweede lid van de Aanbestedingswet dient de inkoopstrategie tijdens de duur van de aanbesteding geheim gehouden te worden.
- Bijlage 2: Definitief ontwerp - W24-40506-BT-03 Inrichtingsplan_v2.0.
- Bijlage 3: ADVIES MEMO GEWICHT (zie HELE_WP_Varianten_indicatie_kosten_20-50ton_20250221_V02).
- Bijlage 4: RIB.



SITUATIE

Schaal 1:50.000



0 5 10 15 20m

1:500

ALGEMENE OPMERKINGEN:

Maatvoering, tenzij anders vermeld:
- hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.
- maatvoering in meters
- materiaalmaten in millimeters

Handmatige wijzigingen zijn niet toegestaan

Versie	Datum	Omschrijving	Getekend	Gecontroleerd
2.0	[redacted] 5.1.2e	DIVERSE WIJZIGINGEN NA CONTROLE OG, STATUS DEFINITIEF	V.Pe.	P.Ba.
1.0	[redacted] 5.1.2e	INTERN GECONTROLEERD	V.Pe.	P.Ba.
0.1	[redacted] 5.1.2e	INRICHTINGSPLAN	V.Pe.	P.Ba.

Opdrachtgever
GEMEENTE BODEGRAVEN-REEUWIJK

Project
GROOT ONDERHOUD HOOGEIND - LAAGEIND TE DRIEBRUGGEN

Fase
BESTEK

Onderdeel
INRICHTINGSPLAN

Tekeningnummer
W24-40506-BT-03

Projectleider
P.Ba.

Bladnummer / van
1 van 1

Formaat
A0 - 3.780

Schaal
1:500

Status
DEFINITIEF

Versienummer
2.0

Documentnummer
W24-40506-BT-03

waalpartners civil engineering

Tel: +31 174 62 77 91
Zuidweg 75, 2671 MP, Naaldwijk

www.waalpartners.nl
info@waalpartners.nl

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 4/25/2025 7:49:03 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 071. FW: 250423 RIB C-wegen opm 5.1.2e

Ha Robin, maandag spreek je LTO. Zoals afgesproken hierbij de tekst van de rib die naar college onderweg is.

n.b. ik ben komende week ook loco. Ben niet op het gemeentehuis, maar wel mobiel bereikbaar als het nodig is. Laptop blijft zoveel mogelijk dicht.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 24 april 2025 09:23
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: 250423 RIB C-wegen opm 5.1.2e

5.1.2e , hierbij de rib-tekst

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	Raadsinformatiebrief nr. Vul nummer in Aanpak vraagstuk routering zwaar verkeer hoog- en laageind.
Registratienummer	Z/23/150084 / DOC-25459294
Datum	
Aan	De leden van de gemeenteraad
Van	Het college van Burgemeester en Wethouders
Portefeuillehouder	Robin Kersbergen

Beste leden van de gemeenteraad,

Met deze raadsinformatiebrief informeren we u over de besluitvorming rond de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. De noodzaak tot herinrichting blijkt uit de technische (met het oog zichtbare en niet zichtbare) staat van de weg en de wegconstructie. Hierbij ligt er de uitdaging om de goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden. Wij doen dit vanuit geldende kaders en met oog voor ieders belang. Met deze brief informeren we u over de manier waarop we dit doen.

College stelt ontwerp en inkoopstrategie vast voor herinrichting Hoogeind en Laageind

Op 6 mei '25 heeft het college het definitieve ontwerp voor de reconstructie van Hoogeind en Laageind vastgesteld. Dit ontwerp gaat uit van een inrichting volgens het geldende verkeersregiem: een gewichtsbeperking van 10 ton, met ontheffing tot maximaal 25 ton. Dit is conform het huidige C-wegenbeleid. Om hier uitvoering aan te geven is de **i**nkoopstrategie vastgesteld. Via een nationale aanbesteding selecteren wij een aannemer op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding, met oog voor kwaliteit, samenwerking en omgevingsmanagement.

Herinrichting Hoogeind en Laageind noodzakelijk; zwaar verkeer niet langer houdbaar

De wegen Hoogeind en Laageind worden binnenkort opnieuw ingericht. Deze noodzaak blijkt uit de technische staat van de weg en de wegconstructie. Deze herinrichting is dan ook in het Uitvoeringsprogramma Leefomgeving opgenomen en al een jaar in voorbereiding.

Met de aanstaande herinrichting is het probleem dat er al jaren te groot en zwaar verkeer op deze wegen rijdt, meer dan actueel. Toekomstvisie en dorpsvisies richten zich, niet zonder reden, op het reduceren van zwaar verkeer. Zouden we toch zwaar verkeer op het Hoogeind en Laageind willen faciliteren en deze wegen daarop willen inrichten, vraagt dat om een investering van 5.1.2f extra. Dat is financieel geen optie, ook al vanwege het risico op precedentwerking voor meerdere C-wegen in ons gebied.

De beperkingen op het toegestane gewicht op de wegen zijn er niet zonder reden: de verkeersveiligheid staat voorop. Niet alleen het autoverkeer, maar ook kwetsbaardere fietsers en wandelaars gebruiken de weg. Daarbij gaat het om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners en voor de vele recreanten. Daarnaast willen we schade voorkomen. Dit gaat ook weer over leefbaarheid, maar ook om kosten voor herstel aan weg en daarmee risico voor chauffeurs. Tot slot willen we voorkomen dat wegen worden geblokkeerd voor hulpdiensten.

Tegelijk genereert de huidige vorm van bedrijfsvoering zwaar verkeer. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in transport van hout en transport van mest.

De inzet van het college is om met zorgvuldigheid te komen tot reducering van zwaar en groot verkeer.

Gefaseerde start herinrichting Hoogeind en Laageind in 2026

Het college heeft de zorgen van de bedrijven gehoord en neemt deze serieus. Zij voelen zich vanwege hun huidige bedrijfsvoering gebonden aan zwaar en groot verkeer voor hun transport. Tegelijk ligt er een verantwoordelijkheid om vanuit veiligheid en leefbaarheid van bewoners en recreanten het juiste te doen, en hebben we een financiële verantwoordelijkheid. Om hier de goede balans in te vinden heeft het college besloten om de uitvoering van het project Hoog- en Laageind te temporiseren en te faseren.

Een risico is dat dit temporiseren een negatief effect heeft op onder meer de afspraken die er met nuts-partijen zijn. Ook is er extra tijdelijk onderhoud nodig. Dit achten wij echter noodzakelijk om ruimte te geven aan de twee onderzoeken onder de agrariërs en de VIOS, zoals hier onder verder toegelicht.

Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering niet in september dit jaar start, maar begin 2026. We brengen daarnaast een fasering aan waarbij als eerste de uitwijkplaatsen worden aangelegd. Deze vormen direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Samen zoeken naar werkbare oplossingen

Wij onderkennen dat deze opgave gevoelig ligt in het gebied. De logistiek van verschillende agrarische bedrijven en de VIOS is momenteel ingericht met zwaar transport (meer dan 25 ton). Zij ervaren de aangekondigde handhaving van zwaartebeperkingen als een bedreiging voor het voortbestaan van hun bedrijf. De agrariërs hebben al te maken met landelijke opgaven rond stikstof, klimaat en het verdwijnen van de derogatie. Daar komt deze lokale opgave bovenop. Het voelt alsof de gemeente extra bijdraagt aan het inperken van hun ondernemersruimte.

Het college begrijpt deze zorgen en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer.

Agrarische sector als partner in toekomstbestendige leefomgeving

De agrarische sector is van waarde voor onze gemeente. In onze Toekomstvisie benoemen wij expliciet dat het open veenweidelandschap mede in stand wordt gehouden door

agrarisch gebruik. De boerenbedrijven zijn niet alleen voedselproducenten, maar ook beheerders van natuur, landschap en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord 'Eerlijk aan de slag' hebben wij dan ook als uitgangspunt gekozen dat wij boeren niet willen beperken, maar juist ondersteunen in de zoektocht naar toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit, binnen de fysiek en financieel noodzakelijk opgelegde kaders. Daarbij hoort ook dat wij agrariërs stimuleren dit vraagstuk beet te pakken en hierin mee te denken over infrastructuur, routes en eventuele aanpassingen op het erf. Hierdoor kunnen economische vitaliteit en leefbaarheid hand in hand gaan.

Om dat zorgvuldig te doen, heeft het college adviesbureau PPP Agro-Advies de opdracht gegeven een participatief traject te starten met de betrokken ondernemers langs het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en de Oukoopsedijk. Zij brengen in kaart welke verkeersbewegingen plaatsvinden, welke opties er zijn voor transportreductie of aanpassing in bedrijfsvoering, en hoe ondernemers zelf hun toekomst zien. Dit gebeurt in overleg en op vertrouwelijke basis.

De uitkomsten van dit onderzoek verwachten we in het derde kwartaal van 2025. Tot dat moment worden er géén onomkeerbare stappen gezet, in die zin dat de weg niet opnieuw wordt ingericht. We gaan ondertussen wel door met de voorbereidingen, omdat we hoge kosten door vertraging of het wegvallen van bijdragen van derden willen voorkomen.

Met de VIOS op zoek naar logistieke en ruimtelijke oplossingen

Een bijzondere casus vormt de VIOS Trappenfabriek (VIOS), die ook gebruik maakt van te grote en zware voertuigen. Hiervoor doorlopen wij het tweede onderzoekstraject, parallel aan gesprekken met agrarische ondernemers. Ook hiervoor worden in het derde kwartaal 2025 uitkomsten met oplossingsrichtingen verwacht. VIOS heeft aangegeven dat de voorgestelde inrichting stevige gevolgen heeft voor hun logistiek. Met VIOS zijn wij in gesprek over maatregelen voor actuele situatie met op termijn een mogelijke verplaatsing van het bedrijf. Wij onderzoeken de mogelijkheid om deze afspraken vast te leggen in een intentieovereenkomst, zodat ook voor dit bedrijf een gedragen oplossing ontstaat. Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheden om op de korte termijn de logistiek aan te passen, onder meer door de inzet van een overslaglocatie. Ook deze uitkomsten worden in het derde kwartaal van 2025 verwacht.

Vervolgstappen in derde kwartaal: besluitvorming op basis van onderzoeksresultaten

In het derde kwartaal dit jaar ontvangt u een vervolgbericht met de uitkomsten van de twee onderzoeken en de vervolgstappen. Deze uitkomsten kunnen betrokken worden bij de brede discussie en het locatiebezoek rond het C-wegenbeleid waar bij de behandeling van het

Onderhoudsplan Leefomgeving op 9 april jl. om is verzocht. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken neemt het college definitieve besluiten over de inrichting en de uitvoering.

Tot slot

Het college is ervan overtuigd dat een goede balans mogelijk is tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. Wij doen dit met oog voor ieders belang.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

De secretaris,	De burgemeester,
P. Timmermans-van Vianen	drs. M.K.A. Grauss

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/1/2025 6:47:47 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 072. FW: 24444303 Inkoopstrategie Hoogeind-Laageind

Hai 5.1.2e,

Graag wil het hebben over het stuk welke geschreven is naar ik heb begrepen door 15 man, mijn voorstel is het stuk te splitsen.

1. Inkoopstratgie
2. Advies over opties
3. Collegeadvies en RIB

Het stuk voor een leek is bijna niet te lezen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Raadhuisplein 1, 2411 BD Bodegraven
M: 5.1.2e
E: 5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: woensdag 30 april 2025 14:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: 24444303 Inkoopstrategie Hoogeind-Laageind

Hai 5.1.2e,

Helaas kreeg ik je telefonisch niet te pakken, vandaar deze mail. Bedankt voor je stuk, ik had naar aanleiding van de kwaliteitscontrole nog vragen/ opmerkingen.
Algemeen: Graag twee aparte adviezen maken 1. Inkoopstrategie en gunning 2. De uitleg waarom en daarbij de RIB. Nu loopt alles door elkaar en maakt het onoverzichtelijk en verwarrend. Tevens snappen we het stukje geheim niet helemaal als iedereen al geïnformeerd is zoals jij aangeeft? Of staan er bedragen genoemd?

Agrariërs/VIOS
Hoe verhoudt dit stuk zich tot het eerder stuk in college m.b.t. zwaarverkeer?
Argumenten: De argumenten zijn niet altijd argumenten? Het stuk over agrariërs, zie ik meer als toelichting dan apart argument? En 5.1 voorzien? Bedoel je dat dan de onderzoeken zijn afgerond?
Kopje kanttekeningen weer aanpassen naar origineel geen aanvullende tekst toevoegen.
Alternatieven: Dat hoort daar niet te staan en wat is het doel hiervan moet men daar dan een besluit overnemen.
6.1 verdelen in twee besluiten
RIB: Hier staan argumenten in over de fasering welke negatief kunnen zijn welke ik weer niet tegenkom in het college advies. Let op vetgedrukte letter inkoop en extra enter

Mocht je nog vragen of opmerkingen hebben, hoor ik het graag en anders zie ik de gewijzigde voorstellen graag morgen voor 12 uur retour.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Raadhuisplein 1, 2411 BD Bodegraven
M: 5.1.2e
E: 5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/6/2025 1:51:50 PM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 073. RE: Hoogeind / Laageind

Ha 5.1.2e,

Vanuit het college hoorden we zojuist ook terug dat proactieve communicatie gewenst is. Maar ik hoor ook zojuist dat de RIB is aangehouden. College wil hem wel op de agenda van 13 mei terug hebben, maar er zou heel wat herschreven moeten worden? Weet jij al waar dat hem in zit?

Het is best een ingewikkeld verhaal, vanwege alle belangen. Qua communicatie het juiste medium hiervoor kiezen, is dan wel belangrijk. Opties:

Persbericht: we kunnen precies aangeven waar de pijnpunten liggen, of bepaalde zaken omzeilen. In het algemeen wordt dit bericht lokaal letterlijk overgenomen. Rebonieuws en digitale bodegraafse krant houden het daar dan bij. In eerste instantie doen AD, BR6 en Kijk dat ook maar die kunnen dan evt nog terugkomen met een eigen verhaal.
Voordeel: we houden het in eigen hand; zitten dichter op het eindresultaat (in de krant / op de site). Alle media krijgen de kant-en-klare input. Timing makkelijker te plannen
Nadeel: minder open, profileren van een wethouder kan alleen door een quote

Persgesprek: Initiatief ligt dan bij de media. Het is veel ingewikkelder om er precies ons verhaal van te maken, maar het is wel erg transparant. Ze kunnen vragen wat ze willen en doorzetten op de koers die zij in hun hoofd hebben. De wethouder moet het heel helder over kunnen brengen. Als dat kan is het ook een mooie manier om te kunnen profileren. Nadeel voor de media: ze moeten zelf meer aan het werk, het is lastiger voor hen omdat het product niet kant-en-klaar wordt aangeboden. Zijn ze niet aanwezig, dan heb je ook niets in dat medium.
Voordeel: open en transparant. We kunnen bijsturen als we het idee hebben (nav reacties ter plekke) dat media op een verkeerd spoor zit. Profileren van een wethouder kan heel goed, op expertise.
Nadeel: we hebben geen invloed op wat de media er uiteindelijk van maakt. De journalist interpreteert het verhaal en filtert het op die manier naar zijn volgers / lezers. Timing lastig plannen, vanwege agenda's wethouder en verslaggevers

Interview: als we een verhaal voor in de Kijk laten schrijven (door 5.1.2e bv), dan houden we de regie maar het komt spontaner over dan een persbericht.
Voordeel: we houden de regie. Er is ruimte voor nuances. Profileren van een wethouder kan heel goed.
Nadeel: het kost nog aardig wat tijd van ons, wordt vaak wel erg ambtelijk en lang, minder vlot te lezen voor de inwoner

Gezien de complexiteit denk ik dat een met quotes genuanceerd persbericht praktischer is nu. Wat vind jij? En welke wethouder geven we hierbij de hoofdrol? Robin (OR), kort ondersteund door JL (ondernemers met nadruk op VIOS) en DJ (boeren)?

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 6 mei 2025 15:11
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: Hoogeind / Laageind

Ha 5.1.2e, het verhaal ligt vandaag in college. We kunnen dan zeker vertellen. Als je een interview wilt voordat de rib eruit gaat moeten we sturen op die timing.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 6 mei 2025 15:05
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Hoogeind / Laageind

Hoi,

Op aangeven van het college (lees: DJ): kunnen we gaan communiceren over plannen Hoogeind/Laageind? Persbericht, persgesprek, interview???

Wat is de huidige status? Nav de RIB kunnen we wel eea vertellen toch?

5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/7/2025 7:29:20 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 074. FW: 250423 RIB C-wegen opm EB AM

Ha 5.1.2e , wil je vandaag een momentje prikken met Robin, 5.1.2e en mij tbv RIB?

Hartelijke groet,

5.1.2e

Regisseur domein Ruimte

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 24 april 2025 09:23
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: 250423 RIB C-wegen opm EB AM

5.1.2e , hierbij de rib-tekst

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	Raadsinformatiebrief nr. Vul nummer in Aanpak vraagstuk routering zwaar verkeer hoog- en laageind.
Registratienummer	Z/23/150084 / DOC-25459294
Datum	
Aan	De leden van de gemeenteraad
Van	Het college van Burgemeester en Wethouders
Portefeuillehouder	Robin Kersbergen

Beste leden van de gemeenteraad,

Met deze raadsinformatiebrief informeren we u over de besluitvorming rond de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. De noodzaak tot herinrichting blijkt uit de technische (met het oog zichtbare en niet zichtbare) staat van de weg en de wegconstructie. Hierbij ligt er de uitdaging om de goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden. Wij doen dit vanuit geldende kaders en met oog voor ieders belang. Met deze brief informeren we u over de manier waarop we dit doen.

College stelt ontwerp en inkoopstrategie vast voor herinrichting Hoogeind en Laageind

Op 6 mei '25 heeft het college het definitieve ontwerp voor de reconstructie van Hoogeind en Laageind vastgesteld. Dit ontwerp gaat uit van een inrichting volgens het geldende verkeersregiem: een gewichtsbeperking van 10 ton, met ontheffing tot maximaal 25 ton. Dit is conform het huidige C-wegenbeleid. Om hier uitvoering aan te geven is de **i**nkoopstrategie vastgesteld. Via een nationale aanbesteding selecteren wij een aannemer op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding, met oog voor kwaliteit, samenwerking en omgevingsmanagement.

Herinrichting Hoogeind en Laageind noodzakelijk; zwaar verkeer niet langer houdbaar

De wegen Hoogeind en Laageind worden binnenkort opnieuw ingericht. Deze noodzaak blijkt uit de technische staat van de weg en de wegconstructie. Deze herinrichting is dan ook in het Uitvoeringsprogramma Leefomgeving opgenomen en al een jaar in voorbereiding.

Met de aanstaande herinrichting is het probleem dat er al jaren te groot en zwaar verkeer op deze wegen rijdt, meer dan actueel. Toekomstvisie en dorpsvisies richten zich, niet zonder reden, op het reduceren van zwaar verkeer. Zouden we toch zwaar verkeer op het Hoogeind en Laageind willen faciliteren en deze wegen daarop willen inrichten, vraagt dat om een investering van 5.1.2f extra. Dat is financieel geen optie, ook al vanwege het risico op precedentwerking voor meerdere C-wegen in ons gebied.

De beperkingen op het toegestane gewicht op de wegen zijn er niet zonder reden: de verkeersveiligheid staat voorop. Niet alleen het autoverkeer, maar ook kwetsbaardere fietsers en wandelaars gebruiken de weg. Daarbij gaat het om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners en voor de vele recreanten. Daarnaast willen we schade voorkomen. Dit gaat ook weer over leefbaarheid, maar ook om kosten voor herstel aan weg en daarmee risico voor chauffeurs. Tot slot willen we voorkomen dat wegen worden geblokkeerd voor hulpdiensten.

Tegelijk genereert de huidige vorm van bedrijfsvoering zwaar verkeer. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in transport van hout en transport van mest.

De inzet van het college is om met zorgvuldigheid te komen tot reducering van zwaar en groot verkeer.

Gefaseerde start herinrichting Hoogeind en Laageind in 2026

Het college heeft de zorgen van de bedrijven gehoord en neemt deze serieus. Zij voelen zich vanwege hun huidige bedrijfsvoering gebonden aan zwaar en groot verkeer voor hun transport. Tegelijk ligt er een verantwoordelijkheid om vanuit veiligheid en leefbaarheid van bewoners en recreanten het juiste te doen, en hebben we een financiële verantwoordelijkheid. Om hier de goede balans in te vinden heeft het college besloten om de uitvoering van het project Hoog- en Laageind te temporiseren en te faseren.

Een risico is dat dit temporiseren een negatief effect heeft op onder meer de afspraken die er met nuts-partijen zijn. Ook is er extra tijdelijk onderhoud nodig. Dit achten wij echter noodzakelijk om ruimte te geven aan de twee onderzoeken onder de agrariërs en de VIOS, zoals hier onder verder toegelicht.

Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering niet in september dit jaar start, maar begin 2026. We brengen daarnaast een fasering aan waarbij als eerste de uitwijkplaatsen worden aangelegd. Deze vormen direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Samen zoeken naar werkbare oplossingen

Wij onderkennen dat deze opgave gevoelig ligt in het gebied. De logistiek van verschillende agrarische bedrijven en de VIOS is momenteel ingericht met zwaar transport (meer dan 25 ton). Zij ervaren de aangekondigde handhaving van zwaartebeperkingen als een bedreiging voor het voortbestaan van hun bedrijf. De agrariërs hebben al te maken met landelijke opgaven rond stikstof, klimaat en het verdwijnen van de derogatie. Daar komt deze lokale opgave bovenop. Het voelt alsof de gemeente extra bijdraagt aan het inperken van hun ondernemersruimte.

Het college begrijpt deze zorgen en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer.

Agrarische sector als partner in toekomstbestendige leefomgeving

De agrarische sector is van waarde voor onze gemeente. In onze Toekomstvisie benoemen wij expliciet dat het open veenweidelandschap mede in stand wordt gehouden door

agrarisch gebruik. De boerenbedrijven zijn niet alleen voedselproducenten, maar ook beheerders van natuur, landschap en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord 'Eerlijk aan de slag' hebben wij dan ook als uitgangspunt gekozen dat wij boeren niet willen beperken, maar juist ondersteunen in de zoektocht naar toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit, binnen de fysiek en financieel noodzakelijk opgelegde kaders. Daarbij hoort ook dat wij agrariërs stimuleren dit vraagstuk beet te pakken en hierin mee te denken over infrastructuur, routes en eventuele aanpassingen op het erf. Hierdoor kunnen economische vitaliteit en leefbaarheid hand in hand gaan.

Om dat zorgvuldig te doen, heeft het college adviesbureau PPP Agro-Advies de opdracht gegeven een participatief traject te starten met de betrokken ondernemers langs het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en de Oukoopsedijk. Zij brengen in kaart welke verkeersbewegingen plaatsvinden, welke opties er zijn voor transportreductie of aanpassing in bedrijfsvoering, en hoe ondernemers zelf hun toekomst zien. Dit gebeurt in overleg en op vertrouwelijke basis.

De uitkomsten van dit onderzoek verwachten we in het derde kwartaal van 2025. Tot dat moment worden er géén onomkeerbare stappen gezet, in die zin dat de weg niet opnieuw wordt ingericht. We gaan ondertussen wel door met de voorbereidingen, omdat we hoge kosten door vertraging of het wegvallen van bijdragen van derden willen voorkomen.

Met de VIOS op zoek naar logistieke en ruimtelijke oplossingen

Een bijzondere casus vormt de VIOS Trappenfabriek (VIOS), die ook gebruik maakt van te grote en zware voertuigen. Hiervoor doorlopen wij het tweede onderzoekstraject, parallel aan gesprekken met agrarische ondernemers. Ook hiervoor worden in het derde kwartaal 2025 uitkomsten met oplossingsrichtingen verwacht. VIOS heeft aangegeven dat de voorgestelde inrichting stevige gevolgen heeft voor hun logistiek. Met VIOS zijn wij in gesprek over maatregelen voor actuele situatie met op termijn een mogelijke verplaatsing van het bedrijf. Wij onderzoeken de mogelijkheid om deze afspraken vast te leggen in een intentieovereenkomst, zodat ook voor dit bedrijf een gedragen oplossing ontstaat. Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheden om op de korte termijn de logistiek aan te passen, onder meer door de inzet van een overslaglocatie. Ook deze uitkomsten worden in het derde kwartaal van 2025 verwacht.

Vervolgstappen in derde kwartaal: besluitvorming op basis van onderzoeksresultaten

In het derde kwartaal dit jaar ontvangt u een vervolgbericht met de uitkomsten van de twee onderzoeken en de vervolgstappen. Deze uitkomsten kunnen betrokken worden bij de brede discussie en het locatiebezoek rond het C-wegenbeleid waar bij de behandeling van het

Onderhoudsplan Leefomgeving op 9 april jl. om is verzocht. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken neemt het college definitieve besluiten over de inrichting en de uitvoering.

Tot slot

Het college is ervan overtuigd dat een goede balans mogelijk is tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. Wij doen dit met oog voor ieders belang.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

De secretaris,	De burgemeester,
P. Timmermans-van Vianen	drs. M.K.A. Grauss

From: "Robin Kersbergen" <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/7/2025 2:58:45 PM
To: "[redacted]" <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>, "[redacted]" <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 075. Herziene RIB C-wegen

Goedemiddag!

Het vergt even wat, maar na het nodige herschikken en herschrijven… Hierbij mijn aanzet voor de RIB.
Volgens mij is de opbouw en de lijn zo wat vriendelijker zonder echt afbreuk te doen aan de inhoud.
Met vriendelijke groet,

Robin Kersbergen
Wethouder
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	Raadsinformatiebrief nr. Vul nummer in Aanpak vraagstuk routering zwaar verkeer hoog- en laageind.
Registratienummer	Z/23/150084 / DOC-25459294
Datum	
Aan	De leden van de gemeenteraad
Van	Het college van Burgemeester en Wethouders
Portefeuillehouder	Robin Kersbergen

Beste leden van de gemeenteraad,

Met deze raadsinformatiebrief informeren we u over de voortgang van het proces rond de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. Technisch gezien geeft de staat van de weg aanleiding om op korte termijn groot onderhoud uit te voeren, daarom hebben we deze wegen opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Leefomgeving. Op die manier kunnen we er voor zorgen dat Driebruggen en de groene omgeving veilig bereikbaar blijven voor zowel inwoners, ondernemers als recreanten. Dat is uitdagend, omdat het smalle C-wegen in veengebied betreft, met een gewichts- en breedtebeperking.

De beperkingen op breedte en gewicht zijn er niet zonder reden: de verkeersveiligheid staat voorop. Niet alleen het autoverkeer, maar ook kwetsbaardere fietsers en wandelaars gebruiken de weg. Daarbij gaat het om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners en voor de vele recreanten. Daarnaast willen we schade voorkomen, wat naast leefbaarheid ook om kosten voor herstel aan weg en risico voor chauffeurs gaat. Tot slot willen we voorkomen dat wegen geblokkeerd raken voor hulpdiensten.

Participatie en ontwerp

De herinrichting is al een jaar in voorbereiding, waarbij uitvoerige participatie in de omgeving heeft plaatsgevonden. Met omwonenden is onder andere gesproken over de ligging en inrichting van de uitwijkplaatsen, verder zijn ook nutspartijen betrokken die de werkzaamheden kunnen benutten om kabels en leidingen te vernieuwen. Vanuit de dorpsvisie is er de wens om de hoeveelheid zwaar verkeer door het dorp te verminderen, en ook geotechnisch onderzoek wijst op de noodzaak hiervan.

Stabiliteitsberekening en risico's

Ter voorbereiding van het wegontwerp heeft de gemeente een technisch bureau ingeschakeld om de ondergrond in kaart te brengen. Hierbij zijn metingen, proefboringen en berekeningen gemaakt, op basis waarvan het ontwerp van weg en fundering gemaakt is.

Uit de berekeningen blijkt dat bij een voertuigbelasting van 20 ton de weg niet voldoende veilig is. In het advies is geconcludeerd dat door sporadisch een voertuigbelasting van 20 ton toe te staan, dus middels vergunningen en ontheffingen, de veiligheid van de weg niet in het geding komt. Ook blijkt uit deze rapportage dat bij een voertuigbelasting van 50 ton de weg niet stabiel is. Uit de praktijk komt naar voren dat de maximaal toegestane voertuigbelasting wordt overschreden. Dit blijkt ook uit verkeerstellingen, waar voertuigen tot 50 ton op de weg worden gesignaleerd.

Een terechte vraag hierbij is waarom de wegconstructie dan niet direct bezwijkt. Hierop is door het ingenieursbureau aangegeven het exacte moment van falen, dit betekent een volledige afschuiving van de weg, moeilijk aan te geven is. Het is waarschijnlijk dat het huidige gebruik er waarschijnlijk erg dicht tegenaan zit, maar nog net de kritieke waarde niet

overschrijdt. Tot dat moment kraakt en piept het systeem maar faalt het systeem niet. Falen leidt tot onherstelbare schade aan de weg, de onderliggende kabels en leidingen en de omgeving.

Mogelijke scenario's

Op basis van de bevindingen uit het geotechnisch onderzoek zijn een aantal opties overwogen, die elk hun eigen voor- en nadelen kennen. De scenario's laten zich als volgt kort samenvatten:

1. De weg inrichten conform de geldende beperkingen van 10 ton met ontheffing tot 25 ton. Daarbij zal met de gebruikers verkend moet worden welke mogelijkheden er zijn voor het toepassen van lichter transport. Tegelijk verkennen we als gemeente onder welke voorwaarden zwaarder transport met een aanvaardbaar risiconiveau mogelijk is.
2. De ondergrond voldoende stabiel maken voor voertuigen van 50 ton door het toepassen van damwanden. Dit vraagt om een geschatte extra investering van 5.1.2f 5.1.2f bovenop het projectbudget, wat we financieel gezien niet als proportioneel zien. Ook schuurt het faciliteren met de wens uit de dorpsvisie om het zwaar verkeer door het dorp terug te dringen.
3. De wegconstructie verzwaren zonder de ondergrond te verstevigen. De weg zelf kan dan meer hebben, maar voor de aanvullende investering is op dit moment geen budget beschikbaar en het stabiliteitsprobleem van de ondergrond wordt hiermee niet opgelost.

Alles overwegende heeft het college ervoor gekozen om te kiezen voor een inrichting conform scenario 1, waarbij we vanuit de uitgewerkte inrichting zorgvuldig willen verkennen wat er mogelijk is aan zowel de kant van de gebruikers als aan de kant van de gemeente als verantwoordelijk wegbeheerder.

Temporiseren en vervolgproces zwaar (landbouw)verkeer

Zoals reeds aangegeven, geldt op het Hoogeind en het Laageind reeds een gewichtsbeperking van 10 ton, waarbij ontheffing gegeven kan worden tot 25 ton. Uit het geotechnisch onderzoek komt naar voren dat het toelaten van zwaardere voertuigen onverantwoorde risico's met zich meebrengt. Tegelijk zien de (agrarische) ondernemers de aangekondigde handhaving van zwaartebeperkingen als een bedreiging voor het voortbestaan van hun bedrijf. De agrariërs hebben al te maken met landelijke opgaven rond stikstof, klimaat en het verdwijnen van de derogatie. Daar komt deze lokale opgave rond verkeersveiligheid en het behoud van onze wegen bovenop. Het voelt alsof de gemeente extra bijdraagt aan het inperken van hun ondernemersruimte.

Het college heeft de zorgen van de bedrijven gehoord en neemt deze serieus. Er is in de afgelopen decennia door landelijke ontwikkelingen en gebrek aan (opties voor adequate) handhaving een afhankelijkheid van zwaar en groot verkeer voor transport ontstaan. Tegelijk

ligt er een verantwoordelijkheid om vanuit veiligheid en leefbaarheid van bewoners en recreanten het juiste te doen, en hebben we een financiële verantwoordelijkheid.

Om hier de goede balans in te vinden heeft het college besloten om de uitvoering van het project Hoog- en Laageind te temporiseren en te faseren. Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering niet in september dit jaar start, maar begin 2026. We brengen daarnaast een fasering aan waarbij als eerste de uitwijkplaatsen worden aangelegd. Deze vormen direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Een risico is dat dit temporiseren een negatief effect heeft op onder meer de (financiële) afspraken die er met nuts-partijen zijn gemaakt. Ook is er mogelijk op korte termijn extra klein onderhoud nodig, wat kosten met zich meebrengt. Dit achten wij echter noodzakelijk om ruimte te geven aan een drietal onderzoeken onder de agrariërs, VIOS en de gemeente.

Vaststellen inkoopstrategie

Het college heeft op 13 mei het technisch ontwerp en de inkoopstrategie vastgesteld. Via een nationale aanbesteding selecteren wij een aannemer op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding, met oog voor kwaliteit, samenwerking en omgevingsmanagement. Door dit proces nu op te starten, voorkomen we verdere vertraging in de uitvoering, met bijbehorende risico’s en kosten tot gevolg.

Parallel aan de aanbestedingsprocedure lopen de genoemde onderzoekstrajecten, waarvan we de resultaten verwachten in het derde kwartaal van 2025. Tot de uitkomsten bekend zijn, nemen we geen onomkeerbare stappen in het aanbestedingsproces. Op basis van de uitkomsten kan besloten worden of het project definitief gegund kan worden, of dat er toch nog aanpassingen nodig zijn.

Traject 1: samen met agrariërs zoeken naar werkbare oplossingen

De agrarische sector is belangrijk voor onze gemeente. In onze Toekomstvisie benoemen wij expliciet dat het open veenweidelandschap mede in stand wordt gehouden door agrarisch gebruik. De boerenbedrijven zijn niet alleen voedselproducenten, maar ook beheerders van natuur, landschap en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord 'Eerlijk aan de slag' hebben wij dan ook als uitgangspunt gekozen dat wij boeren niet willen beperken, maar juist ondersteunen in de zoektocht naar toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit, binnen de fysiek en financieel noodzakelijk opgelegde kaders. Daarbij hoort ook dat wij agrariërs stimuleren dit vraagstuk beet te pakken en hierin mee te denken over infrastructuur, routes en eventuele aanpassingen op het erf. Hierdoor kunnen economische vitaliteit en leefbaarheid hand in hand gaan.

Om dat zorgvuldig te doen, heeft het college adviesbureau PPP Agro-Advies de opdracht gegeven een participatief traject te starten met de betrokken ondernemers langs het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en de Oukoopsedijk. Zij brengen in kaart hoe ondernemers zelf hun toekomst zien, welke verkeersbewegingen plaatsvinden en welke opties er zijn voor

transportreductie of aanpassing in bedrijfsvoering. Dit gebeurt in overleg en op vertrouwelijke basis.

Traject 2: met de VIOS op zoek naar logistieke en ruimtelijke oplossingen

Een bijzondere casus vormt de VIOS Trappenfabriek (VIOS), die ook gebruik maakt van grote en zware voertuigen. VIOS heeft aangegeven dat de voorgestelde inrichting stevige gevolgen heeft voor hun logistiek. Met VIOS zijn wij in gesprek over maatregelen voor de actuele situatie met op de langere termijn een mogelijke verplaatsing van het bedrijf. Voor de kortere termijn verkennen we gezamenlijk de inzet van een overslaglocatie om de vervoerbewegingen in het gebied lichter en efficiënter (minder lege ritten) uit te voeren.

Traject 3: verkennen aanvullende ruimte ontheffingen

Op 28 april waren de verantwoordelijk wethouders Kersbergen (wegbeheer) en Knol (agrarische zaken) aanwezig op een door LTO georganiseerde thema-avond over de C-wegenproblematiek in Bodegraven-Reeuwijk. Vanuit de aanwezige agrarische ondernemers werden diverse technische oplossingen aangedragen waarmee de belasting van de wegen mogelijk beperkt kan worden, zoals bijvoorbeeld het voorschrijven van luchtvering of het beperken van de aslast voor een betere spreiding van het gewicht.

De aangedragen suggesties willen wij de komende maanden met onze wegbeheerder en technische medewerkers onderzoeken om te bepalen of deze handvatten bieden voor ruimere ontheffingsmogelijkheden zonder onaanvaardbare risico’s. Binnen de soms knellende kaders rond verkeersregels en -handhaving zoeken we daarin bij voorkeur naar opties die goed handhaafbaar zijn en niet tot nodeloze administratieve lasten leiden bij de agrarische ondernemers.

Derde kwartaal 2025: besluit op basis van onderzoeksresultaten

In het derde kwartaal van dit jaar ontvangt u een vervolgbericht met de uitkomsten van de drie onderzoeken en de vervolgstappen. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken neemt het college definitieve besluiten over de inrichting en de uitvoering.

Deze uitkomsten kunnen betrokken worden bij de brede discussie en het locatiebezoek rond het C-wegenbeleid waar bij de behandeling van het Onderhoudsplan Leefomgeving op 9 april jl. om is verzocht.

Het college is ervan overtuigd dat een goede balans mogelijk is tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. Wij doen dit met oog voor ieders belang.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

De secretaris,	De burgemeester,
P. Timmermans-van Vianen	drs. M.K.A. Grauss

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/7/2025 7:58:52 PM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e 5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 076. 20250507 RIB C-wegen - verbouwd

Beste 5.1.2e ,

Hierbij mijn aanpassingen en aanvullingen
@Robin Kersbergen, het valt me op dat het eerste deel vooral technisch is gebleven. Ik ga er vanuit dat het hiermee aansluit bij wat je in het college hebt geproefd.
@5.1.2e , 5.1.2e maakt nu een slag en formuleert een kernboodschap. Wil jij alvast kijken naar de uitspraken rond ‘bijsturen in september’? je start de aanbesteding.. staat het goed verwoord dat er alsnog een keuze kan worden gemaakt de aanbesteding te staken/niet te gunnen? Er staan nu namelijk geen consequenties benoemd
@5.1.2e , ik begreep van 5.1.2e dat je inconsistenties zag tussen advies en rib. Welke zijn dat?
@5.1.2e , wil je meelezen en vooral kijken of je dingen leest waar we last van kunnen krijgen?

We willen de brief donderdag einde dag afronden zodat 5.1.2e die door kan zetten.

Tot zover de tussenstand.

Groet,
5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	Raadsinformatiebrief nr. Vul nummer in inrichting en gebruik hoog- en laageind.
Registratienummer	Z/23/150084 / DOC-25459294
Datum	
Aan	De leden van de gemeenteraad
Van	Het college van Burgemeester en Wethouders
Portefeuillehouder	Robin Kersbergen



Beste leden van de gemeenteraad,

Met deze raadsinformatiebrief informeren we u over de voortgang van het proces rond de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. Technisch gezien geeft de staat van de weg aanleiding om op korte termijn groot onderhoud uit te voeren, daarom hebben we deze wegen opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Leefomgeving. Op die manier kunnen we er voor zorgen dat Driebruggen en de groene omgeving veilig bereikbaar blijven voor zowel inwoners, ondernemers als recreanten. Dat is uitdagend, omdat het smalle C-wegen in veengebied betreft, met een gewichts- en breedtebeperking.

De beperkingen op breedte en gewicht zijn er niet zonder reden: de verkeersveiligheid staat voorop. Niet alleen het autoverkeer, maar ook kwetsbaardere fietsers en wandelaars gebruiken de weg. Daarbij gaat het om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners en voor de vele recreanten. Daarnaast willen we schade voorkomen, wat naast leefbaarheid ook om kosten voor herstel aan weg en risico voor chauffeurs gaat. Tot slot willen we voorkomen dat wegen geblokkeerd raken voor hulpdiensten.

Participatie en ontwerp

De herinrichting is een jaar in voorbereiding, waarbij uitvoerige participatie in de omgeving heeft plaatsgevonden. Met omwonenden is onder andere gesproken over de ligging en inrichting van de uitwijkplaatsen, verder zijn ook nutspartijen betrokken die het moment van de werkzaamheden benutten om kabels en leidingen te vernieuwen en glasvezel aan te leggen. Vanuit de dorpsvisie is er de wens om de hoeveelheid zwaar verkeer door het dorp te verminderen. Ook geotechnisch onderzoek van de wegen wijst op de noodzaak hiervan.

Stabiliteitsberekening en risico's

Ter voorbereiding op het wegontwerp heeft de gemeente een technisch bureau ingeschakeld om de ondergrond in kaart te brengen. Hierbij zijn metingen, proefboringen en berekeningen gemaakt, op basis waarvan het ontwerp van weg en fundering gemaakt is.

Uit de berekeningen blijkt dat bij een voertuigbelasting van 20 ton de weg niet voldoende veilig is. In het advies is geconcludeerd dat door sporadisch een voertuigbelasting van 20 ton toe te staan, dus middels vergunningen en ontheffingen, de veiligheid van de weg niet in het geding komt. Ook blijkt uit deze rapportage dat bij een voertuigbelasting van 50 ton de weg niet stabiel is. Uit de praktijk komt naar voren dat de maximaal toegestane voertuigbelasting wordt overschreden. Dit blijkt ook uit verkeerstellingen, waar voertuigen tot 50 ton op de weg worden gesignaleerd.

Een terechte vraag hierbij is waarom de wegconstructie dan niet direct bezwijkt. Hierop is door het ingenieursbureau aangegeven het exacte moment van falen, dit betekent een volledige afschuiving van de weg, moeilijk aan te geven is. Het is waarschijnlijk dat het huidige gebruik er waarschijnlijk erg dicht tegenaan zit, maar nog net de kritieke waarde niet

overschrijdt. Tot dat moment kraakt en piept het systeem maar faalt het systeem niet. Falen leidt tot grote schade aan de weg, de onderliggende kabels, leidingen en de omgeving.

Mogelijke scenario's

Op basis van de bevindingen uit het geotechnisch onderzoek zijn een aantal opties overwogen, die elk hun eigen voor- en nadelen kennen. De scenario's laten zich als volgt kort samenvatten:

1. De weg inrichten conform de geldende beperkingen van 10 ton met ontheffing tot 25 ton. Daarbij zal met de gebruikers verkend moet worden welke mogelijkheden er zijn voor het toepassen van lichter transport. Tegelijk verkennen we als gemeente onder welke voorwaarden noodzakelijk, zwaarder transport met een aanvaardbaar risiconiveau mogelijk is.
2. De ondergrond voldoende stabiel maken voor voertuigen van 50 ton door het toepassen van damwanden. Dit vraagt om een geschatte extra investering van €5.1.2f 5.1.2f bovenop het projectbudget, wat we financieel gezien niet als proportioneel zien. Ook schuurt het faciliteren met de wens uit de dorpsvisie om het zwaar verkeer door het dorp terug te dringen.
3. De wegconstructie verzwaren zonder de ondergrond te verstevigen. De weg zelf kan dan meer hebben, maar voor de aanvullende investering is op dit moment geen budget beschikbaar en het stabiliteitsprobleem van de ondergrond wordt hiermee niet opgelost.

Alles overwegende heeft het college ervoor gekozen om te kiezen voor een inrichting conform scenario 1, waarbij we vanuit de uitgewerkte inrichting zorgvuldig willen verkennen wat er mogelijk is aan zowel de kant van de gebruikers als aan de kant van de gemeente als verantwoordelijk wegbeheerder.

Temporiseren en vervolgproces zwaar (landbouw)verkeer

Zoals reeds aangegeven, geldt op het Hoogeind en het Laageind reeds een gewichtsbeperking van 10 ton, waarbij ontheffing gegeven kan worden tot 25 ton. Uit het geotechnisch onderzoek komt naar voren dat het toelaten van zwaardere voertuigen onverantwoorde risico's met zich meebrengt. Tegelijk zien de (agrarische) ondernemers de aangekondigde handhaving van zwaartebeperkingen als een bedreiging voor het voortbestaan van hun bedrijf. De agrariërs hebben al te maken met landelijke opgaven rond stikstof, klimaat en het verdwijnen van de derogatie. Doordat we daadwerkelijk gaan inrichten en handhaven op de geldende beperking Daar voelt het alsof de gemeente extra bijdraagt aan het inperken van hun ondernemersruimte.

Het college heeft de zorgen van de bedrijven gehoord en neemt deze serieus. Er is in de afgelopen decennia door landelijke ontwikkelingen en gebrek aan (opties voor adequate) handhaving een afhankelijkheid van zwaar en groot verkeer voor transport ontstaan. Tegelijk

ligt er een verantwoordelijkheid om vanuit veiligheid en leefbaarheid van bewoners en recreanten het juiste te doen, en hebben we een financiële verantwoordelijkheid.

Temporiseren en faseren

Om hier de goede balans in te vinden heeft het college besloten om de uitvoering van het project Hoog- en Laageind te temporiseren en te faseren. Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering niet in september dit jaar start, maar begin 2026. We brengen daarnaast een fasering aan waarbij als eerste de uitwijkplaatsen worden aangelegd. Deze vormen direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Een risico is dat dit temporiseren een negatief effect heeft op onder meer de (financiële) afspraken die er met nuts-partijen zijn gemaakt. Ook is er mogelijk op korte termijn extra klein onderhoud nodig, wat kosten met zich meebrengt. Dit achten wij echter noodzakelijk om ruimte te geven aan een drietal onderzoeken onder de agrariërs, VIOS en de gemeente.

Ontwerp

Het college heeft op 13 mei het technisch ontwerp vastgesteld en besloten om de aanbesteding voor de herinrichting van het Hoogeind en Laageind te starten. Via een nationale aanbesteding selecteren wij een aannemer op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding, met oog voor kwaliteit, samenwerking en omgevingsmanagement. Door dit proces nu op te starten, voorkomen we verdere vertraging in de uitvoering, met bijbehorende risico's en kosten tot gevolg.

Onderzoeksrichtingen

Parallel aan de aanbestedingsprocedure lopen drie onderzoekstrajecten, waarvan we de resultaten verwachten in het derde kwartaal van 2025. Tot de uitkomsten bekend zijn, nemen we geen onomkeerbare stappen in het aanbestedingsproces. Op basis van de uitkomsten kan besloten worden of het project definitief gegund kan worden, of dat er toch nog aanpassingen nodig zijn.

Traject 1: samen met agrariërs zoeken naar werkbare oplossingen

De agrarische sector is belangrijk voor onze gemeente. In onze Toekomstvisie benoemen wij expliciet dat het open veenweidelandschap mede in stand wordt gehouden door agrarisch gebruik. De boerenbedrijven zijn niet alleen voedselproducenten, maar ook beheerders van natuur, landschap en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord 'Eerlijk aan de slag' hebben wij dan ook als uitgangspunt gekozen dat wij boeren niet willen beperken, maar juist ondersteunen in de zoektocht naar toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit, binnen de fysiek en financieel noodzakelijk opgelegde kaders. Daarbij hoort ook dat wij agrariërs stimuleren dit vraagstuk beet te pakken en hierin mee te denken over infrastructuur, routes en eventuele aanpassingen op het erf. Hierdoor kunnen economische vitaliteit en leefbaarheid hand in hand gaan.

Om dat zorgvuldig te doen, heeft het college adviesbureau PPP Agro-Advies de opdracht gegeven een participatief traject te starten met de betrokken ondernemers langs het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en de Oukoopsedijk. Zij brengen in kaart hoe ondernemers zelf hun toekomst zien, welke verkeersbewegingen plaatsvinden en welke opties er zijn voor transportreductie of aanpassing in bedrijfsvoering. Dit gebeurt in overleg en op vertrouwelijke basis.

Traject 2: met de VIOS op zoek naar logistieke en ruimtelijke oplossingen

Een bijzondere casus vormt de VIOS Trappenfabriek (VIOS), die ook gebruik maakt van grote en zware voertuigen. VIOS heeft aangegeven dat de voorgestelde inrichting gevolgen heeft voor hun logistiek. Met VIOS zijn wij in gesprek over maatregelen voor de actuele situatie met op de langere termijn een mogelijke verplaatsing van het bedrijf. Voor de kortere termijn verkennen we gezamenlijk de inzet van bijvoorbeeld een overslaglocatie om de vervoerbewegingen in het gebied lichter en efficiënter (minder lege ritten) uit te voeren.

Traject 3: verkennen aanvullende ruimte ontheffingen

Op 28 april waren de verantwoordelijk wethouders 5.1.2e (wegbeheer) en 5.1.2e (agrarische zaken) aanwezig op een door LTO georganiseerde thema-avond over de C-wegenproblematiek in Bodegraven-Reeuwijk. Vanuit de aanwezige agrarische ondernemers werden diverse technische oplossingen aangedragen waarmee de belasting van de wegen mogelijk beperkt kan worden, zoals bijvoorbeeld het voorschrijven van luchtvering of het beperken van de aslast voor een betere spreiding van het gewicht.

De aangedragen suggesties onderzoeken we in de context van de vastgestelde knelpunten en uitdagingen om te bepalen of deze in potentie handvatten bieden voor ruimere ontheffingsmogelijkheden zonder onaanvaardbare risico's. Binnen de soms knellende kaders rond verkeersregels en -handhaving denken we mee in opties die goed handhaafbaar zijn en niet tot nodeloze administratieve lasten leiden bij de ondernemers.

Derde kwartaal 2025: besluit op basis van onderzoeksresultaten

In het derde kwartaal van dit jaar ontvangt u een vervolgbericht met de uitkomsten van de drie onderzoeken en de vervolgstappen. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken neemt het college definitieve besluiten over het gebruik van de wegen op korter en langere termijn en mogelijk vigerende maatregelen om dit mogelijk te maken.

Deze uitkomsten worden betrokken bij de brede discussie en het locatiebezoek rond het C-wegenbeleid waar bij de behandeling van het Onderhoudsplan Leefomgeving op 9 april jl. om is verzocht.

Tot slot

Het college ziet dat het vraagstuk al jaren complex is en in elk scenario positieve en negatieve effecten heeft. Tegelijkertijd vraagt de actualiteit dat we nadrukkelijk een beroep doen op de

ondernemers in het gebied zodat we hier gezamenlijk stappen in kunnen zetten. Wij zijn ervan overtuigd dat het een goede balans mogelijk is tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. Wij doen dit met oog voor ieders belang.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

De secretaris, De burgemeester,

From: "5.1.2e " <5.1.2e @hotmail.com>
Sent: 5/8/2025 11:10:16 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 077. Re: Avond C-wegen

Goedemiddag Robin,
Bedankt voor presentaties. Het verslag zal ik naar je toe sturen zodra ik deze heb.
Groet 5.1.2e
Verstuurd vanaf mijn iPad

> Op 8 mei 2025 om 10:17 heeft Robin Kersbergen <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl> het volgende geschreven:

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Bijgaand de presentatie die ik vorige week heb gegeven en de adviserende documenten die ik beschikbaar heb qua onderzoek naar het Hoogeind en het Laageind.

Vraagje van mijn kant: zijn de flip-overs en/of de aantekeningen/het verslag beschikbaar? Zou het fijn vinden als ik intern mensen naar de gedane suggesties kan laten kijken. Heb wel het een en ander onthouden, maar altijd prettig om het na te kunnen lezen.
Met vriendelijke groet,

Robin Kersbergen
Wethouder
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522 / 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hotmail.com>
Verzonden: donderdag 1 mei 2025 10:39
Aan: Robin Kersbergen <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Avond C-wegen

Geachte heer Kersbergen,

Afgelopen maandag hebben we de avond gehad over de c-wegen in de gemeente.
Hartelijk dank voor uw bijdrage hieraan.
Deze avond waren er vragen over het delen van de presentatie en de onderzoeken over het Hoog- en Laageind.
Zou ik deze kunnen ontvangen zodat ik deze onder de aanwezigen kan verspreiden?

Vriendelijke groet,

5.1.2e

<2025-04-28 Presentatie gemeente C-wegen.pdf>
<1. Technisch advies versterken Hoogeind-Laageind.pdf>
<2. Technische rapportage Hoogeind-Laageind.pdf>

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/9/2025 10:05:45 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 078. RE: RIB Hoogeind Laageind

Hi 5.1.2e en 5.1.2e,

Het voorstel en de aangepaste RIB staan op de collegeagenda. Ik stuur het college zo ook nog even een mailtje zodat ze ervan op de hoogte zijn dat deze is toegevoegd. Willen jullie ervoor zorgen dat de RIB in het juiste format en in Join komt te staan? Regelafstand klopt niet helemaal en het staat niet in Verdana. Maakt voor nu niet uit, kan ook op maandag of dinsdag. Zolang ik 'm maar kan versturen op dinsdagmiddag.

Fijn weekend!

Groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: vrijdag 9 mei 2025 11:39
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; Robin Kersbergen <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RIB Hoogeind Laageind

Hoi 5.1.2e,

Bijgaand de aangepaste RIB. Wil jij het nr aanvullen? Graag!

Groetjes, bedankt en prettig weekend!

5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/9/2025 10:35:23 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 079. RE: RIB Hoogeind Laageind

Tja… daar mogen de inhoudelijke experts (5.1.2e en 5.1.2e) iets op zeggen, dat weet ik dan weer niet.

5.1.2e

Van: Robin Kersbergen <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: vrijdag 9 mei 2025 12:14
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: RIB Hoogeind Laageind

Dank voor de aanpassingen, daar is het nog weer beter en leesbaarder van geworden.

Voor mij zit er nu wel één vraagteken bij, en wel op pagina 4 onder het kopje ‘ontwerp’. Daar staat dat we nu het ontwerp vaststellen en na afronding van de onderzoeken de aanbesteding pas starten. Klopt dat wel? Mijn beeld was dat we met het vaststellen van het ontwerp de aanbesteding ook zouden starten, waarbij het beschikbaar komen van de uitkomsten dan bepaalt of we definitief kunnen gunnen, of dat er nog aanpassingen nodig zijn. Zoals het er nu staat, start de hele aanbesteding pas in oktober, en ik dacht dat dat nu juist niet de bedoeling was.

Met vriendelijke groet,

Robin Kersbergen

Wethouder

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

0172 522 522

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: vrijdag 9 mei 2025 11:39
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; Robin Kersbergen <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RIB Hoogeind Laageind

Hoi 5.1.2e ,

Bijgaand de aangepaste RIB. Wil jij het nr aanvullen? Graag!

Groetjes, bedankt en prettig weekend!

5.1.2e

From: "Driebruggen" <donotreply@wordpress.com>
Sent: 5/13/2025 8:53:11 PM
To: "Jan Leendert van den Heuvel" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 080. Update Reconstructie Hoogeind/Laageind

Driebruggen

Op de blog of reader lezen

Update Reconstructie Hoogeind/Laageind

Door 5.1.2e op 13 mei 2025

We ontvingen de volgende update vanuit de gemeente wat betreft de reconstructie van het Hoogeind/Laageind

Planning
De politiek heeft meer tijd nodig om alle belangen goed af te wegen. De uitvoering op straat stond gepland op 1 september 2025. Deze datum wordt verplaatst naar januari 2026.

Dit komt omdat er nog gekeken gaat worden naar een wegbelasting van 50 ton ipv 10 ton (zoals gepland, en nu ook het geval is) omdat er veel zwaar verkeer over deze smalle wegen rijdt. Denk hierbij aan agrarisch verkeer en vrachtwagens voor de VIOS. Bij een wegbelasting van 10 ton gaat de weg sneller stuk en is renovatie naar verwachting binnen 10 jaar weer noodzakelijk. Als de wegen geschikt worden gemaakt voor een wegbelasting van 50 ton lopen de kosten wel heel erg op, en daar is geen geld voor. Dat is dus het dilemma waar nu over nagedacht wordt.

Overigens: de weg is nu ook geschikt voor 10 ton (25 ton met ontheffing), maar er wordt met zeer zwaar verkeer over gereden en er wordt niet gehandhaafd.

We hopen dat deze vertraging niet leidt tot veel langere vertraging. De noodzaak om het Hoogeind en Laageind aan te pakken is groot, het is nu aan de politiek om actie te ondernemen!

Brand Laageind
Begin april zijn we opgeschrikt door een grote woningbrand op het Laageind. Gelukkig zijn er geen slachtoffers gevallen en is er enkel materiële schade.

Voor ons project is uitgebreid overlegd met de brandweer, er zijn plannen voor veiligheid en bereikbaarheid gemaakt.
Naar aanleiding van deze brand hebben we nogmaals naar onze plannen gekeken.
We kunnen concluderen dat de plannen degelijk zijn en dat u tijdens de werkzaamheden bereikbaar bent voor hulpdiensten.

Waar werken we aan?
De afgelopen periode zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Ontwerpen elektriciteitsnetwerk en openbare verlichting (OV) Laageind.
- Uitwerken detail ontwerp kabels en leidingen.

De komende periode gaan we verder met:

- Vaststellen detail ontwerp kabels en leidingen.
- Uitwerken faseringsplan in samenwerking met nutspartijen.
- Voorbereiden van de inschrijffase voor de aanbesteding.

Reactie

Driebruggen © 2025.

Beheer je e--mailinstellingen of schrijf je uit.

Download de Jetpack--app

Abonneren, bladwijzers maken en realtime meldingen ontvangen, en dat alles in één app!

GET IT ON Google Play

Download on the App Store

WordPress.com

Automattic, Inc.
60 29th St. #343, San Francisco, CA 94110

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/14/2025 7:38:13 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 081. RE: 250509 Kernboodschap Hoogeind Laageind (003)

5.1.2e ,

Gisteren heb jij niet gekeken naar het voorstel voor het persbericht, maar naar die kernboodschap. Jouw opmerkingen daarop heb ik – waar nog nodig – nu wel verwerkt in dat persberichtvoorstel. Zie bijgaand. Kan je je daar ook in vinden? Dan stuur ik hem daarna naar Robin – met de intentie om het vanmiddag te versturen.

Hoor graag,
Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 13 mei 2025 17:34
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: 250509 Kernboodschap Hoogeind Laageind (003)

Paar kleine dingetjes.

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Persbericht

Woensdag 14 mei 2025

Plannen voor Hoogeind en Laageind

De kwaliteit van de weg van het Hoogeind en het Laageind, de wegen vanuit de polder naar Driebruggen, vraagt om hoognodig groot onderhoud, op korte termijn. Daarom zijn deze wegen opgenomen in het gemeentelijke Uitvoeringsprogramma Leefomgeving. Op die manier zorgt de gemeente ervoor dat Driebruggen en de groene omgeving veilig bereikbaar blijven voor zowel inwoners, ondernemers als recreanten.

Dat is uitdagend, omdat het smalle C-wegen zijn in veengebied, met een gewichts- en breedtebeperking. Het vrachtauto's mogen niet te zwaar zijn. Vooral de lokale ondernemers – met name de agrariërs en trappenproducent VIOS – zijn in de afgelopen decennia afhankelijk geworden van zwaar en groot verkeer voor hun transport. Wethouder Robin Kersbergen licht toe: "Daar ligt het dilemma waar we nu mee kampen. De weg, en vooral de bodemgesteldheid, is niet berekend op zwaar verkeer. Als we de weg wel geschikt zouden moeten maken voor zwaar verkeer dan vraagt dat om miljoenen euro's aan investeringen, en die hebben we niet. Daarom gaan we, samen met de ondernemers, onderzoeken wat er wel kan. Kunnen de ondernemers aanpassingen doen in hun bedrijfsvoering waardoor hun transport lichter kan worden? Zijn er technische opties om de boeren en VIOS tegemoet te komen, terwijl wij als gemeente de weg wel verantwoordelijk kunnen blijven beheren?'

Het college heeft deze week het technisch ontwerp voor de herinrichting van de weg vastgesteld. Nu worden eerst de diverse onderzoeken met de belanghebbenden uitgevoerd. Als die afgerond zijn, wordt pas een aannemer gezocht die alle gegevens meekrijgt voor een plan voor de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. Om alle uitkomsten van de gesprekken met de ondernemers en de onderzoeken mee te kunnen nemen maar wel de voortgang erin te houden, heeft het college besloten om de uitvoering van het project te temporiseren en te faseren. Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering – het eigenlijke werk aan de weg - niet in september dit jaar start, maar begin 2026. Het faseren betekent dat het project in stukjes wordt aangepakt. In de eerste fase worden de uitwijkplaatsen aangelegd. Deze geven direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Informatie voor de redactie
Voor meer informatie neemt u contact op met het team Communicatie via 0172 - 522 522 of communicatie@bodegraven-reeuwijk.nl.

From: 5.1.2e
To: 5.1.2e 5.1.2e
Date: Wed, 14 May 2025 09:41:44 +0000
Subject: 082. persbericht
AttachmentList: 2

Hoi,

Robin is het eens met bijgaande tekst ietsjes aangepast waar het gaat om de miljoenen die extra nodig zouden zijn voor het geschikt maken van de weg voor zwaar verkeer. Het vijfvoudige is toegevoegd. Verder geen aanpassingen.

Vanmiddag wil ik bijgaand bericht uitdoet, met een fotootje van het Laageind. Jullie ook akkoord?

Groet, 5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Persbericht

Woensdag 14 mei 2025

Nieuwe weg voor Hoogeind en Laageind

De kwaliteit van de weg van het Hoogeind en het Laageind, de wegen vanuit de polder naar Driebruggen, vraagt om hoognodig groot onderhoud, op korte termijn. Daarom heeft de gemeente besloten om de weg opnieuw aan te leggen. Op die manier zorgt de gemeente ervoor dat Driebruggen en de groene omgeving veilig bereikbaar blijven voor zowel inwoners, ondernemers als recreanten.

Dat is uitdagend, omdat het smalle C-wegen zijn in veengebied, met een gewichts- en breedtebeperking. Het vrachtauto's mogen niet te zwaar zijn. Vooral de lokale ondernemers – met name de agrariërs en trappenproducent VIOS – zijn in de afgelopen decennia afhankelijk geworden van zwaar en groot verkeer voor hun transport. Wethouder Robin Kersbergen licht toe: "Daar ligt het dilemma waar we nu mee kampen. De weg, en vooral de bodemgesteldheid, is niet berekend op zwaar verkeer. Als we de weg wel geschikt zouden moeten maken voor zwaar verkeer dan vraagt dat om miljoenen euro's extra, het zou het vijfvoudige kosten van wat er nu voor gepland staat. Daarom gaan we, samen met de ondernemers, onderzoeken wat er wel kan. Kunnen de ondernemers aanpassingen doen in hun bedrijfsvoering waardoor hun transport lichter kan worden? Zijn er technische opties om de boeren en VIOS tegemoet te komen, terwijl wij als gemeente de weg wel verantwoordelijk kunnen blijven beheren?"

Het college heeft deze week het technisch ontwerp voor de herinrichting van de weg vastgesteld. Nu worden eerst de diverse onderzoeken met de belanghebbenden uitgevoerd. Als die afgerond zijn, wordt pas een aannemer gezocht die alle gegevens meekrijgt voor een plan voor de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. Om alle uitkomsten van de gesprekken met de ondernemers en de onderzoeken mee te kunnen nemen maar wel de voortgang erin te houden, heeft het college besloten om de uitvoering van het project te temporiseren en te faseren. Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering – het eigenlijke werk aan de weg - niet in september dit jaar start, maar begin 2026. Het faseren betekent dat het project in stukjes wordt aangepakt. In de eerste fase worden de uitwijkplaatsen aangelegd. Deze geven direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Informatie voor de redactie
Voor meer informatie neemt u contact op met het team Communicatie via 0172 - 522 522 of communicatie@bodegraven-reeuwijk.nl.



From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/14/2025 11:42:59 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 083. FW: Rib 42 routering zwaar verkeer

Hai Robin,

Zie onderstaande mail, het gaat over routering zwaar verkeer, ik heb de RIB nogmaals aangehecht.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Raadhuisplein 1, 2411 BD Bodegraven
M: 5.1.2e
E: 5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

4.1.4

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	Raadsinformatiebrief nr. 42 Aanpak vraagstuk routering zwaar verkeer hoog- en laageind
Registratienummer	Z/23/150671 / DOC-25472457
Datum	13 mei 2025
Aan	De leden van de gemeenteraad
Van	Het college van Burgemeester en Wethouders
Portefeuillehouder	Robin Kersbergen

Beste leden van de gemeenteraad,

Met deze raadsinformatiebrief informeren we u over de besluitvorming rond de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. De noodzaak tot herinrichting blijkt uit de technische (met het oog zichtbare en niet zichtbare) staat van de weg en de wegconstructie. Hierbij ligt er de uitdaging om de goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden. Wij doen dit vanuit geldende kaders en met oog voor ieders belang. Met deze brief informeren we u over de manier waarop we dit doen.

College stelt ontwerp en inkoopstrategie vast voor herinrichting Hoogeind en Laageind
Op 6 mei '25 heeft het college het definitieve ontwerp voor de reconstructie van Hoogeind en Laageind vastgesteld. Dit ontwerp gaat uit van een inrichting volgens het geldende verkeersregiem: een gewichtsbeperking van 10 ton, met ontheffing tot maximaal 25 ton. Dit is conform het huidige C-wegenbeleid. Om hier uitvoering aan te geven is de **i**nkoopstrategie vastgesteld. Via een nationale aanbesteding selecteren wij een aannemer op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding, met oog voor kwaliteit, samenwerking en omgevingsmanagement.

Herinrichting Hoogeind en Laageind noodzakelijk; zwaar verkeer niet langer houdbaar
De wegen Hoogeind en Laageind worden binnenkort opnieuw ingericht. Deze noodzaak blijkt uit de technische staat van de weg en de wegconstructie. Deze herinrichting is dan ook in het Uitvoeringsprogramma Leefomgeving opgenomen en al een jaar in voorbereiding.
Met de aanstaande herinrichting is het probleem dat er al jaren te groot en zwaar verkeer op deze wegen rijdt, meer dan actueel. Toekomstvisie en dorpsvisies richten zich, niet zonder reden, op het reduceren van zwaar verkeer. Zouden we toch zwaar verkeer op het Hoogeind en Laageind willen faciliteren en deze wegen daarop willen inrichten, vraagt dat om een investering van 5.1.2f extra. Dat is financieel geen optie, ook al vanwege het risico op precedentwerking voor meerdere C-wegen in ons gebied.
De beperkingen op het toegestane gewicht op de wegen zijn er niet zonder reden: de verkeersveiligheid staat voorop. Niet alleen het autoverkeer, maar ook kwetsbaardere fietsers en wandelaars gebruiken de weg. Daarbij gaat het om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners en voor de vele recreanten. Daarnaast willen we schade voorkomen. Dit gaat ook weer over leefbaarheid, maar ook om kosten voor herstel aan weg en daarmee risico voor chauffeurs. Tot slot willen we voorkomen dat wegen worden geblokkeerd voor hulpdiensten.
Tegelijk genereert de huidige vorm van bedrijfsvoering zwaar verkeer. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in transport van hout en transport van mest.
De inzet van het college is om met zorgvuldigheid te komen tot reducering van zwaar en groot verkeer.

Gefaseerde start herinrichting Hoogeind en Laageind in 2026
Het college heeft de zorgen van de bedrijven gehoord en neemt deze serieus. Zij voelen zich vanwege hun huidige bedrijfsvoering gebonden aan zwaar en groot verkeer voor hun transport. Tegelijk ligt er een verantwoordelijkheid om vanuit veiligheid en leefbaarheid van bewoners en recreanten het juiste te doen, en hebben we een financiële verantwoordelijkheid. Om hier de goede balans in te vinden heeft

het college besloten om de uitvoering van het project Hoog- en Laageind te temporiseren en te faseren.
Een risico is dat dit temporiseren een negatief effect heeft op onder meer de afspraken die er met nuts-partijen zijn. Ook is er extra tijdelijk onderhoud nodig. Dit achten wij echter noodzakelijk om ruimte te geven aan de twee onderzoeken onder de agrariërs en de VIOS, zoals hier onder verder toegelicht.
Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering niet in september dit jaar start, maar begin 2026. We brengen daarnaast een fasering aan waarbij als eerste de uitwijkplaatsen worden aangelegd. Deze vormen direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Samen zoeken naar werkbare oplossingen
Wij onderkennen dat deze opgave gevoelig ligt in het gebied. De logistiek van verschillende agrarische bedrijven en de VIOS is momenteel ingericht met zwaar transport (meer dan 25 ton). Zij ervaren de aangekondigde handhaving van zwaartebeperkingen als een bedreiging voor het voortbestaan van hun bedrijf. De agrariërs hebben al te maken met landelijke opgaven rond stikstof, klimaat en het verdwijnen van de derogatie. Daar komt deze lokale opgave bovenop. Het voelt alsof de gemeente extra bijdraagt aan het inperken van hun ondernemersruimte.
Het college begrijpt deze zorgen en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer.

Agrarische sector als partner in toekomstbestendige leefomgeving
De agrarische sector is van waarde voor onze gemeente. In onze Toekomstvisie benoemen wij expliciet dat het open veenweidelandschap mede in stand wordt gehouden door agrarisch gebruik. De boerenbedrijven zijn niet alleen voedselproducenten, maar ook beheerders van natuur, landschap en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord 'Eerlijk aan de slag' hebben wij dan ook als uitgangspunt gekozen dat wij boeren niet willen beperken, maar juist ondersteunen in de zoektocht naar toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit, binnen de fysiek en financieel noodzakelijk opgelegde kaders. Daarbij hoort ook dat wij agrariërs stimuleren dit vraagstuk beet te pakken en hierin mee te denken over infrastructuur, routes en eventuele aanpassingen op het erf. Hierdoor kunnen economische vitaliteit en leefbaarheid hand in hand gaan.
Om dat zorgvuldig te doen, heeft het college adviesbureau PPP Agro-Advies de opdracht gegeven een participatief traject te starten met de betrokken ondernemers langs het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en de Oukoopsedijk. Zij brengen in kaart welke verkeersbewegingen plaatsvinden, welke opties er zijn voor transportreductie of aanpassing in bedrijfsvoering, en hoe ondernemers zelf hun toekomst zien. Dit gebeurt in overleg en op vertrouwelijke basis.
De uitkomsten van dit onderzoek verwachten we in het derde kwartaal van 2025. Tot dat moment worden er géén onomkeerbare stappen gezet, in die zin dat de weg niet opnieuw wordt ingericht. We gaan ondertussen wel door met de voorbereidingen, omdat we hoge kosten door vertraging of het wegvallen van bijdragen van derden willen voorkomen.

Met de VIOS op zoek naar logistieke en ruimtelijke oplossingen
Een bijzondere casus vormt de VIOS Trappenfabriek (VIOS), die ook gebruik maakt van te grote en zware voertuigen. Hiervoor doorlopen wij het tweede onderzoekstraject, parallel aan gesprekken met agrarische ondernemers. Ook hiervoor worden in het derde kwartaal 2025 uitkomsten met oplossingsrichtingen verwacht. VIOS heeft aangegeven dat de voorgestelde inrichting stevige gevolgen heeft voor hun logistiek. Met VIOS zijn wij in gesprek over maatregelen voor actuele situatie met op termijn een mogelijke verplaatsing van het bedrijf. Wij onderzoeken de mogelijkheid om deze afspraken vast te leggen in een intentieovereenkomst, zodat ook voor dit bedrijf een gedragen oplossing ontstaat. Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheden om op de korte termijn de logistiek aan te passen, onder meer door de inzet van een overslaglocatie. Ook deze uitkomsten worden in het derde kwartaal van 2025 verwacht.

Vervolgstappen in derde kwartaal: besluitvorming op basis van onderzoeksresultaten
In het derde kwartaal dit jaar ontvangt u een vervolgbericht met de uitkomsten van de twee onderzoeken en de vervolgstappen. Deze uitkomsten kunnen betrokken worden bij de brede discussie en het locatiebezoek rond het C-wegenbeleid waar bij de behandeling van het Onderhoudsplan Leefomgeving op 9 april jl. om is verzocht. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken neemt het college definitieve besluiten over de inrichting en de uitvoering.

Tot slot
Het college is ervan overtuigd dat een goede balans mogelijk is tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. Wij doen dit met oog voor ieders belang.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

De secretaris,	De burgemeester,
P. Timmermans-van Vianen	drs. M.K.A. Grauss



From: Postbus 'Communicatie'
To: Postbus 'Communicatie'
Date: 14 May 2025 at 14:56
Subject: 084. Persbericht: Nieuwe weg voor Hoogeind en Laageind
Attachment(s): 3

Beste mensen van onze lokale pers,

Onderstaand en bijgaand vind je een persbericht over een besluit van het college over de polderwegen Hoogeind en Laageind, bij Driebruggen. Er is een raadsinformatiebrief naar de gemeenteraad verstuurd, waar je zo gewenst meer informatie in terugvindt. Zie daarvoor ons Raadsinformatiesysteem.

De bijgevoegde foto mag je redactioneel vrij inzetten.

Nieuwe weg voor Hoogeind en Laageind

De kwaliteit van de weg van het Hoogeind en het Laageind, de wegen vanuit de polder naar Driebruggen, vraagt om hoognodig groot onderhoud, op korte termijn. Daarom heeft de gemeente besloten om de weg opnieuw aan te leggen. Op die manier zorgt de gemeente ervoor dat Driebruggen en de groene omgeving veilig bereikbaar blijven voor zowel inwoners, ondernemers als recreanten.

Dat is uitdagend, omdat het smalle C-wegen zijn in veengebied, met een gewichts- en breedtebeperking. Het vrachtauto's mogen niet te zwaar zijn. Vooral de lokale ondernemers – met name de agrariërs en trappenproducent VIOS – zijn in de afgelopen decennia afhankelijk geworden van zwaar en groot verkeer voor hun transport. Wethouder Robin Kersbergen licht toe: "Daar ligt het dilemma waar we nu mee kampen. De weg, en vooral de bodemgesteldheid, is niet berekend op zwaar verkeer. Als we de weg wel geschikt zouden moeten maken voor zwaar verkeer dan vraagt dat om miljoenen euro's extra, het zou het vijfvoudige kosten van wat er nu voor gepland staat. Daarom gaan we, samen met de ondernemers, onderzoeken wat er wel kan. Kunnen de ondernemers aanpassingen doen in hun bedrijfsvoering waardoor hun transport lichter kan worden? Zijn er technische opties om de boeren en VIOS tegemoet te komen, terwijl wij als gemeente de weg wel verantwoordelijk kunnen blijven beheren?"

Het college heeft deze week het technisch ontwerp voor de herinrichting van de weg vastgesteld. Nu worden eerst de diverse onderzoeken met de belanghebbenden uitgevoerd. Als die afgerond zijn, wordt pas een aannemer gezocht die alle gegevens meekrijgt voor een plan voor de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. Om alle uitkomsten van de gesprekken met de ondernemers en de onderzoeken mee te kunnen nemen maar wel de voortgang erin te houden, heeft het college besloten om de uitvoering van het project te temporiseren en te faseren. Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering – het eigenlijke werk aan de weg - niet in september dit jaar start, maar begin 2026. Het faseren betekent dat het project in stukjes wordt aangepakt. In de eerste fase worden de uitwijkplaatsen aangelegd. Deze geven direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Team Communicatie
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522
info@bodegraven-reeuwijk.nl

5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

www.bodegraven-reeuwijk.nl

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Persbericht

Woensdag 14 mei 2025

Nieuwe weg voor Hoogeind en Laageind

De kwaliteit van de weg van het Hoogeind en het Laageind, de wegen vanuit de polder naar Driebruggen, vraagt om hoognodig groot onderhoud, op korte termijn. Daarom heeft de gemeente besloten om de weg opnieuw aan te leggen. Op die manier zorgt de gemeente ervoor dat Driebruggen en de groene omgeving veilig bereikbaar blijven voor zowel inwoners, ondernemers als recreanten.

Dat is uitdagend, omdat het smalle C-wegen zijn in veengebied, met een gewichts- en breedtebeperking. Het vrachtauto's mogen niet te zwaar zijn. Vooral de lokale ondernemers – met name de agrariërs en trappenproducent VIOS – zijn in de afgelopen decennia afhankelijk geworden van zwaar en groot verkeer voor hun transport. Wethouder Robin Kersbergen licht toe: "Daar ligt het dilemma waar we nu mee kampen. De weg, en vooral de bodemgesteldheid, is niet berekend op zwaar verkeer. Als we de weg wel geschikt zouden moeten maken voor zwaar verkeer dan vraagt dat om miljoenen euro's extra, het zou het vijfvoudige kosten van wat er nu voor gepland staat. Daarom gaan we, samen met de ondernemers, onderzoeken wat er wel kan. Kunnen de ondernemers aanpassingen doen in hun bedrijfsvoering waardoor hun transport lichter kan worden? Zijn er technische opties om de boeren en VIOS tegemoet te komen, terwijl wij als gemeente de weg wel verantwoordelijk kunnen blijven beheren?"

Het college heeft deze week het technisch ontwerp voor de herinrichting van de weg vastgesteld. Nu worden eerst de diverse onderzoeken met de belanghebbenden uitgevoerd. Als die afgerond zijn, wordt pas een aannemer gezocht die alle gegevens meekrijgt voor een plan voor de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. Om alle uitkomsten van de gesprekken met de ondernemers en de onderzoeken mee te kunnen nemen maar wel de voortgang erin te houden, heeft het college besloten om de uitvoering van het project te temporiseren en te faseren. Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering – het eigenlijke werk aan de weg - niet in september dit jaar start, maar begin 2026. Het faseren betekent dat het project in stukjes wordt aangepakt. In de eerste fase worden de uitwijkplaatsen aangelegd. Deze geven direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Informatie voor de redactie
Voor meer informatie neemt u contact op met het team Communicatie via 0172 - 522 522 of communicatie@bodegraven-reeuwijk.nl.

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/15/2025 8:49:42 AM
To: <5.1.2e @live.nl>
Cc: <5.1.2e @caiway.net>, <5.1.2e @hetnet.nl>, <info@reant-hovenier.nl>, <5.1.2e @gmail.com>, <5.1.2e @hagisto.nl>, <5.1.2e @hotmail.com>, <5.1.2e @gmail.com>, "5.1.2e " <5.1.2e @planet.nl>
Subject: 085. HELE | Dorpsteam Driebruggen | RIB 42 “Aanpak vraagstuk routering zwaar verkeer hoog- en laageind”

Beste Dorpsteam-leden,

Als service informeer ik u graag over de **Raadsinformatiebrief** in de bijlage over de “Aanpak vraagstuk routering zwaar verkeer hoog- en laageind”.

Ik wens u allen alvast een fijn weekend.

Ps: Onze website is nog steeds actueel: Reconstructie Hoogeind/Laageind in Driebruggen | Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Projectleider - Team Openbare Ruimte
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
5.1.2e

5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl
info@bodegraven-reeuwijk.nl

5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven
www.bodegraven-reeuwijk.nl

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	Raadsinformatiebrief nr. 42 Aanpak vraagstuk routering zwaar verkeer hoog- en laageind
Registratienummer	Z/23/150671 / DOC-25472457
Datum	13 mei 2025
Aan	De leden van de gemeenteraad
Van	Het college van Burgemeester en Wethouders
Portefeuillehouder	Robin Kersbergen

Beste leden van de gemeenteraad,

Met deze raadsinformatiebrief informeren we u over de besluitvorming rond de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. De noodzaak tot herinrichting blijkt uit de technische (met het oog zichtbare en niet zichtbare) staat van de weg en de wegconstructie. Hierbij ligt er de uitdaging om de goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden. Wij doen dit vanuit geldende kaders en met oog voor ieders belang. Met deze brief informeren we u over de manier waarop we dit doen.

College stelt ontwerp en inkoopstrategie vast voor herinrichting Hoogeind en Laageind
Op 6 mei '25 heeft het college het definitieve ontwerp voor de reconstructie van Hoogeind en Laageind vastgesteld. Dit ontwerp gaat uit van een inrichting volgens het geldende verkeersregiem: een gewichtsbeperking van 10 ton, met ontheffing tot maximaal 25 ton. Dit is conform het huidige C-wegenbeleid. Om hier uitvoering aan te geven is de **i**nkoopstrategie vastgesteld. Via een nationale aanbesteding selecteren wij een aannemer op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding, met oog voor kwaliteit, samenwerking en omgevingsmanagement.

Herinrichting Hoogeind en Laageind noodzakelijk; zwaar verkeer niet langer houdbaar
De wegen Hoogeind en Laageind worden binnenkort opnieuw ingericht. Deze noodzaak blijkt uit de technische staat van de weg en de wegconstructie. Deze herinrichting is dan ook in het Uitvoeringsprogramma Leefomgeving opgenomen en al een jaar in voorbereiding.
Met de aanstaande herinrichting is het probleem dat er al jaren te groot en zwaar verkeer op deze wegen rijdt, meer dan actueel. Toekomstvisie en dorpsvisies richten zich, niet zonder reden, op het reduceren van zwaar verkeer. Zouden we toch zwaar verkeer op het Hoogeind en Laageind willen faciliteren en deze wegen daarop willen inrichten, vraagt dat om een investering van 5.1.2f extra. Dat is financieel geen optie, ook al vanwege het risico op precedentwerking voor meerdere C-wegen in ons gebied.
De beperkingen op het toegestane gewicht op de wegen zijn er niet zonder reden: de verkeersveiligheid staat voorop. Niet alleen het autoverkeer, maar ook kwetsbaardere fietsers en wandelaars gebruiken de weg. Daarbij gaat het om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners en voor de vele recreanten. Daarnaast willen we schade voorkomen. Dit gaat ook weer over leefbaarheid, maar ook om kosten voor herstel aan weg en daarmee risico voor chauffeurs. Tot slot willen we voorkomen dat wegen worden geblokkeerd voor hulpdiensten.
Tegelijk genereert de huidige vorm van bedrijfsvoering zwaar verkeer. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in transport van hout en transport van mest.
De inzet van het college is om met zorgvuldigheid te komen tot reducering van zwaar en groot verkeer.

Gefaseerde start herinrichting Hoogeind en Laageind in 2026
Het college heeft de zorgen van de bedrijven gehoord en neemt deze serieus. Zij voelen zich vanwege hun huidige bedrijfsvoering gebonden aan zwaar en groot verkeer voor hun transport. Tegelijk ligt er een verantwoordelijkheid om vanuit veiligheid en leefbaarheid van bewoners en recreanten het juiste te doen, en hebben we een financiële verantwoordelijkheid. Om hier de goede balans in te vinden heeft

het college besloten om de uitvoering van het project Hoog- en Laageind te temporiseren en te faseren.
Een risico is dat dit temporiseren een negatief effect heeft op onder meer de afspraken die er met nuts-partijen zijn. Ook is er extra tijdelijk onderhoud nodig. Dit achten wij echter noodzakelijk om ruimte te geven aan de twee onderzoeken onder de agrariërs en de VIOS, zoals hier onder verder toegelicht.
Concreet betekent het temporiseren dat de uitvoering niet in september dit jaar start, maar begin 2026. We brengen daarnaast een fasering aan waarbij als eerste de uitwijkplaatsen worden aangelegd. Deze vormen direct een verbetering van de situatie en zijn bij elk ontwerp noodzakelijk.

Samen zoeken naar werkbare oplossingen
Wij onderkennen dat deze opgave gevoelig ligt in het gebied. De logistiek van verschillende agrarische bedrijven en de VIOS is momenteel ingericht met zwaar transport (meer dan 25 ton). Zij ervaren de aangekondigde handhaving van zwaartebeperkingen als een bedreiging voor het voortbestaan van hun bedrijf. De agrariërs hebben al te maken met landelijke opgaven rond stikstof, klimaat en het verdwijnen van de derogatie. Daar komt deze lokale opgave bovenop. Het voelt alsof de gemeente extra bijdraagt aan het inperken van hun ondernemersruimte.
Het college begrijpt deze zorgen en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer.

Agrarische sector als partner in toekomstbestendige leefomgeving
De agrarische sector is van waarde voor onze gemeente. In onze Toekomstvisie benoemen wij expliciet dat het open veenweidelandschap mede in stand wordt gehouden door agrarisch gebruik. De boerenbedrijven zijn niet alleen voedselproducenten, maar ook beheerders van natuur, landschap en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord 'Eerlijk aan de slag' hebben wij dan ook als uitgangspunt gekozen dat wij boeren niet willen beperken, maar juist ondersteunen in de zoektocht naar toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit, binnen de fysiek en financieel noodzakelijk opgelegde kaders. Daarbij hoort ook dat wij agrariërs stimuleren dit vraagstuk beet te pakken en hierin mee te denken over infrastructuur, routes en eventuele aanpassingen op het erf. Hierdoor kunnen economische vitaliteit en leefbaarheid hand in hand gaan.
Om dat zorgvuldig te doen, heeft het college adviesbureau PPP Agro-Advies de opdracht gegeven een participatief traject te starten met de betrokken ondernemers langs het Hoogeind, Laageind, Negenviertel en de Oukoopsedijk. Zij brengen in kaart welke verkeersbewegingen plaatsvinden, welke opties er zijn voor transportreductie of aanpassing in bedrijfsvoering, en hoe ondernemers zelf hun toekomst zien. Dit gebeurt in overleg en op vertrouwelijke basis.
De uitkomsten van dit onderzoek verwachten we in het derde kwartaal van 2025. Tot dat moment worden er géén onomkeerbare stappen gezet, in die zin dat de weg niet opnieuw wordt ingericht. We gaan ondertussen wel door met de voorbereidingen, omdat we hoge kosten door vertraging of het wegvallen van bijdragen van derden willen voorkomen.

Met de VIOS op zoek naar logistieke en ruimtelijke oplossingen
Een bijzondere casus vormt de VIOS Trappenfabriek (VIOS), die ook gebruik maakt van te grote en zware voertuigen. Hiervoor doorlopen wij het tweede onderzoekstraject, parallel aan gesprekken met agrarische ondernemers. Ook hiervoor worden in het derde kwartaal 2025 uitkomsten met oplossingsrichtingen verwacht. VIOS heeft aangegeven dat de voorgestelde inrichting stevige gevolgen heeft voor hun logistiek. Met VIOS zijn wij in gesprek over maatregelen voor actuele situatie met op termijn een mogelijke verplaatsing van het bedrijf. Wij onderzoeken de mogelijkheid om deze afspraken vast te leggen in een intentieovereenkomst, zodat ook voor dit bedrijf een gedragen oplossing ontstaat. Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheden om op de korte termijn de logistiek aan te passen, onder meer door de inzet van een overslaglocatie. Ook deze uitkomsten worden in het derde kwartaal van 2025 verwacht.

Vervolgstappen in derde kwartaal: besluitvorming op basis van onderzoeksresultaten
In het derde kwartaal dit jaar ontvangt u een vervolgbericht met de uitkomsten van de twee onderzoeken en de vervolgstappen. Deze uitkomsten kunnen betrokken worden bij de brede discussie en het locatiebezoek rond het C-wegenbeleid waar bij de behandeling van het Onderhoudsplan Leefomgeving op 9 april jl. om is verzocht. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken neemt het college definitieve besluiten over de inrichting en de uitvoering.

Tot slot
Het college is ervan overtuigd dat een goede balans mogelijk is tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. Wij doen dit met oog voor ieders belang.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

De secretaris,	De burgemeester,
P. Timmermans-van Vianen	drs. M.K.A. Grauss

From: "Robin Kersbergen" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/19/2025 9:26:25 AM
To: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 087. FW: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Hi 5.1.2e,

Kun jij even meedenken hoe we hier verstandig mee omgaan? Als ingekomen stuk in het RIS gaat dit waarschijnlijk wel wat aandacht genereren.
Met vriendelijke groet,

Robin Kersbergen
Wethouder
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:10
Aan: College <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hotmail.com>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:04
Aan: Postbus 'Info' <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Geachte lezer,

In de bijlage vindt u de brief van LTO Groene Hart.
Deze brief is bestemd voor de raadsleden en college van B&W.
Zou u een ontvangstbevestiging willen mailen, zodat ik weet dat de brief in goede orde ontvangen en door de juiste afdelingen in behandeling is genomen.

Vriendelijke groet,
5.1.2e
Bestuurslid LTO Groene Hart

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
T.a.v. de raadsleden
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

t: 5.1.2e
e: 5.1.2e @ltonoord.nl

Adres:
LTO Noord Groene Hart
p/a Bent 5
2391 JJ Hazerswoude-Dorp

Afdeling Groene Hart

Datum: 16 mei 2025

Betreft: C-wegen problematiek gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Beste raadsleden,

Het LTO bestuur, afdeling Groene Hart, stuurt u deze brief om u attent te maken op het feit dat uw college stapsgewijs een beleid uitrolt dat enorme impact op de agrarische sector in onze gemeente heeft. Vermoedelijk bent u onvoldoende geïnformeerd over de impact van het ingezette beleid.
Wij hebben alles gedaan om bij te dragen aan een oplossing, maar het college heeft dit ter zijde geschoven. Daarbij wordt selectief informatie meegewogen en met u gedeeld, waarmee één beleidsdoel wordt onderbouwd. Echter, hierdoor wordt het doel in het raadsprogramma 'een vitale agrarische sector' onmogelijk gemaakt.

Het gaat over het maximale gewicht dat voertuigcombinaties mogen hebben op de C-wegen in ons buitengebied. Dat maximum is nu 10 ton, met mogelijkheid voor ontheffing tot 20 ton. Dat klinkt als veel, maar een gewone melkwagen zónder melk weegt al 15 ton.
De C-wegen kennen al jaren deze maximumbeperking. Omdat er niet gehandhaafd werd, leek dit geen probleem. De LTO was zich bewust van het feit dat het natuurlijk wel degelijk een probleem is. Al zo'n 10 jaar agendeert ons LTO-bestuur de bereikbaarheid van de boerderijen in Bodegraven-Reeuwijk. Al in 2018 hebben we gedetailleerd uiteengezet welke problemen agrariërs ondervinden in hun bedrijfsvoering door beperkingen aan de weg en in de jaren erna stond het steeds op de agenda. In januari 2023 hebben we in ons formele bezwaar tegen de gesloten verklaring van het Plassengebied nogmaals uiteengezet dat het gestelde maximale tonnage agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. In juni 2024, vlak voordat opnieuw de geslotenverklaring door het college werd besloten, gaven wij in ons kwartaaloverleg met de gemeente wéér aan dat de maximale tonnage die gesteld wordt aan de wegen, agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. Na het besluit hebben we in een zienswijze deze bezwaren ook (weer) schriftelijk overlegd.

Frequent, en al heel lang proberen we in overleg met de gemeente bij te dragen aan het vinden van oplossingen voor verkeersproblemen in het buitengebied waarbinnen de agrarische sector toekomst heeft. Boeren passen hun activiteiten aan waar mogelijk, bijvoorbeeld door 's nachts melk te laten ophalen om ander verkeer minder te hinderen.

Door de actualiteit van de reconstructie van het Hoog- en Laageind in Driebruggen, de bezwaarprocedure voor geslotenverklaring voor het plassengebied die nog loopt en het ontheffingenbeleid dat gemeente Bodegraven Reeuwijk voert, heeft LTO Groene Hart op 28 april jl. een voorlichtingsavond voor alle boeren van Bodegraven Reeuwijk georganiseerd. Wethouder Kersbergen presenteerde het voornemen om tot regulering van transport te komen. De teneur van de presentatie en discussie was dat vele opties nog open lagen. Ook de opdracht aan adviesbureau PPP Agro om te onderzoeken welke mogelijkheden of onmogelijkheden agrariërs ondervinden binnen de beperkingen die gelden op het Hoog- en Laageind en de Oukoopsedijk, gaf de indruk dat de gemeente in haar beleid en inrichting van de wegen hier rekening mee wil houden.

In al deze overleggen geeft het college het beeld dat ze werkt aan een vitale agrarische sector. Maar, aan de achterkant trekt ze de stekker uit. Op 6 mei, 8 dagen na de informatieavond, heeft het college besloten dat op het Hoog- en Laageind een totaalgewicht van maximaal 25 ton toelaatbaar is. In raadsinformatiebrief no 42 van 13-5-'25 geeft het college aan naar een werkbare oplossing te zoeken. Echter, al sinds 2018 geven we aan dat met een harde 25 ton oplossingen niet te realiseren zijn. Het college geeft in de raadinformatiebrief aan dat onze sector maatregelen dient te realiseren waardoor onze transportbewegingen binnen de beperkingen blijven. Maar, de mogelijkheden om dat te realiseren zijn er niet, hebben we de wethouders al vaak proberen duidelijk te maken.

De gewichtsbeperkingen aan vervoer bedreigen de continuïteit van vrijwel alle agrarische bedrijven in onze gemeente. Onze bedrijven zullen direct organisatorisch en financieel hard geraakt worden. Om u een idee te geven van de (on)mogelijkheden:

- De aanvoer van veevoer wordt landelijk door grote veevoerleveranciers gedaan. Deze transporten vinden niet meer plaats door plaatselijke veevoerfirma's. Om transport van veevoer efficiënt met een zo laag mogelijke CO_2-belasting te laten plaatsvinden, organiseren ze vervoer gecombineerd waarin meerdere boeren in één route beleverd worden. Het gewicht van de bulkwagens met meerdere assen van deze leveranciers zijn in totaalgewicht te zwaar. Ze kunnen niet voldoen aan het ontheffingenbeleid. Alléén de vrachtwagens waarmee veevoer in zakgoed geleverd wordt, passen binnen het ontheffingenbeleid van de gemeente. U begrijpt dat dit heden ten dage belevering met zakgoed niet meer kan.
- De afvoer van melk vindt plaats door vrachtwagens (trekkers met opleggers) waarvan het totaalgewicht niet onder de 25 ton blijft. FrieslandCampina heeft ook schriftelijk bevestigd dat haar wagens niet kunnen voldoen aan de eisen die onze gemeente stelt aan transport over onze C-wegen.
- De aan- en afvoer van mest (waar boeren niet buiten kunnen i.v.m. derogatie) kan alleen plaatsvinden met een volle tankwagen. Dit is zo bepaald in de (nadere regelingen van de) meststoffenwet waar mesttransport aan moet voldoen. Boeren kíezen niet voor zwaar transport, er is geen andere mogelijkheid.

In RIB no 42 leest u dat het college deze zorgen begrijpt en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer. Ze schrijft echter *niet* dat ze andere oplossingen wil overwegen, terwijl die er wel zijn. In het technisch onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind dat ze liet uitvoeren, heeft het onderzoeksbureau 3 mogelijkheden benoemd waardoor de weg

na reconstructie geschikt is voor vervoer tot 50 ton. De verantwoordelijk wethouder neemt deze 3 mogelijkheden niet in overweging.

Het rapport geeft overigens aanknopingspunten om te concluderen dat de weg een hogere belasting ook nu al aan kan. Een citaat uit dit rapport: *"Het doel van de voorliggende rapportage is om inzichtelijk te maken in welke mate het Laageind en Hoogeind geschikt te maken is voor een verhoging van de voertuigbelasting naar 50 ton. De wegfundering, conform de nieuwe adviezen, is reeds geschikt voor het toestaan van deze hogere voertuigbelasting."* Maar in rapport zijn ook tegenstrijdigheden te lezen. Elders staat namelijk dat zonder enige aanpassing deze weg zelfs 10 ton niet zou aankunnen.

Wij willen u wijzen op het beleid van buurgemeente Krimpenerwaard. In dat beleid is niet het totaalgewicht van vervoer, maar de asdruk van het vervoer bepalend voor het verlenen van ontheffing. Wij hebben aangedrongen dit beleid over te nemen, maar onze gemeente wil een beleid gebaseerd op asdruk niet in overweging nemen. Ze geeft aan de onderbouwing hiervoor gegeven is in het onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind. Maar, in dit onderzoeksrapport lezen wij niet terug dat beleid gebaseerd op totaalgewicht beter is dan beleid gebaseerd op aslast. Ook in het onderzoek naar de staat van de wegen in het buitengebied (maart 2024) gaf Grontmij niet aan dat totaalgewicht belangrijker is dan asdruk.

In de Krimpenerwaard erkent men dat de huidige samenleving anders is dan 50 jaar geleden. Transport is veranderd. Het vervoer is zwaarder, maar heeft ook meer assen. Daar begrijpt men dat in het veenweidegebied wegen meer onderhoud vragen dan elders, en Krimpenerwaard heeft de afschrijftermijn cq. financiering daarop aangepast.

Het is zeer pijnlijk te ervaren dat 8 dagen na ons overleg een collegebesluit is genomen met 25 ton als kader. Ondanks alle gesprekken, onze bezwaren en aangeleverde informatie heeft het college besloten dat over het Hoog- en Laageind maximaal 25 ton mag rijden, ongeacht wat uit het onderzoek van PPP Agro komt.

De gemeente heeft het eerder aangegeven en is ook nu duidelijk. Zwaarder verkeer dan 25 ton gaan ze actief weren, te beginnen in het plassengebied. Maar, dit doet geen recht aan het raadsprogramma; een vitale agrarische sector. Ze volgen hierin een consistente lijn: wegonderhoudskosten voor de gemeente verlagen door het noodzakelijk transport voor bedrijven onmogelijk te maken door effectieve handhaving. De baten voor de gemeente lijken duidelijk. Maar als de melk niet meer wordt opgehaald, houdt het op. Boeren zullen hun bedrijf hierdoor moeten stoppen. Goede wegen in het buitengebied zijn niet alleen in het belang van boeren, maar zeker ook een algemeen belang. Het is niet rechtvaardig om onze sector met de consequenties op te zadelen.

De boeren in Bodegraven-Reeuwijk maken zich ernstig zorgen. Dit college houdt vast aan haar lijn: noodzakelijk transport voor de agrarische sector onmogelijk maken. Daarbij wordt onze inbreng terzijde gelegd, terwijl de raad u het beeld geeft dat het college haar best doet een "*goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden*[1]". En dat ze dit doet "*met oog voor ieders belang*". Het belang van de agrarische sector wordt hier jarenlang niet onderkent en geschaad.

Wij vragen u het college te verzoeken, met onze argumenten als achtergrond, het totaal gewicht van 25 ton te herzien en hedendaagse, werkbare en toekomstbestendige oplossingen te realiseren.

[1] RIB nr 42

Als er vragen of opmerkingen zijn, dan kunt u mij bellen of mailen.

Met vriendelijke groet,
namens LTO Noord Groene Hart,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e @hotmail.com

Werkgroep C-wegen:
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

From: "Griffie Bodegraven-Reeuwijk" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/19/2025 10:43:04 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 088. FW: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Goedemiddag,

Zie bijgaande brief van LTO Groene Hart, deze is als ingekomen stuk nr. 89 in het RIS geregistreerd met behandeladvies 'Voor kennisgeving aannemen en in handen gesteld van het college'. Ik heb dit ook bevestigd aan 5.1.2e.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Plv. griffier

M 5.1.2e 5.1.1e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Aanwezig: 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hotmail.com>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:04
Aan: Postbus 'Info' <info@bodegraven-reeuwijk.nl>; Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Geachte lezer,

In de bijlage vindt u de brief van LTO Groene Hart.
Deze brief is bestemd voor de raadsleden en college van B&W.
Zou u een ontvangstbevestiging willen mailen, zodat ik weet dat de brief in goede orde ontvangen en door de juiste afdelingen in behandeling is genomen.

Vriendelijke groet,
5.1.2e
Bestuurslid LTO Groene Hart

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
T.a.v. de raadsleden
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

t: 5.1.2e
e: 5.1.2e @ltonoord.nl

Adres:
LTO Noord Groene Hart
p/a Bent 5
2391 JJ Hazerswoude-Dorp

Afdeling Groene Hart

Datum: 16 mei 2025

Betreft: C-wegen problematiek gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Beste raadsleden,

Het LTO bestuur, afdeling Groene Hart, stuurt u deze brief om u attent te maken op het feit dat uw college stapsgewijs een beleid uitrolt dat enorme impact op de agrarische sector in onze gemeente heeft. Vermoedelijk bent u onvoldoende geïnformeerd over de impact van het ingezette beleid.
Wij hebben alles gedaan om bij te dragen aan een oplossing, maar het college heeft dit ter zijde geschoven. Daarbij wordt selectief informatie meegewogen en met u gedeeld, waarmee één beleidsdoel wordt onderbouwd. Echter, hierdoor wordt het doel in het raadsprogramma 'een vitale agrarische sector' onmogelijk gemaakt.

Het gaat over het maximale gewicht dat voertuigcombinaties mogen hebben op de C-wegen in ons buitengebied. Dat maximum is nu 10 ton, met mogelijkheid voor ontheffing tot 20 ton. Dat klinkt als veel, maar een gewone melkwagen zónder melk weegt al 15 ton.
De C-wegen kennen al jaren deze maximumbeperking. Omdat er niet gehandhaafd werd, leek dit geen probleem. De LTO was zich bewust van het feit dat het natuurlijk wel degelijk een probleem is. Al zo'n 10 jaar agendeert ons LTO-bestuur de bereikbaarheid van de boerderijen in Bodegraven-Reeuwijk. Al in 2018 hebben we gedetailleerd uiteengezet welke problemen agrariërs ondervinden in hun bedrijfsvoering door beperkingen aan de weg en in de jaren erna stond het steeds op de agenda. In januari 2023 hebben we in ons formele bezwaar tegen de gesloten verklaring van het Plassengebied nogmaals uiteengezet dat het gestelde maximale tonnage agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. In juni 2024, vlak voordat opnieuw de geslotenverklaring door het college werd besloten, gaven wij in ons kwartaaloverleg met de gemeente wéér aan dat de maximale tonnage die gesteld wordt aan de wegen, agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. Na het besluit hebben we in een zienswijze deze bezwaren ook (weer) schriftelijk overlegd.

Frequent, en al heel lang proberen we in overleg met de gemeente bij te dragen aan het vinden van oplossingen voor verkeersproblemen in het buitengebied waarbinnen de agrarische sector toekomst heeft. Boeren passen hun activiteiten aan waar mogelijk, bijvoorbeeld door 's nachts melk te laten ophalen om ander verkeer minder te hinderen.

Door de actualiteit van de reconstructie van het Hoog- en Laageind in Driebruggen, de bezwaarprocedure voor geslotenverklaring voor het plassengebied die nog loopt en het ontheffingenbeleid dat gemeente Bodegraven Reeuwijk voert, heeft LTO Groene Hart op 28 april jl. een voorlichtingsavond voor alle boeren van Bodegraven Reeuwijk georganiseerd. Wethouder Kersbergen presenteerde het voornemen om tot regulering van transport te komen. De teneur van de presentatie en discussie was dat vele opties nog open lagen. Ook de opdracht aan adviesbureau PPP Agro om te onderzoeken welke mogelijkheden of onmogelijkheden agrariërs ondervinden binnen de beperkingen die gelden op het Hoog- en Laageind en de Oukoopsedijk, gaf de indruk dat de gemeente in haar beleid en inrichting van de wegen hier rekening mee wil houden.

In al deze overleggen geeft het college het beeld dat ze werkt aan een vitale agrarische sector. Maar, aan de achterkant trekt ze de stekker uit. Op 6 mei, 8 dagen na de informatieavond, heeft het college besloten dat op het Hoog- en Laageind een totaalgewicht van maximaal 25 ton toelaatbaar is. In raadsinformatiebrief no 42 van 13-5-'25 geeft het college aan naar een werkbare oplossing te zoeken. Echter, al sinds 2018 geven we aan dat met een harde 25 ton oplossingen niet te realiseren zijn. Het college geeft in de raadinformatiebrief aan dat onze sector maatregelen dient te realiseren waardoor onze transportbewegingen binnen de beperkingen blijven. Maar, de mogelijkheden om dat te realiseren zijn er niet, hebben we de wethouders al vaak proberen duidelijk te maken.

De gewichtsbeperkingen aan vervoer bedreigen de continuïteit van vrijwel alle agrarische bedrijven in onze gemeente. Onze bedrijven zullen direct organisatorisch en financieel hard geraakt worden. Om u een idee te geven van de (on)mogelijkheden:

- De aanvoer van veevoer wordt landelijk door grote veevoerleveranciers gedaan. Deze transporten vinden niet meer plaats door plaatselijke veevoerfirma's. Om transport van veevoer efficiënt met een zo laag mogelijke CO_2-belasting te laten plaatsvinden, organiseren ze vervoer gecombineerd waarin meerdere boeren in één route beleverd worden. Het gewicht van de bulkwagens met meerdere assen van deze leveranciers zijn in totaalgewicht te zwaar. Ze kunnen niet voldoen aan het ontheffingenbeleid. Alléén de vrachtwagens waarmee veevoer in zakgoed geleverd wordt, passen binnen het ontheffingenbeleid van de gemeente. U begrijpt dat dit heden ten dage belevering met zakgoed niet meer kan.
- De afvoer van melk vindt plaats door vrachtwagens (trekkers met opleggers) waarvan het totaalgewicht niet onder de 25 ton blijft. FrieslandCampina heeft ook schriftelijk bevestigd dat haar wagens niet kunnen voldoen aan de eisen die onze gemeente stelt aan transport over onze C-wegen.
- De aan- en afvoer van mest (waar boeren niet buiten kunnen i.v.m. derogatie) kan alleen plaatsvinden met een volle tankwagen. Dit is zo bepaald in de (nadere regelingen van de) meststoffenwet waar mesttransport aan moet voldoen. Boeren kíezen niet voor zwaar transport, er is geen andere mogelijkheid.

In RIB no 42 leest u dat het college deze zorgen begrijpt en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer. Ze schrijft echter *niet* dat ze andere oplossingen wil overwegen, terwijl die er wel zijn. In het technisch onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind dat ze liet uitvoeren, heeft het onderzoeksbureau 3 mogelijkheden benoemd waardoor de weg

na reconstructie geschikt is voor vervoer tot 50 ton. De verantwoordelijk wethouder neemt deze 3 mogelijkheden niet in overweging.

Het rapport geeft overigens aanknopingspunten om te concluderen dat de weg een hogere belasting ook nu al aan kan. Een citaat uit dit rapport: *"Het doel van de voorliggende rapportage is om inzichtelijk te maken in welke mate het Laageind en Hoogeind geschikt te maken is voor een verhoging van de voertuigbelasting naar 50 ton. De wegfundering, conform de nieuwe adviezen, is reeds geschikt voor het toestaan van deze hogere voertuigbelasting."* Maar in rapport zijn ook tegenstrijdigheden te lezen. Elders staat namelijk dat zonder enige aanpassing deze weg zelfs 10 ton niet zou aankunnen.

Wij willen u wijzen op het beleid van buurgemeente Krimpenerwaard. In dat beleid is niet het totaalgewicht van vervoer, maar de asdruk van het vervoer bepalend voor het verlenen van ontheffing. Wij hebben aangedrongen dit beleid over te nemen, maar onze gemeente wil een beleid gebaseerd op asdruk niet in overweging nemen. Ze geeft aan de onderbouwing hiervoor gegeven is in het onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind. Maar, in dit onderzoeksrapport lezen wij niet terug dat beleid gebaseerd op totaalgewicht beter is dan beleid gebaseerd op aslast. Ook in het onderzoek naar de staat van de wegen in het buitengebied (maart 2024) gaf Grontmij niet aan dat totaalgewicht belangrijker is dan asdruk.

In de Krimpenerwaard erkent men dat de huidige samenleving anders is dan 50 jaar geleden. Transport is veranderd. Het vervoer is zwaarder, maar heeft ook meer assen. Daar begrijpt men dat in het veenweidegebied wegen meer onderhoud vragen dan elders, en Krimpenerwaard heeft de afschrijftermijn cq. financiering daarop aangepast.

Het is zeer pijnlijk te ervaren dat 8 dagen na ons overleg een collegebesluit is genomen met 25 ton als kader. Ondanks alle gesprekken, onze bezwaren en aangeleverde informatie heeft het college besloten dat over het Hoog- en Laageind maximaal 25 ton mag rijden, ongeacht wat uit het onderzoek van PPP Agro komt.

De gemeente heeft het eerder aangegeven en is ook nu duidelijk. Zwaarder verkeer dan 25 ton gaan ze actief weren, te beginnen in het plassengebied. Maar, dit doet geen recht aan het raadsprogramma; een vitale agrarische sector. Ze volgen hierin een consistente lijn: wegonderhoudskosten voor de gemeente verlagen door het noodzakelijk transport voor bedrijven onmogelijk te maken door effectieve handhaving. De baten voor de gemeente lijken duidelijk. Maar als de melk niet meer wordt opgehaald, houdt het op. Boeren zullen hun bedrijf hierdoor moeten stoppen. Goede wegen in het buitengebied zijn niet alleen in het belang van boeren, maar zeker ook een algemeen belang. Het is niet rechtvaardig om onze sector met de consequenties op te zadelen.

De boeren in Bodegraven-Reeuwijk maken zich ernstig zorgen. Dit college houdt vast aan haar lijn: noodzakelijk transport voor de agrarische sector onmogelijk maken. Daarbij wordt onze inbreng terzijde gelegd, terwijl de raad u het beeld geeft dat het college haar best doet een "*goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden*[1]". En dat ze dit doet "*met oog voor ieders belang*". Het belang van de agrarische sector wordt hier jarenlang niet onderkent en geschaad.

Wij vragen u het college te verzoeken, met onze argumenten als achtergrond, het totaal gewicht van 25 ton te herzien en hedendaagse, werkbare en toekomstbestendige oplossingen te realiseren.

[1] RIB nr 42

Als er vragen of opmerkingen zijn, dan kunt u mij bellen of mailen.

Met vriendelijke groet,
namens LTO Noord Groen[redacted],

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]@hotmail.com

Werkgroep C-wegen:
[redacted]

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/19/2025 11:01:15 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 089. HELE | Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Door iemand op te pakken…
Hgrt,
5.1.2e

4.1.4

Van: 5.1.2e <5.1.2e @hotmail.com>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:04
Aan: Postbus 'Info' <info@bodegraven-reeuwijk.nl>; Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Geachte lezer,

In de bijlage vindt u de brief van LTO Groene Hart.
Deze brief is bestemd voor de raadsleden en college van B&W.
Zou u een ontvangstbevestiging willen mailen, zodat ik weet dat de brief in goede orde ontvangen en door de juiste afdelingen in behandeling is genomen.

Vriendelijke groet,
5.1.2e
Bestuurslid LTO Groene Hart

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
T.a.v. de raadsleden
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

t: 5.1.2e
e: 5.1.2e @ltonoord.nl

Adres:
LTO Noord Groene Hart
p/a Bent 5
2391 JJ Hazerswoude-Dorp

Afdeling Groene Hart

Datum: 16 mei 2025

Betreft: C-wegen problematiek gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Beste raadsleden,

Het LTO bestuur, afdeling Groene Hart, stuurt u deze brief om u attent te maken op het feit dat uw college stapsgewijs een beleid uitrolt dat enorme impact op de agrarische sector in onze gemeente heeft. Vermoedelijk bent u onvoldoende geïnformeerd over de impact van het ingezette beleid.
Wij hebben alles gedaan om bij te dragen aan een oplossing, maar het college heeft dit ter zijde geschoven. Daarbij wordt selectief informatie meegewogen en met u gedeeld, waarmee één beleidsdoel wordt onderbouwd. Echter, hierdoor wordt het doel in het raadsprogramma 'een vitale agrarische sector' onmogelijk gemaakt.

Het gaat over het maximale gewicht dat voertuigcombinaties mogen hebben op de C-wegen in ons buitengebied. Dat maximum is nu 10 ton, met mogelijkheid voor ontheffing tot 20 ton. Dat klinkt als veel, maar een gewone melkwagen zónder melk weegt al 15 ton.
De C-wegen kennen al jaren deze maximumbeperking. Omdat er niet gehandhaafd werd, leek dit geen probleem. De LTO was zich bewust van het feit dat het natuurlijk wel degelijk een probleem is. Al zo'n 10 jaar agendeert ons LTO-bestuur de bereikbaarheid van de boerderijen in Bodegraven-Reeuwijk. Al in 2018 hebben we gedetailleerd uiteengezet welke problemen agrariërs ondervinden in hun bedrijfsvoering door beperkingen aan de weg en in de jaren erna stond het steeds op de agenda. In januari 2023 hebben we in ons formele bezwaar tegen de gesloten verklaring van het Plassengebied nogmaals uiteengezet dat het gestelde maximale tonnage agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. In juni 2024, vlak voordat opnieuw de geslotenverklaring door het college werd besloten, gaven wij in ons kwartaaloverleg met de gemeente wéér aan dat de maximale tonnage die gesteld wordt aan de wegen, agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. Na het besluit hebben we in een zienswijze deze bezwaren ook (weer) schriftelijk overlegd.

Frequent, en al heel lang proberen we in overleg met de gemeente bij te dragen aan het vinden van oplossingen voor verkeersproblemen in het buitengebied waarbinnen de agrarische sector toekomst heeft. Boeren passen hun activiteiten aan waar mogelijk, bijvoorbeeld door 's nachts melk te laten ophalen om ander verkeer minder te hinderen.

Door de actualiteit van de reconstructie van het Hoog- en Laageind in Driebruggen, de bezwaarprocedure voor geslotenverklaring voor het plassengebied die nog loopt en het ontheffingenbeleid dat gemeente Bodegraven Reeuwijk voert, heeft LTO Groene Hart op 28 april jl. een voorlichtingsavond voor alle boeren van Bodegraven Reeuwijk georganiseerd. Wethouder Kersbergen presenteerde het voornemen om tot regulering van transport te komen. De teneur van de presentatie en discussie was dat vele opties nog open lagen. Ook de opdracht aan adviesbureau PPP Agro om te onderzoeken welke mogelijkheden of onmogelijkheden agrariërs ondervinden binnen de beperkingen die gelden op het Hoog- en Laageind en de Oukoopsedijk, gaf de indruk dat de gemeente in haar beleid en inrichting van de wegen hier rekening mee wil houden.

In al deze overleggen geeft het college het beeld dat ze werkt aan een vitale agrarische sector. Maar, aan de achterkant trekt ze de stekker uit. Op 6 mei, 8 dagen na de informatieavond, heeft het college besloten dat op het Hoog- en Laageind een totaalgewicht van maximaal 25 ton toelaatbaar is. In raadsinformatiebrief no 42 van 13-5-'25 geeft het college aan naar een werkbare oplossing te zoeken. Echter, al sinds 2018 geven we aan dat met een harde 25 ton oplossingen niet te realiseren zijn. Het college geeft in de raadinformatiebrief aan dat onze sector maatregelen dient te realiseren waardoor onze transportbewegingen binnen de beperkingen blijven. Maar, de mogelijkheden om dat te realiseren zijn er niet, hebben we de wethouders al vaak proberen duidelijk te maken.

De gewichtsbeperkingen aan vervoer bedreigen de continuïteit van vrijwel alle agrarische bedrijven in onze gemeente. Onze bedrijven zullen direct organisatorisch en financieel hard geraakt worden. Om u een idee te geven van de (on)mogelijkheden:

- De aanvoer van veevoer wordt landelijk door grote veevoerleveranciers gedaan. Deze transporten vinden niet meer plaats door plaatselijke veevoerfirma's. Om transport van veevoer efficiënt met een zo laag mogelijke CO_2-belasting te laten plaatsvinden, organiseren ze vervoer gecombineerd waarin meerdere boeren in één route beleverd worden. Het gewicht van de bulkwagens met meerdere assen van deze leveranciers zijn in totaalgewicht te zwaar. Ze kunnen niet voldoen aan het ontheffingenbeleid. Alléén de vrachtwagens waarmee veevoer in zakgoed geleverd wordt, passen binnen het ontheffingenbeleid van de gemeente. U begrijpt dat dit heden ten dage belevering met zakgoed niet meer kan.
- De afvoer van melk vindt plaats door vrachtwagens (trekkers met opleggers) waarvan het totaalgewicht niet onder de 25 ton blijft. FrieslandCampina heeft ook schriftelijk bevestigd dat haar wagens niet kunnen voldoen aan de eisen die onze gemeente stelt aan transport over onze C-wegen.
- De aan- en afvoer van mest (waar boeren niet buiten kunnen i.v.m. derogatie) kan alleen plaatsvinden met een volle tankwagen. Dit is zo bepaald in de (nadere regelingen van de) meststoffenwet waar mesttransport aan moet voldoen. Boeren kíezen niet voor zwaar transport, er is geen andere mogelijkheid.

In RIB no 42 leest u dat het college deze zorgen begrijpt en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer. Ze schrijft echter *niet* dat ze andere oplossingen wil overwegen, terwijl die er wel zijn. In het technisch onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind dat ze liet uitvoeren, heeft het onderzoeksbureau 3 mogelijkheden benoemd waardoor de weg

na reconstructie geschikt is voor vervoer tot 50 ton. De verantwoordelijk wethouder neemt deze 3 mogelijkheden niet in overweging.

Het rapport geeft overigens aanknopingspunten om te concluderen dat de weg een hogere belasting ook nu al aan kan. Een citaat uit dit rapport: *"Het doel van de voorliggende rapportage is om inzichtelijk te maken in welke mate het Laageind en Hoogeind geschikt te maken is voor een verhoging van de voertuigbelasting naar 50 ton. De wegfundering, conform de nieuwe adviezen, is reeds geschikt voor het toestaan van deze hogere voertuigbelasting."* Maar in rapport zijn ook tegenstrijdigheden te lezen. Elders staat namelijk dat zonder enige aanpassing deze weg zelfs 10 ton niet zou aankunnen.

Wij willen u wijzen op het beleid van buurgemeente Krimpenerwaard. In dat beleid is niet het totaalgewicht van vervoer, maar de asdruk van het vervoer bepalend voor het verlenen van ontheffing. Wij hebben aangedrongen dit beleid over te nemen, maar onze gemeente wil een beleid gebaseerd op asdruk niet in overweging nemen. Ze geeft aan de onderbouwing hiervoor gegeven is in het onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind. Maar, in dit onderzoeksrapport lezen wij niet terug dat beleid gebaseerd op totaalgewicht beter is dan beleid gebaseerd op aslast. Ook in het onderzoek naar de staat van de wegen in het buitengebied (maart 2024) gaf Grontmij niet aan dat totaalgewicht belangrijker is dan asdruk.

In de Krimpenerwaard erkent men dat de huidige samenleving anders is dan 50 jaar geleden. Transport is veranderd. Het vervoer is zwaarder, maar heeft ook meer assen. Daar begrijpt men dat in het veenweidegebied wegen meer onderhoud vragen dan elders, en Krimpenerwaard heeft de afschrijftermijn cq. financiering daarop aangepast.

Het is zeer pijnlijk te ervaren dat 8 dagen na ons overleg een collegebesluit is genomen met 25 ton als kader. Ondanks alle gesprekken, onze bezwaren en aangeleverde informatie heeft het college besloten dat over het Hoog- en Laageind maximaal 25 ton mag rijden, ongeacht wat uit het onderzoek van PPP Agro komt.

De gemeente heeft het eerder aangegeven en is ook nu duidelijk. Zwaarder verkeer dan 25 ton gaan ze actief weren, te beginnen in het plassengebied. Maar, dit doet geen recht aan het raadsprogramma; een vitale agrarische sector. Ze volgen hierin een consistente lijn: wegonderhoudskosten voor de gemeente verlagen door het noodzakelijk transport voor bedrijven onmogelijk te maken door effectieve handhaving. De baten voor de gemeente lijken duidelijk. Maar als de melk niet meer wordt opgehaald, houdt het op. Boeren zullen hun bedrijf hierdoor moeten stoppen. Goede wegen in het buitengebied zijn niet alleen in het belang van boeren, maar zeker ook een algemeen belang. Het is niet rechtvaardig om onze sector met de consequenties op te zadelen.

De boeren in Bodegraven-Reeuwijk maken zich ernstig zorgen. Dit college houdt vast aan haar lijn: noodzakelijk transport voor de agrarische sector onmogelijk maken. Daarbij wordt onze inbreng terzijde gelegd, terwijl de raad u het beeld geeft dat het college haar best doet een "*goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden*[1]". En dat ze dit doet "*met oog voor ieders belang*". Het belang van de agrarische sector wordt hier jarenlang niet onderkent en geschaad.

Wij vragen u het college te verzoeken, met onze argumenten als achtergrond, het totaal gewicht van 25 ton te herzien en hedendaagse, werkbare en toekomstbestendige oplossingen te realiseren.

[1] RIB nr 42

Als er vragen of opmerkingen zijn, dan kunt u mij bellen of mailen.

Met vriendelijke groet,
namens LTO Noord Groene Hart,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e @hotmail.com

Werkgroep C-wegen:
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/19/2025 3:44:53 PM
To: "Dirk-Jan Knol" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "Jan Leendert van den Heuvel" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 090. Ter info brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Beste Dirk-Jan.,

Wellicht dat jij deze brief al kende, maar zie bijgaand alvast ter informatie. Hier zal 5.1.2e komende donderdag tijdens het LTO overleg ook wel over gaan hebben.
Ik moet het nog even doornemen voor het voorbereiden van een reactie. Maar dan heb je in ieder geval alvast de brief.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Gemeente Bodegraven Reeuwijk
Raadhuisplein 1 | Postbus 401 | 2410 AK Bodegraven | 0172-522522 | 5.1.2e 5.1.1e
www.bodegraven-reeuwijk.nl

Maak een afspraak voor een gesprek met mij

Van: Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:14
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Goedemorgen heren,

Pakken jullie dit op?
Inboeken in JOIN, bespreken met bestuurder(s) enz.

Bedankt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Team Bestuursondersteuning
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522
5.1.2e
Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: 5.1.2e <5.1.2e @hotmail.com>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:04

Aan: Postbus 'Info' <info@bodegraven-reeuwijk.nl>; Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Geachte lezer,

In de bijlage vindt u de brief van LTO Groene Hart.
Deze brief is bestemd voor de raadsleden en college van B&W.
Zou u een ontvangstbevestiging willen mailen, zodat ik weet dat de brief in goede orde ontvangen en door de juiste afdelingen in behandeling is genomen.

Vriendelijke groet,
5.1.2e
Bestuurslid LTO Groene Hart

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
T.a.v. de raadsleden
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

t: 5.1.2e
e: 5.1.2e @ltonoord.nl

Adres:
LTO Noord Groene Hart
p/a Bent 5
2391 JJ Hazerswoude-Dorp

Afdeling Groene Hart

Datum: 16 mei 2025

Betreft: C-wegen problematiek gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Beste raadsleden,

Het LTO bestuur, afdeling Groene Hart, stuurt u deze brief om u attent te maken op het feit dat uw college stapsgewijs een beleid uitrolt dat enorme impact op de agrarische sector in onze gemeente heeft. Vermoedelijk bent u onvoldoende geïnformeerd over de impact van het ingezette beleid.
Wij hebben alles gedaan om bij te dragen aan een oplossing, maar het college heeft dit ter zijde geschoven. Daarbij wordt selectief informatie meegewogen en met u gedeeld, waarmee één beleidsdoel wordt onderbouwd. Echter, hierdoor wordt het doel in het raadsprogramma 'een vitale agrarische sector' onmogelijk gemaakt.

Het gaat over het maximale gewicht dat voertuigcombinaties mogen hebben op de C-wegen in ons buitengebied. Dat maximum is nu 10 ton, met mogelijkheid voor ontheffing tot 20 ton. Dat klinkt als veel, maar een gewone melkwagen zónder melk weegt al 15 ton.
De C-wegen kennen al jaren deze maximumbeperking. Omdat er niet gehandhaafd werd, leek dit geen probleem. De LTO was zich bewust van het feit dat het natuurlijk wel degelijk een probleem is. Al zo'n 10 jaar agendeert ons LTO-bestuur de bereikbaarheid van de boerderijen in Bodegraven-Reeuwijk. Al in 2018 hebben we gedetailleerd uiteengezet welke problemen agrariërs ondervinden in hun bedrijfsvoering door beperkingen aan de weg en in de jaren erna stond het steeds op de agenda. In januari 2023 hebben we in ons formele bezwaar tegen de gesloten verklaring van het Plassengebied nogmaals uiteengezet dat het gestelde maximale tonnage agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. In juni 2024, vlak voordat opnieuw de geslotenverklaring door het college werd besloten, gaven wij in ons kwartaaloverleg met de gemeente wéér aan dat de maximale tonnage die gesteld wordt aan de wegen, agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. Na het besluit hebben we in een zienswijze deze bezwaren ook (weer) schriftelijk overlegd.

Frequent, en al heel lang proberen we in overleg met de gemeente bij te dragen aan het vinden van oplossingen voor verkeersproblemen in het buitengebied waarbinnen de agrarische sector toekomst heeft. Boeren passen hun activiteiten aan waar mogelijk, bijvoorbeeld door 's nachts melk te laten ophalen om ander verkeer minder te hinderen.

Door de actualiteit van de reconstructie van het Hoog- en Laageind in Driebruggen, de bezwaarprocedure voor geslotenverklaring voor het plassengebied die nog loopt en het ontheffingenbeleid dat gemeente Bodegraven Reeuwijk voert, heeft LTO Groene Hart op 28 april jl. een voorlichtingsavond voor alle boeren van Bodegraven Reeuwijk georganiseerd. Wethouder Kersbergen presenteerde het voornemen om tot regulering van transport te komen. De teneur van de presentatie en discussie was dat vele opties nog open lagen. Ook de opdracht aan adviesbureau PPP Agro om te onderzoeken welke mogelijkheden of onmogelijkheden agrariërs ondervinden binnen de beperkingen die gelden op het Hoog- en Laageind en de Oukoopsedijk, gaf de indruk dat de gemeente in haar beleid en inrichting van de wegen hier rekening mee wil houden.

In al deze overleggen geeft het college het beeld dat ze werkt aan een vitale agrarische sector. Maar, aan de achterkant trekt ze de stekker uit. Op 6 mei, 8 dagen na de informatieavond, heeft het college besloten dat op het Hoog- en Laageind een totaalgewicht van maximaal 25 ton toelaatbaar is. In raadsinformatiebrief no 42 van 13-5-'25 geeft het college aan naar een werkbare oplossing te zoeken. Echter, al sinds 2018 geven we aan dat met een harde 25 ton oplossingen niet te realiseren zijn. Het college geeft in de raadinformatiebrief aan dat onze sector maatregelen dient te realiseren waardoor onze transportbewegingen binnen de beperkingen blijven. Maar, de mogelijkheden om dat te realiseren zijn er niet, hebben we de wethouders al vaak proberen duidelijk te maken.

De gewichtsbeperkingen aan vervoer bedreigen de continuïteit van vrijwel alle agrarische bedrijven in onze gemeente. Onze bedrijven zullen direct organisatorisch en financieel hard geraakt worden. Om u een idee te geven van de (on)mogelijkheden:

- De aanvoer van veevoer wordt landelijk door grote veevoerleveranciers gedaan. Deze transporten vinden niet meer plaats door plaatselijke veevoerfirma's. Om transport van veevoer efficiënt met een zo laag mogelijke CO_2-belasting te laten plaatsvinden, organiseren ze vervoer gecombineerd waarin meerdere boeren in één route beleverd worden. Het gewicht van de bulkwagens met meerdere assen van deze leveranciers zijn in totaalgewicht te zwaar. Ze kunnen niet voldoen aan het ontheffingenbeleid. Alléén de vrachtwagens waarmee veevoer in zakgoed geleverd wordt, passen binnen het ontheffingenbeleid van de gemeente. U begrijpt dat dit heden ten dage belevering met zakgoed niet meer kan.
- De afvoer van melk vindt plaats door vrachtwagens (trekkers met opleggers) waarvan het totaalgewicht niet onder de 25 ton blijft. FrieslandCampina heeft ook schriftelijk bevestigd dat haar wagens niet kunnen voldoen aan de eisen die onze gemeente stelt aan transport over onze C-wegen.
- De aan- en afvoer van mest (waar boeren niet buiten kunnen i.v.m. derogatie) kan alleen plaatsvinden met een volle tankwagen. Dit is zo bepaald in de (nadere regelingen van de) meststoffenwet waar mesttransport aan moet voldoen. Boeren kíezen niet voor zwaar transport, er is geen andere mogelijkheid.

In RIB no 42 leest u dat het college deze zorgen begrijpt en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer. Ze schrijft echter *niet* dat ze andere oplossingen wil overwegen, terwijl die er wel zijn. In het technisch onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind dat ze liet uitvoeren, heeft het onderzoeksbureau 3 mogelijkheden benoemd waardoor de weg

na reconstructie geschikt is voor vervoer tot 50 ton. De verantwoordelijk wethouder neemt deze 3 mogelijkheden niet in overweging.

Het rapport geeft overigens aanknopingspunten om te concluderen dat de weg een hogere belasting ook nu al aan kan. Een citaat uit dit rapport: *"Het doel van de voorliggende rapportage is om inzichtelijk te maken in welke mate het Laageind en Hoogeind geschikt te maken is voor een verhoging van de voertuigbelasting naar 50 ton. De wegfundering, conform de nieuwe adviezen, is reeds geschikt voor het toestaan van deze hogere voertuigbelasting."* Maar in rapport zijn ook tegenstrijdigheden te lezen. Elders staat namelijk dat zonder enige aanpassing deze weg zelfs 10 ton niet zou aankunnen.

Wij willen u wijzen op het beleid van buurgemeente Krimpenerwaard. In dat beleid is niet het totaalgewicht van vervoer, maar de asdruk van het vervoer bepalend voor het verlenen van ontheffing. Wij hebben aangedrongen dit beleid over te nemen, maar onze gemeente wil een beleid gebaseerd op asdruk niet in overweging nemen. Ze geeft aan de onderbouwing hiervoor gegeven is in het onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind. Maar, in dit onderzoeksrapport lezen wij niet terug dat beleid gebaseerd op totaalgewicht beter is dan beleid gebaseerd op aslast. Ook in het onderzoek naar de staat van de wegen in het buitengebied (maart 2024) gaf Grontmij niet aan dat totaalgewicht belangrijker is dan asdruk.

In de Krimpenerwaard erkent men dat de huidige samenleving anders is dan 50 jaar geleden. Transport is veranderd. Het vervoer is zwaarder, maar heeft ook meer assen. Daar begrijpt men dat in het veenweidegebied wegen meer onderhoud vragen dan elders, en Krimpenerwaard heeft de afschrijftermijn cq. financiering daarop aangepast.

Het is zeer pijnlijk te ervaren dat 8 dagen na ons overleg een collegebesluit is genomen met 25 ton als kader. Ondanks alle gesprekken, onze bezwaren en aangeleverde informatie heeft het college besloten dat over het Hoog- en Laageind maximaal 25 ton mag rijden, ongeacht wat uit het onderzoek van PPP Agro komt.

De gemeente heeft het eerder aangegeven en is ook nu duidelijk. Zwaarder verkeer dan 25 ton gaan ze actief weren, te beginnen in het plassengebied. Maar, dit doet geen recht aan het raadsprogramma; een vitale agrarische sector. Ze volgen hierin een consistente lijn: wegonderhoudskosten voor de gemeente verlagen door het noodzakelijk transport voor bedrijven onmogelijk te maken door effectieve handhaving. De baten voor de gemeente lijken duidelijk. Maar als de melk niet meer wordt opgehaald, houdt het op. Boeren zullen hun bedrijf hierdoor moeten stoppen. Goede wegen in het buitengebied zijn niet alleen in het belang van boeren, maar zeker ook een algemeen belang. Het is niet rechtvaardig om onze sector met de consequenties op te zadelen.

De boeren in Bodegraven-Reeuwijk maken zich ernstig zorgen. Dit college houdt vast aan haar lijn: noodzakelijk transport voor de agrarische sector onmogelijk maken. Daarbij wordt onze inbreng terzijde gelegd, terwijl de raad u het beeld geeft dat het college haar best doet een "*goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden*[1]". En dat ze dit doet "*met oog voor ieders belang*". Het belang van de agrarische sector wordt hier jarenlang niet onderkent en geschaad.

Wij vragen u het college te verzoeken, met onze argumenten als achtergrond, het totaal gewicht van 25 ton te herzien en hedendaagse, werkbare en toekomstbestendige oplossingen te realiseren.

[1] RIB nr 42

Als er vragen of opmerkingen zijn, dan kunt u mij bellen of mailen.

Met vriendelijke groet,
namens LTO Noord Groene Hart,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e @hotmail.com

Werkgroep C-wegen:
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

From: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/20/2025 6:34:54 AM
To: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 091. FW: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Beste collega's,

Gister is een brief van de LTO binnengekomen over de C-wegen.
Dit als reactie op de RIB en de besluiten van het college.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Adviseur verkeer en vervoer
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

0172-522 522 / 5.1.2e
5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl
www.bodegraven-reeuwijk.nl
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hotmail.com>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:04
Aan: Postbus 'Info' <info@bodegraven-reeuwijk.nl>; Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Geachte lezer,

In de bijlage vindt u de brief van LTO Groene Hart.
Deze brief is bestemd voor de raadsleden en college van B&W.
Zou u een ontvangstbevestiging willen mailen, zodat ik weet dat de brief in goede orde ontvangen en door de juiste afdelingen in behandeling is genomen.

Vriendelijke groet,
5.1.2e
Bestuurslid LTO Groene Hart

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
T.a.v. de raadsleden
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

t: 5.1.2e
e: 5.1.2e @ltonoord.nl

Adres:
LTO Noord Groene Hart
p/a Bent
5.1.2e Hazerswoude-Dorp

Afdeling Groene Hart

Datum: 16 mei 2025

Betreft: C-wegen problematiek gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Beste raadsleden,

Het LTO bestuur, afdeling Groene Hart, stuurt u deze brief om u attent te maken op het feit dat uw college stapsgewijs een beleid uitrolt dat enorme impact op de agrarische sector in onze gemeente heeft. Vermoedelijk bent u onvoldoende geïnformeerd over de impact van het ingezette beleid.
Wij hebben alles gedaan om bij te dragen aan een oplossing, maar het college heeft dit ter zijde geschoven. Daarbij wordt selectief informatie meegewogen en met u gedeeld, waarmee één beleidsdoel wordt onderbouwd. Echter, hierdoor wordt het doel in het raadsprogramma 'een vitale agrarische sector' onmogelijk gemaakt.

Het gaat over het maximale gewicht dat voertuigcombinaties mogen hebben op de C-wegen in ons buitengebied. Dat maximum is nu 10 ton, met mogelijkheid voor ontheffing tot 20 ton. Dat klinkt als veel, maar een gewone melkwagen zónder melk weegt al 15 ton.
De C-wegen kennen al jaren deze maximumbeperking. Omdat er niet gehandhaafd werd, leek dit geen probleem. De LTO was zich bewust van het feit dat het natuurlijk wel degelijk een probleem is. Al zo'n 10 jaar agendeert ons LTO-bestuur de bereikbaarheid van de boerderijen in Bodegraven-Reeuwijk. Al in 2018 hebben we gedetailleerd uiteengezet welke problemen agrariërs ondervinden in hun bedrijfsvoering door beperkingen aan de weg en in de jaren erna stond het steeds op de agenda. In januari 2023 hebben we in ons formele bezwaar tegen de gesloten verklaring van het Plassengebied nogmaals uiteengezet dat het gestelde maximale tonnage agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. In juni 2024, vlak voordat opnieuw de geslotenverklaring door het college werd besloten, gaven wij in ons kwartaaloverleg met de gemeente wéér aan dat de maximale tonnage die gesteld wordt aan de wegen, agrarische bedrijfsvoering onmogelijk maakt. Na het besluit hebben we in een zienswijze deze bezwaren ook (weer) schriftelijk overlegd.

Frequent, en al heel lang proberen we in overleg met de gemeente bij te dragen aan het vinden van oplossingen voor verkeersproblemen in het buitengebied waarbinnen de agrarische sector toekomst heeft. Boeren passen hun activiteiten aan waar mogelijk, bijvoorbeeld door 's nachts melk te laten ophalen om ander verkeer minder te hinderen.

Door de actualiteit van de reconstructie van het Hoog- en Laageind in Driebruggen, de bezwaarprocedure voor geslotenverklaring voor het plassengebied die nog loopt en het ontheffingenbeleid dat gemeente Bodegraven Reeuwijk voert, heeft LTO Groene Hart op 28 april jl. een voorlichtingsavond voor alle boeren van Bodegraven Reeuwijk georganiseerd. Wethouder Kersbergen presenteerde het voornemen om tot regulering van transport te komen. De teneur van de presentatie en discussie was dat vele opties nog open lagen. Ook de opdracht aan adviesbureau PPP Agro om te onderzoeken welke mogelijkheden of onmogelijkheden agrariërs ondervinden binnen de beperkingen die gelden op het Hoog- en Laageind en de Oukoopsedijk, gaf de indruk dat de gemeente in haar beleid en inrichting van de wegen hier rekening mee wil houden.

In al deze overleggen geeft het college het beeld dat ze werkt aan een vitale agrarische sector. Maar, aan de achterkant trekt ze de stekker uit. Op 6 mei, 8 dagen na de informatieavond, heeft het college besloten dat op het Hoog- en Laageind een totaalgewicht van maximaal 25 ton toelaatbaar is. In raadsinformatiebrief no 42 van 13-5-'25 geeft het college aan naar een werkbare oplossing te zoeken. Echter, al sinds 2018 geven we aan dat met een harde 25 ton oplossingen niet te realiseren zijn. Het college geeft in de raadinformatiebrief aan dat onze sector maatregelen dient te realiseren waardoor onze transportbewegingen binnen de beperkingen blijven. Maar, de mogelijkheden om dat te realiseren zijn er niet, hebben we de wethouders al vaak proberen duidelijk te maken.

De gewichtsbeperkingen aan vervoer bedreigen de continuïteit van vrijwel alle agrarische bedrijven in onze gemeente. Onze bedrijven zullen direct organisatorisch en financieel hard geraakt worden. Om u een idee te geven van de (on)mogelijkheden:

- De aanvoer van veevoer wordt landelijk door grote veevoerleveranciers gedaan. Deze transporten vinden niet meer plaats door plaatselijke veevoerfirma's. Om transport van veevoer efficiënt met een zo laag mogelijke CO_2-belasting te laten plaatsvinden, organiseren ze vervoer gecombineerd waarin meerdere boeren in één route beleverd worden. Het gewicht van de bulkwagens met meerdere assen van deze leveranciers zijn in totaalgewicht te zwaar. Ze kunnen niet voldoen aan het ontheffingenbeleid. Alléén de vrachtwagens waarmee veevoer in zakgoed geleverd wordt, passen binnen het ontheffingenbeleid van de gemeente. U begrijpt dat dit heden ten dage belevering met zakgoed niet meer kan.
- De afvoer van melk vindt plaats door vrachtwagens (trekkers met opleggers) waarvan het totaalgewicht niet onder de 25 ton blijft. FrieslandCampina heeft ook schriftelijk bevestigd dat haar wagens niet kunnen voldoen aan de eisen die onze gemeente stelt aan transport over onze C-wegen.
- De aan- en afvoer van mest (waar boeren niet buiten kunnen i.v.m. derogatie) kan alleen plaatsvinden met een volle tankwagen. Dit is zo bepaald in de (nadere regelingen van de) meststoffenwet waar mesttransport aan moet voldoen. Boeren kíezen niet voor zwaar transport, er is geen andere mogelijkheid.

In RIB no 42 leest u dat het college deze zorgen begrijpt en wil meedenken in oplossingen die bijdragen aan de reductie van zwaar en groot verkeer. Ze schrijft echter *niet* dat ze andere oplossingen wil overwegen, terwijl die er wel zijn. In het technisch onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind dat ze liet uitvoeren, heeft het onderzoeksbureau 3 mogelijkheden benoemd waardoor de weg

na reconstructie geschikt is voor vervoer tot 50 ton. De verantwoordelijk wethouder neemt deze 3 mogelijkheden niet in overweging.

Het rapport geeft overigens aanknopingspunten om te concluderen dat de weg een hogere belasting ook nu al aan kan. Een citaat uit dit rapport: *"Het doel van de voorliggende rapportage is om inzichtelijk te maken in welke mate het Laageind en Hoogeind geschikt te maken is voor een verhoging van de voertuigbelasting naar 50 ton. De wegfundering, conform de nieuwe adviezen, is reeds geschikt voor het toestaan van deze hogere voertuigbelasting."* Maar in rapport zijn ook tegenstrijdigheden te lezen. Elders staat namelijk dat zonder enige aanpassing deze weg zelfs 10 ton niet zou aankunnen.

Wij willen u wijzen op het beleid van buurgemeente Krimpenerwaard. In dat beleid is niet het totaalgewicht van vervoer, maar de asdruk van het vervoer bepalend voor het verlenen van ontheffing. Wij hebben aangedrongen dit beleid over te nemen, maar onze gemeente wil een beleid gebaseerd op asdruk niet in overweging nemen. Ze geeft aan de onderbouwing hiervoor gegeven is in het onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind. Maar, in dit onderzoeksrapport lezen wij niet terug dat beleid gebaseerd op totaalgewicht beter is dan beleid gebaseerd op aslast. Ook in het onderzoek naar de staat van de wegen in het buitengebied (maart 2024) gaf Grontmij niet aan dat totaalgewicht belangrijker is dan asdruk.

In de Krimpenerwaard erkent men dat de huidige samenleving anders is dan 50 jaar geleden. Transport is veranderd. Het vervoer is zwaarder, maar heeft ook meer assen. Daar begrijpt men dat in het veenweidegebied wegen meer onderhoud vragen dan elders, en Krimpenerwaard heeft de afschrijftermijn cq. financiering daarop aangepast.

Het is zeer pijnlijk te ervaren dat 8 dagen na ons overleg een collegebesluit is genomen met 25 ton als kader. Ondanks alle gesprekken, onze bezwaren en aangeleverde informatie heeft het college besloten dat over het Hoog- en Laageind maximaal 25 ton mag rijden, ongeacht wat uit het onderzoek van PPP Agro komt.

De gemeente heeft het eerder aangegeven en is ook nu duidelijk. Zwaarder verkeer dan 25 ton gaan ze actief weren, te beginnen in het plassengebied. Maar, dit doet geen recht aan het raadsprogramma; een vitale agrarische sector. Ze volgen hierin een consistente lijn: wegonderhoudskosten voor de gemeente verlagen door het noodzakelijk transport voor bedrijven onmogelijk te maken door effectieve handhaving. De baten voor de gemeente lijken duidelijk. Maar als de melk niet meer wordt opgehaald, houdt het op. Boeren zullen hun bedrijf hierdoor moeten stoppen. Goede wegen in het buitengebied zijn niet alleen in het belang van boeren, maar zeker ook een algemeen belang. Het is niet rechtvaardig om onze sector met de consequenties op te zadelen.

De boeren in Bodegraven-Reeuwijk maken zich ernstig zorgen. Dit college houdt vast aan haar lijn: noodzakelijk transport voor de agrarische sector onmogelijk maken. Daarbij wordt onze inbreng terzijde gelegd, terwijl de raad u het beeld geeft dat het college haar best doet een "*goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden*[1]". En dat ze dit doet "*met oog voor ieders belang*". Het belang van de agrarische sector wordt hier jarenlang niet onderkent en geschaad.

Wij vragen u het college te verzoeken, met onze argumenten als achtergrond, het totaal gewicht van 25 ton te herzien en hedendaagse, werkbare en toekomstbestendige oplossingen te realiseren.

[1] RIB nr 42

Als er vragen of opmerkingen zijn, dan kunt u mij bellen of mailen.

Met vriendelijke groet,
namens LTO Noord Groen[redacted],

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]@hotmail.com

Werkgroep C-wegen:
[redacted]

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/21/2025 9:46:52 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 092. RE: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Prima.

Ter info VIOS heeft een geoadviseur in de arm genomen en betwist onze uitkomsten van de berekening Hoogeind Laageind.
Ik heb onze geoadviseur gevraagd om aanwezig te zijn bij een overleg. Ik wacht wel 1st de stabiliteitsberekeinng van Negenviertel/Oukoopsedijk af. Die wordt door een andere partij gemaakt. Dan hebben we 2 onafhankelijke principes voor de berekening en kunnen we dt meenemen naar de externe adviseur.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Team Wegen en Verkeer
5.1.2e
Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 20 mei 2025 13:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Mooi verwoord 5.1.2e 😉. Ik begreep dat 5.1.2e, DJ en 5.1.2e donderdag LTO spreken (kwartaaloverleg). Wil je een belletje naar 5.1.2e doen om te delen wat jij hierbij ziet?

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 20 mei 2025 09:44
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Ha 5.1.2e,

Als er nog behoefte is aan technische beantwoording over hun verkeerde interpretatie van het rapport, dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Team Wegen en Verkeer
5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 20 mei 2025 08:51
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Goedemorgen. 5.1.2e zet'm even in mijn voorraad. Ik stem maandag met Robin af hoe het college wenst te reageren. Ik kom er daarna op terug

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 20 mei 2025 08:35
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Beste collega's,

Gister is een brief van de LTO binnengekomen over de C-wegen.
Dit als reactie op de RIB en de besluiten van het college.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Adviseur verkeer en vervoer
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

0172-522 522 / 5.1.2e
5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl
www.bodegraven-reeuwijk.nl
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @hotmail.com>
Verzonden: maandag 19 mei 2025 11:04
Aan: Postbus 'Info' <info@bodegraven-reeuwijk.nl>; Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Brief van LTO Groene Hart mbt C-wegen

Geachte lezer,

In de bijlage vindt u de brief van LTO Groene Hart.
Deze brief is bestemd voor de raadsleden en college van B&W.
Zou u een ontvangstbevestiging willen mailen, zodat ik weet dat de brief in goede orde ontvangen en door de juiste afdelingen in behandeling is genomen.

Vriendelijke groet,
5.1.2e
Bestuurslid LTO Groene Hart

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/21/2025 10:37:35 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 093. reactie brief LTO

Ha Robin,

Ter info alvast even een technische reactie op dit onderdeel uit de brief van LTO

Het rapport geeft overigens aanknopingspunten om te concluderen dat de weg een hogere belasting ook nu al aan kan. Een citaat uit dit rapport: *"Het doel van de voorliggende rapportage is om inzichtelijk te maken in welke mate het Laageind en Hoogeind geschikt te maken is voor een verhoging van de voertuigbelasting naar 50 ton. De wegfundering, conform de nieuwe adviezen, is reeds geschikt voor het toestaan van deze hogere voertuigbelasting."* Maar in rapport zijn ook tegenstrijdigheden te lezen. Elders staat namelijk dat zonder enige aanpassing deze weg zelfs 10 ton niet zou aankunnen.
Wij willen u wijzen op het beleid van buurgemeente Krimpenerwaard. In dat beleid is niet het totaalgewicht van vervoer, maar de asdruk van het vervoer bepalend voor het verlenen van ontheffing. Wij hebben aangedrongen dit beleid over te nemen, maar onze gemeente wil een beleid gebaseerd op asdruk niet in overweging nemen. Ze geeft aan de onderbouwing hiervoor gegeven is in het onderzoek naar de constructie van het Hoog- en Laageind. Maar, in dit onderzoeksrapport lezen wij niet terug dat beleid gebaseerd op totaalgewicht beter is dan beleid gebaseerd op aslast. Ook in het onderzoek naar de staat van de wegen in het buitengebied (maart 2024) gaf Grontmij niet aan dat totaalgewicht belangrijker is dan asdruk.
In de Krimpenerwaard erkent men dat de huidige samenleving anders is dan 50 jaar geleden. Transport is veranderd. Het vervoer is zwaarder, maar heeft ook meer assen. Daar begrijpt men dat in het veenweidegebied wegen meer onderhoud vragen dan elders, en Krimpenerwaard heeft de afschrijftermijn cq. financiering daarop aangepast.

Uitgangspunt bij het project Hoogeind/Laageind was om te kijken of de weg geschikt te maken is voor 50t voertuigen. Door een stabiliteitsberekening is duidelijk geworden dat de grond onder de wegconstructie onvoldoende stabiel is voor de gewenste voertuigen.
De wegconstructie (asfalt+funderingslaag) is wel geschikt te maken voor zware belasting in de nieuwe situatie tegen beperkte meerkosten.
LTO leest blijkbaar niet dat er 2 onderdelen zijn: de wegconstructie en de ondergrond. Ze noemen dit tegenstrijdig.
Met alleen asdruk als parameter voorkomen we nog niet de problemen in de ondergrond. Zoals we al een keer besproken hebben, is de tussenafstand van de assen medebepalend.

Ter info: VIOS heeft een eigen geoadviseur in de arm genomen om onze stabiliteitsberekening te controleren. Die komt op een positief resultaat uit met een veiligheidsfactor die wel ruim voldoet aan de norm.
Ik wacht nog even de stabiliteitsberekening af van Negenviertel/Oukoopsedijk van een andere Geoadviseur. Dan heb ik 2 onafhankelijke berekeningen en kunnen we in overleg met de adviseur van VIOS, samen met onze geoadviseur.

Mocht je verder nog vragen hebben, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Team Wegen en Verkeer
5.1.2e
Gemeente Bodegraven Reeuwijk

From: "Robin Kersbergen" <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/22/2025 8:10:24 PM
To: "[redacted]" <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>, "[redacted]" <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>, "[redacted]" <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 094. RE: Verzoek om reactie

Ha [redacted],

Voor wat betreft het verkeersbesluit: we zullen het ongetwijfeld ergens hebben, maar wat in ieder geval als een paal boven water (of beter gezegd langs de weg) staat, is dat aan het begin van het Hoogeind in het dorp in ieder geval vanaf november 2006 (oudste beelden die ik kan opduikelen) borden stonden die de beperking van 10 ton aangeven. Het ontheffingenbeleid zal er destijds ook al wel zijn geweest, maar kan ik online helaas niet terugvinden.

Voor wat betreft de agrariërs denk ik dat het goed is om te zeggen dat we ons als gemeente zeer bewust zijn van hun rol in het behoud van ons landschap, en dat ons er ook veel aan gelegen is om dat zo te houden. Dat neemt niet weg dat er grenzen zijn aan wat redelijk en billijk is om te investeren in de ondergrond. De volgens prognoses benodigde € [redacted] extra voor enkel het Hoogeind en Laageind zien we in ieder geval niet als proportioneel. We zoeken daarom nadrukkelijk verder naar de ruimte om transport zwaarder dan 25 ton te faciliteren, op een manier die de veiligheid van de weg en de kosten van het beheer niet in gevaar brengt. Andersom vragen we ook van de gebruikers om mee te denken in de mogelijkheden die er zijn om over te schakelen naar lichter transport. We zien in het plassengebied dat er inmiddels aangepaste voertuigen rondrijden van bijvoorbeeld onze buitendienst, enkele ondernemers, de afvalinzamelaar en de brandweer. Als er van beide kanten gezocht wordt naar ruimte, wordt de kans dat we in het midden een werkbare oplossing vinden groter.

Is het zomaar even een iets langer antwoord geworden, deels een herhaling van wat er in de RIB stond, maar hopelijk iets waar we wat mee kunnen. Indien het de zegen van @[redacted] kan wegdragen, uiteraard.
Met vriendelijke groet,

Robin Kersbergen
Wethouder
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: [redacted] <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: donderdag 22 mei 2025 12:57
Aan: [redacted] <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>; [redacted] <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: Robin Kersbergen <[redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: Verzoek om reactie

Hoi [redacted],

Zie onderstaand – hoe zit dat met VIOS?

@[redacted], heb jij een suggestie voor een reactie op de 2e vraag? Dat is natuurlijk niet onze bedoeling en we onderzoeken samen (PPP Agro) waar de mogelijkheden zitten …. Etc?

[redacted]

Van: 5.1.2e <5.1.2e @planet.nl>
Verzonden: donderdag 22 mei 2025 11:50
Aan: Postbus 'Communicatie' <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Verzoek om reactie

Beste communicatieadviseurs/hoi 5.1.2e,

Ik heb 5.1.2e, directeur VIOS-trappenfabriek, gesproken. Die zegt dat hij de gemeente heeft gevraagd om stukken waaruit blijkt dat het verkeersbesluit waaraan de gemeente refereert (belasting 10 ton en uitzonderingen voor voertuigen tot 25 ton) daadwerkelijk genomen is. Hij betwijfelt dat, heeft het besluit opgevraagd maar volgens hem (nog) niet ontvangen.

Wat is de reactie van de gemeente hierop.

Verder geeft LTO Noord Groene Hart aan dat agrarische ondernemers hun bedrijf moeten sluiten als de gemeente handhavend gaat optreden, omdat ze zijn aangewezen op zwaardere voertuigen voor bijvoorbeeld afvoer van melk en mest.

Wat is de reactie van de gemeente hierop?

Hoor het graag, 5.1.2e

From: "Postbus 'Communicatie" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 5/23/2025 9:28:20 AM
To: '5.1.2e " <5.1.2e @planet.nl>
Cc:
Subject: 095. RE: Verzoek om reactie

Goeiemorgen 5.1.2e,

Het klopt dat VIOS dat verkeersbesluit niet onlangs van ons heeft gekregen. We hebben 5.1.2e nav zijn vraag laten weten dat we er geen historisch materiaal van hebben kunnen vinden.
Wat ook bij hem bekend is, is dat de borden die de beperking van 10 ton aangeven, er in ieder geval al vanaf november 2006 staan, weten we van foto's.
Verkeersbesluiten van voor 2016 staan niet in het archief van het gemeenteblad. Overigens is het zo dat de regelgeving over verkeersborden voor de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 minder strikt was en er geen formeel verkeersbesluit voor nodig was.

Je tweede punt:
Als gemeente zijn we ons zeer bewust van de rol van agrariërs in het behoud van ons landschap. Er is ons dan ook veel aan gelegen om dat zo te houden. Dat neemt niet weg dat er grenzen zijn aan wat redelijk en billijk is om te investeren in de ondergrond. De volgens prognoses benodigde 5.1.2e extra om enkel het Hoogeind en Laageind geschikt te maken voor zwaarder transport, zien we in ieder geval niet als proportioneel. We zoeken daarom samen nadrukkelijk verder naar de ruimte om transport zwaarder dan 25 ton te faciliteren, op een manier die de veiligheid van de mensen, de weg en de kosten van het beheer niet in gevaar brengt. Door eigen onderzoek, maar ook met VIOS en met de agrariërs. Want andersom vragen we ook van de gebruikers om mee te denken in de mogelijkheden die er zijn om over te schakelen naar lichter of ander transport. Als we nu niet gaan handhaven, dan kunnen we de wegen niet in stand houden en verwachten we ongelukken.
Het is geen optie om nu niets te doen, er moet iets gebeuren.
We zien in het plassengebied dat er inmiddels aangepaste voertuigen rondrijden van bijvoorbeeld onze buitendienst, enkele ondernemers, de afvalinzamelaar en de brandweer. Als er van beide kanten gezocht wordt naar ruimte, wordt de kans groter dat we in het midden een werkbare oplossing vinden.

Naast de bedrijfsvoering van de agrariërs en van VIOS, spelen de belangen van de dorpsbewoners ook een rol: In de dorpsvisie Driebruggen staat genoemd dat veel inwoners (vracht)verkeer door het dorp graag beperkt of zelfs geweerd zouden zien. Het zware verkeer voor het Hoogeind en het Laageind moet namelijk ook allemaal door Driebruggen en Waarder heen, van en naar de A12.

Ik hoop dat dit jou verder brengt met een eventueel verhaal.

Hartelijke groet,

5.1.2e
Team Communicatie

M 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @planet.nl>
Verzonden: donderdag 22 mei 2025 11:50
Aan: Postbus 'Communicatie' <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Verzoek om reactie

Beste communicatieadviseurs/hoi 5.1.2e,

Ik heb 5.1.2e, directeur VIOS-trappenfabriek, gesproken. Die zegt dat hij de gemeente heeft gevraagd om stukken waaruit blijkt dat het verkeersbesluit waaraan de gemeente refereert (belasting 10 ton en uitzonderingen voor voertuigen tot 25 ton) daadwerkelijk genomen is. Hij betwijfelt dat, heeft het besluit opgevraagd maar volgens hem (nog) niet ontvangen.

Wat is de reactie van de gemeente hierop.

Verder geeft LTO Noord Groene Hart aan dat agrarische ondernemers hun bedrijf moeten sluiten als de gemeente handhavend gaat optreden, omdat ze zijn aangewezen op zwaardere voertuigen voor bijvoorbeeld afvoer van melk en mest.

Wat is de reactie van de gemeente hierop?

Hoor het graag, 

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/2/2025 8:03:09 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, <5.1.2e @ppp-agro.nl>
Cc:
Subject: 096. overleg 19 juni

Hallo 5.1.2e , 5.1.2e en 5.1.2e ,

Er staat voor 19 juni een fysiek overleg gepland over de tussenstand van het onderzoek naar de mogelijkheden voor aanpassen bedrijfsvoering van agrariërs bij Hoogeind/Laageind/Oukoopsedijk.
Vanwege een complete dag (extern en moeilijk in te plannen) voor afstemming projectopdrachten komende jaren met alle beheerders, gaat het mij niet lukken.
Eventueel kan ik via teams, maar voorkeur om een andere dag in te plannen.
In geval van nood zou ik ook de week erna op dinsdag kunnen (heb ik verlof, maar kan even langskomen).
Hoor graag wat er mogelijk/wenselijk is.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Team Wegen en Verkeer
5.1.2e
Gemeente Bodegraven Reeuwijk

From: "Robin Kersbergen" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/4/2025 8:40:20 PM
To: "5.1.2e " <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 097. Technische vragen C-wegen t.b.v. op te stellen memo

Dag 5.1.2e,

Het leek me goed om een aantal vragen die vaak terugkomen rond C-wegen even op een rijtje te zetten, zodat we ze in vraag-antwoord-vorm kunnen verwerken in een memo of iets van dien aard. Mijn verwachting is dat ons dat kan gaan helpen bij de discussie over het C-wegenbeleid in de commissie ruimte in september/oktober, alsmede de verdere planvorming rond Hoogeind/Laageind en eventueel Negen Viertel/Oukoopsedijk. Liefst niet al te lang, maar sommige dingen laten zich niet in drie zinnen vatten. Voor sommige dingen kunnen we wellicht ook nog wat hergebruiken uit je memo van 20 januari 2025.

- Kan er niet beter op aslast worden gestuurd in plaats van op het totaalgewicht van voertuigen? Wat is het effect hiervan op de wegstabiliteit, -levensduur en kosten?
- Is de belastbaarheid van de weg qua gewicht niet veel hoger als de voertuigen op luchtvering rijden?
- Wat is het effect van lichter transport op de verkeersveiligheid als het aantal ritten bij gelijkblijvend transportvolume verveelvoudigd?
- In de geotechnische berekeningen voor Hoogeind-Laageind is uitgegaan van voertuigen met een lengte van 6 meter (10 en 20 ton) en van 10 meter (50 ton), resulterend in een bijbehorende waarde van verkeersbelasting in kN/m². Zou het bij langere voertuigen mogelijk zijn om met een hoger totaalgewicht toch op een veilige waarde van de verkeersbelasting in kN/m² te komen? Kunnen hier een aantal rekenvoorbeelden van worden gegeven?
- Is de weg niet veel eenvoudiger stabiel te maken door de weg uit te voeren in doorlopend gewapend beton en/of deze te onderheien? Wat betekent dit voor de kosten van aanleg en onderhoud?
- Andere wegbeheerders schrijven wegen in een kortere tijd af. Zou dat bij ons ook niet een reëlere optie zijn in plaats van de wegen licht uitvoeren?

Tot zover even wat me nu te binnen schiet. Wordt wellicht later nog aangevuld. Alvast bedankt!
Met vriendelijke groet,

Robin Kersbergen
Wethouder
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

From: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/5/2025 8:09:56 AM
To: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 098. RE: doorgaand zwaar verkeer hoog- en laageind.

Goedemorgen 5.1.2e,

Als we op hoogeind en laageind ontheffingbeleid invoeren waarbij alles boven de x ton ontheffing aan moet vragen en we dit met camera's monitoren, betekent dat volgens mij dat iedereen die te groot/zwaar is en geen ontheffing heeft een prent krijgt. Doorgaand verkeer ontheffen we niet, waardoor je op die manier het doorgaande kwijt raakt.

- *Klopt dat? Ja, dat is correct. Groot- en zwaar verkeer dat zijn herkomst-/ bestemming heeft in gebied voorzie je van een ontheffing en komt op een digitale 'witte lijst' in het systeem. Al het groot- en zwaar verkeer dat niet op deze lijst staat en geen ontheffing heeft, wordt geregistreerd en ontvangt een boete achteraf.*
- *Heb je zicht op dat aandeel? Ja, dat inzicht is er. Moet ik even nakijken.*
- *Krijgt onze buurgemeente dan een probleem, oftewel moeten we daar iets mee? Buurgemeente krijgen geen probleem. Groot- en zwaar verkeer kan via het bovenliggend wegennetwerk A12, N207, N458, N228, N210 en de N204 de gemeenten aanrijden die om ons heen liggen.*

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Tel: 0172–522 522 5.1.2e
www.bodegraven-reeuwijk.nl
5.1.2e
Chat met mij via Teams

Van: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: woensdag 4 juni 2025 16:39
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: doorgaand zwaar verkeer hoog- en laageind.

Ha 5.1.2e, vraagje. Als we op hoogeind en laageind ontheffingbeleid invoeren waarbij alles boven de x ton ontheffing aan moet vragen en we dit met camera's monitoren, betekent dat volgens mij dat iedereen die te groot/zwaar is en geen ontheffing heeft een prent krijgt. Doorgaand verkeer ontheffen we niet, waardoor je op die manier het doorgaande kwijt raakt.

- Klopt dat?
- Heb je zicht op dat aandeel?
- Krijgt onze buurgemeente dan een probleem, oftewel moeten we daar iets mee?

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/5/2025 2:18:56 PM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 099. RE: HELE | Ondernemers hoog- en laageind

DOEN!

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: donderdag 5 juni 2025 09:58
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: HELE | Ondernemers hoog- en laageind

Ter info

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 5 juni 2025 09:57
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: ondernemers hoog- en laageind

Ha 5.1.2e, goedemorgen,

Ik werd net door 5.1.2e gebeld. Hij was benaderd door de rietdekker. Waarom wordt er met iedereen gesproken behalve met ons.. oftewel, deze hadden we gisteren op tafel.
Bij 5.1.2e wel benoemd dat het ons verrast dat ze, ondanks alle uitnodigingen de afgelopen 2 jaar we ze niet gehoord of gezien hebben. Maargoed, feit is dat we ze in hetzelfde tijdspad willen spreken conform dezelfde aanpak (inventariseren, onderzoeken, adviezen, etc.). Nu heb ik jou de vraag gesteld, maar 5.1.2e gaf ook aan dat zij dit konden doen. ik heb hier budget voor. Verzoek aan jou is om hem even te bellen en af te stemmen wat jullie het handigste vinden (wie doet wat). Voor mij is elke uitkomst prima, als ze maar op korte termijn te horen krijgen dat we graag met ze in gesprek gaan.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 4 juni 2025 16:53
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: ondernemers hoog- en laageind

Ha 5.1.2e,

Gisteren hadden we projectoverleg over Hoogeind en Laageind waarin we het volgende constateerde:

In het project doen we de goede dingen naar aannemers PPAgro (externe) loopt op agrariërs, 5.1.2e loopt op de VIOS. Nu komen we er achter dat er ook een stuk of 9 ondernemers zijn (divers, van groenvoorziener tot dakdekker) die zie nog niet roeren. Niet in het project zelf, maar ook niet nav de communicatie en krantenberichten. Dit zit wel bedrijven die we vanuit relatiebeheer zouden willen bezoeken om te horen of er een knelpunt is, welke mogelijkheden ze zien, etc. 5.1.2e gaf aan dit wel te willen doen, maar hier vanzelfsprekend wel tijd voor nodig te hebben. Het gaat om de periode juni/juli. Zie je mogelijkheden 5.1.2e hiervoor vrij te maken of hier keuzes voor voor te leggen?

@5.1.2e, mocht het je helpen bij bijvoorbeeld VIOS dan ben ik ook bereid een keer naar voren te stappen; laat het maar weten.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/10/2025 9:28:23 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 100. Re: ondernemers hoog- en laageind

5.1.2e,

Vanmorgen met 5.1.2e gesproken over zijn inzet het tijdbeslag voor eventuele extra contacten ondernemers Hoog-Laageind. Dit extra tijdbeslag past niet naast de huidige werkzaamheden w.o. afmaken van de het marktbeleid en extra taken beleid economie die door hem zijn in te vullen. Dus graag optie PPP Agro hiervoor inzetten.

groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: donderdag 5 juni 2025 10:09
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: ondernemers hoog- en laageind

Hoi 5.1.2e,

Ik denk (met goed recht) dat de voorkeur van 5.1.2e eruit gaat dat we gebruik maken van PPP Agro voor deze 9 a 10 ondernemers. Het inzicht creëren, vertrouwen winnen en met gedragen voorstellen komen gaat best veel tijd in zitten zeker als de schaal x10 gaat. Dinsdag is 5.1.2e terug van vakantie. Dan pak ik dit punt met hem op, laat ik het jou horen en stem ik dat met 5.1.2e af. Want ieder scenario heeft zijn voor een nadelen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Raadhuisplein 1, 2411 BD Bodegraven
T: 5.1.2e (ma t/m do)
E: 5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl
I: www.bodegraven-reeuwijk.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: donderdag 5 juni 2025 09:57
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: ondernemers hoog- en laageind

Ha 5.1.2e, goedemorgen,

Ik werd net door 5.1.2e gebeld. Hij was benaderd door de rietdekker. Waarom wordt er met iedereen gesproken behalve met ons.. oftewel, deze hadden we gisteren op tafel.
Bij 5.1.2e wel benoemd dat het ons verrast dat ze, ondanks alle uitnodigingen de afgelopen 2 jaar we ze niet gehoord of gezien hebben. Maargoed, feit is dat we ze in hetzelfde tijdspad willen spreken conform dezelfde aanpak (inventariseren, onderzoeken, adviezen, etc.). Nu heb ik jou de vraag gesteld, maar 5.1.2e gaf ook aan dat zij dit konden doen. ik heb hier budget voor. Verzoek aan jou is om hem even te bellen en af te stemmen wat jullie het handigste vinden (wie doet wat). Voor mij is elke uitkomst prima, als ze maar op korte termijn te horen krijgen dat we graag met ze in gesprek gaan.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 4 juni 2025 16:53
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: ondernemers hoog- en laageind

Ha 5.1.2e,

Gisteren hadden we projectoverleg over Hoogeind en Laageind waarin we het volgende constateerde:

In het project doen we de goede dingen naar aannemers PPAgro (externe) loopt op agrariërs, 5.1.2e loopt op de VIOS. Nu komen we er achter dat er ook een stuk of 9 ondernemers zijn (divers, van groenvoorziener tot dakdekker) die zie nog niet roeren. Niet in het project zelf, maar ook niet nav de communicatie en krantenberichten. Dit zit wel bedrijven die we vanuit relatiebeheer zouden willen bezoeken om te horen of er een knelpunt is, welke mogelijkheden ze zien, etc. 5.1.2e gaf aan dit wel te willen doen, maar hier vanzelfsprekend wel tijd voor nodig te hebben. Het gaat om de periode juni/juli. Zie je mogelijkheden 5.1.2e hiervoor vrij te maken of hier keuzes voor voor te leggen?

@5.1.2e, mocht het je helpen bij bijvoorbeeld VIOS dan ben ik ook bereid een keer naar voren te stappen; laat het maar weten.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/12/2025 9:01:30 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 101. FW: escalatie vraagstuk routering zwaar verkeer

Memo tbv ons overleg zometeen

Hartelijke groet,

5.1.2e

Regisseur domein Ruimte

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 4 juni 2025 16:36
Aan: Petra Timmermans <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: escalatie vraagstuk routering zwaar verkeer

Ha Petra, zie bijlage.

Groet,
5.1.2e

Beste Petra,

4-6-25

Op dit moment ben ik de trekker van het vraagstuk ‘routering zwaar verkeer’, oftewel zwaar verkeer en het gebruik van de C-wegen. Dit vraagstuk speelt al jaren. Een lange periode waarin er geen formele gedoog-besluiten zijn genomen maar colleges wel accepteerde, ontwikkelingen hebben gefaciliteerd en hebben uitgedragen dat er uitzonderingen, maatwerk etc kwam. Veel mondelinge toezeggingen met de focus op de landgebruikers. Niet op andere knelpunten en doelgroepen 5.1.2e 5.1.2e Met de aanleiding van camera’s plassengebied en herinrichting hoog- en laageind (en later nog de meije) is het momentum er nu wel.

In het proces is met brede bestuurlijke afstemming zo gestuurd dat er een urgentie en noodzaak is. Hierdoor reageren raadsleden, agrarisch, LTO etc. Heel begrijpelijk en het goede signaal dat urgentie wordt gevoeld. Het is primair een urgentie en gevoel van ‘onze bedrijfsvoering wordt onmogelijk gemaakt’. Dit zijn we aan het richten op: ja, het moet anders en we gaan met elkaar kijken wat er nodig is. Dit heeft consequentie en effecten. Die moeten juist op tafel komen. Daarom drie onderzoeken: technische mogelijkheden, wat kan er in bedrijfsvoering worden veranderd (PPO-agro) en hetzelfde onderzoek voor VIOS (incl. onderzoek naar verplaatsen). De noodzakelijk urgentie om partijen in beweging te krijgen kan er alleen zijn als die er bestuurlijk ook op wordt gehouden. En daar gaat het op dit moment mis, waarvoor ik je nu bericht.

<u>Citaten uit laatste collegebesluit, RIB 13 mei 2025, Z/23/150671 / DOC-25472457.</u>

“Met deze raadsinformatiebrief informeren we u over de besluitvorming rond de herinrichting van het Hoogeind en Laageind. De noodzaak tot herinrichting blijkt uit de technische (met het oog zichtbare en niet zichtbare) staat van de weg en de wegconstructie. Hierbij ligt er de uitdaging om de goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te vinden. Wij doen dit vanuit geldende kaders en met oog voor ieders belang. “

“Op 6 mei ‘25 heeft het college het definitieve ontwerp voor de reconstructie van Hoogeind en Laageind vastgesteld. Dit ontwerp gaat uit van een inrichting volgens het geldende verkeersregiem: een gewichtsbeperking van 10 ton, met ontheffing tot maximaal 25 ton. Dit is conform het huidige C-wegenbeleid.”

“De beperkingen op het toegestane gewicht op de wegen zijn er niet zonder reden: de verkeersveiligheid staat voorop. Niet alleen het autoverkeer, maar ook kwetsbaardere fietsers

en wandelaars gebruiken de weg. Daarbij gaat het om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners en voor de vele recreanten. Daarnaast willen we schade voorkomen. Dit gaat ook weer over leefbaarheid, maar ook om kosten voor herstel aan weg en daarmee risico voor chauffeurs. Tot slot willen we voorkomen dat wegen worden geblokkeerd voor hulpdiensten. Tegelijk genereert de huidige vorm van bedrijfsvoering zwaar verkeer. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in transport van hout en transport van mest. De inzet van het college is om met zorgvuldigheid te komen tot reducering van zwaar en groot verkeer."

"De agrarische sector is van waarde voor onze gemeente. In onze Toekomstvisie benoemen wij expliciet dat het open veenweidelandschap mede in stand wordt gehouden door agrarisch gebruik. De boerenbedrijven zijn niet alleen voedselproducenten, maar ook beheerders van natuur, landschap en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord 'Eerlijk aan de slag' hebben wij dan ook als uitgangspunt gekozen dat wij boeren niet willen beperken, maar juist ondersteunen in de zoektocht naar toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit, binnen de fysiek en financieel noodzakelijk opgelegde kaders. Daarbij hoort ook dat wij agrariërs stimuleren dit vraagstuk beet te pakken en hierin mee te denken over infrastructuur, routes en eventuele aanpassingen op het erf. Hierdoor kunnen economische vitaliteit en leefbaarheid hand in hand gaan."

"Met de aanstaande herinrichting is het probleem dat er al jaren te groot en zwaar verkeer op deze wegen rijdt, meer dan actueel. Toekomstvisie en dorpsvisies richten zich, niet zonder reden, op het reduceren van zwaar verkeer."

<u>De Actualiteit</u>

Robin is de portefeuillehouder (verkeer). Hierin werkt hij vooral samen met Dirk-Jan (agrarisch) en Jan-Leendert (dorpswethouder en vooral VIOS). Ik merk dat de lijn die het college in de RIB heeft vastgesteld niet consequent door bestuurders wordt gedeeld. Sterker nog: wordt afgezwakt. Dit blijkt onder andere uit de volgende uitspraken die zijn gedaan:

22-5, kwartaaloverleg LTO, agendapunt 'belastbaarheid van de wegen', Dirk-Jan: "Gemeente heeft vanuit LTO een brief met stevige vragen ontvangen over de belastbaarheid van wegen, gericht op zwaar agrarisch vervoer (>25 ton). Noodzakelijk agrarisch vervoer moet volgens DJ altijd mogelijk blijven. PPAgro doet onderzoek naar de ondergrond en belastbaarheid van de wegen, waarbij DJ de modelberekeningen ter discussie stelt door op te merken dat er al jaren zwaar verkeer rijdt en hij zich afvraagt of de verzakkingen acuut erger zijn geworden. In kaart wordt o.a. gebracht welk vervoer noodzakelijk is en gekeken wordt naar o.a. belastbaarheid van wegen in relatie tot asdruk, gewicht en luchtvering. Alleen noodzakelijk vervoer boven 25 ton zou moeten kunnen, maar hoe dit vorm krijgt, is nog onderwerp van gesprek. DJ laat

weten dat de wethouder verkeer open voor gesprek staat, mits veiligheid geborgd is. Mogelijkheden zoals damwanden worden besproken, maar berekening geeft €5.1.2f aan kosten. 5.1.2e denkt dat het voor minder kan. De brief van LTO is afgelopen dinsdag in de gemeenteraad besproken. Gemeenteraad vraagt om snelle duidelijkheid en perspectief voor de agrariërs. “

Verder gaf een wethouder aan dat de ambtenaren niet zo ingewikkeld moeten doen, die techneuten van ruimte zien het niet goed, natuurlijk gaan we de bedrijfsvoering van die ondernemers niet verstoren.

Vanuit de projectsturing maakt deze gang van zaken het onmogelijk om hier goed in te sturen. Daarnaast merkt is het feit dat er een andere lijn wordt uitgedragen, bestuurders elkaar niet afdekken door collega’s wordt gezien en betrouwbaarheid niet vergoot. Ik vind het belangrijk dit naast het signaleren bespreekbaar te maken. Dit is cultuur en hebben we met elkaar nodig om beter van te worden.

Wat we nodig hebben:

- Een college die rug aan rug staat en robin als portefeuillehouder ondersteunt in de vastgestelde richting
- Concensus over de boodschap die we uitdragen en waar ik dus op moet sturen. Ik hoor nu “het gaat al jaren goed, we moeten vooral die ondernemers niet te moeilijk maken”. Als dat het is ook prima, maar stel dat dan vast. Of ik stuur daarop, of we zetten serieus met elkaar in op het maximaal reduceren van zwaar verkeer ten behoeve van schades die we altijd hebben en belang van andere gebruikers in het gebied die compleet onderbelicht blijven in de geluiden die het college afgeeft (denk aan vastgestelde dorpsvisies)

Ik deel deze zorg met je en hoor graag hoe jij (of in MT) hier tegenaan kijkt. Welke vervolgstappen nemen we om scoop, verwachting en samenwerking weer op orde te krijgen?

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/12/2025 12:03:09 PM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 102. verslagen 5.1.2e

Hallo 5.1.2e ,

Bijgaand de verslagen van de gesprekken met 5.1.2e .
Het eerste verslag is langs 5.1.2e en 5.1.2e gegaan, die opmerkingen zijn verwerkt.

Akkoord als ik beide verslagen ook even naar de wethouder stuur?

Ik heb 5.1.2e bericht dat ik de verslagen volgende week hoop toe te zenden, dus graag spoedig reactie.

Groet, 5.1.2e

Beknopt verslag overleg 3 april 2025 inzake bezwaar verkeersbesluit en oplossingen voor 5.1.2e :

Wethouder Kersbergen heet de aanwezigen welkom en refereert aan het gesprek in januari bij 5.1.2e dat ten doel had oplossingsrichtingen te verkennen voor het probleem dat 5.1.2e ervaart nadat de gemeente het verkeersbesluit heeft genomen dat landbouw- en vrachtvoertuigen niet zijn toegestaan in het plassengebied. Daarbij stonden met name nog twee punten open:

- Er zijn nog vraagtekens hoe het vervoer van mest kan worden geregeld;
- Onderzoek naar de verruiming van 20 naar 25 ton voor het deel Oukoopsedijk (vanaf Negenviertel naar 5.1.2e , ca 300 meter)

Hij geeft aan dat de problematiek van deze situatie geldt voor alle C-wegen binnen de gemeente, bijvoorbeeld ook voor het Hoogeind-Laageind.

Ten behoeve van het gesprek vandaag stelt 5.1.2e voor een voorstelrondje te doen met daaraan verbonden een doelstelling voor een ieder kenbaar te maken.

Aanwezigen + doelstelling:

5.1.2e **:** eigenaar van het bedrijf, het doel is om de bereikbaarheid van het bedrijf te waarborgen, zodat het bedrijf door kan, waarbij de wens wordt uitgesproken om te spreken van een gezamenlijk plan.

5.1.2e **:** borden en camera's staan er al en dat geeft spanning, het doel is om een oplossing te zoeken en concrete afspraken te maken.

5.1.2e **:** zus van 5.1.2e en 5.1.2e , doelstelling is goede communicatie over en weer.

5.1.2e **:** werkzaam bij het team juridische zaken en betrokken bij de bezwaarprocedure en in die hoedanigheid op verzoek van 5.1.2e en 5.1.2e bij het gesprek aanwezig. Doel: verwachtingen uitspreken, goede communicatie en toekomstig traject bespreken.

5.1.2e **:** werkzaam bij PPP-Agro advies, opdracht van gemeente om problemen te verkennen en mee te denken aan oplossingsrichtingen. Doel van het gesprek is vooral kennismaken en het verkennen van situatie bij 5.1.2e .

5.1.2e **:** wegbeheerder, doelstelling: verantwoord gebruik van de weg, dat wil zeggen, veiligheid staat voorop, we weten dat er risico's zijn ten aanzien van de belastbaarheid van de weg (bovenlaag) en de ondergrond, dit risico moet beheersbaar en verantwoord zijn.

Daarnaast is het doel om verder te gaan op de ingeslagen weg met betrekking tot mogelijke oplossingen: wat zijn mogelijkheden voor mest en veevoer, het vervoer van melk lijkt oplosbaar met kleinere voertuigen in combinatie met ontheffing, want dit stukje weg (Oukoopsedijk vanaf Negenviertel tot aan 5.1.2e) is relatief gezien het sterkste stukje van de Oukoopsedijk.

5.1.2e **:** strategisch adviseur, doel is mensen weer bij elkaar te brengen, specifiek voor vandaag de belangen leren kennen en betrokkenen leren kennen.

Hr. Kersbergen: wethouder: zijn doel is belangen in balans krijgen, daarvoor moeten keuzes worden gemaakt. Die zijn (onder andere) het voorkomen van ongelukken doordat weg bezwijkt, het waarborgen van een goede verkeersveiligheid, maar ook voortzetting van het bedrijf van 5.1.2e , (en in groter verband andere bedrijven).
Hij deelt de wens om gezamenlijk tot een besluit te kunnen komen om verder te kunnen en zou graag concrete punten op tafel zien over hoe verder te gaan of wat betekent een en ander concreet om kosten en belangen “te delen” en op te lossen.

5.1.2e ; adviseur verkeer: doel is een veilige verkeerssituatie waarbij het bedrijf bereikbaar kan worden gehouden, en daartoe samen in gesprek naar oplossingen te zoeken binnen de regels.

5.1.2e **(vader)**: medestichter van bedrijf. Vanuit verleden: er heeft een ruilverkaveling plaatsgevonden in 2008- 2014: samen met provincie is een plan gemaakt om het gebied te beheren en een biologische boerderij te exploiteren. Dit is niet leuk meer door weerstand die door het bedrijf wordt ervaren.
Hij wil meegeven dat zij hechten aan de garantie die destijds is gegeven. De functie van het bedrijf moet niet worden ondergraven. De schade aan de weg zou niet op het bordje van het bedrijf moeten worden gelegd, dat is irreëel.

5.1.2e **:** Zijn zelf niet in overtreding, maar het zijn de transporteurs die met steeds grotere wagens komen.

5.1.2e **/** 5.1.2e **:** de voertuigen van 5.1.2e zelf lijken niet tot problemen te leiden, deze lijken binnen de ontheffing te vallen. Waar nodig kan worden geholpen bij het aanvragen daarvan.

5.1.2e **:** fijn dat probleem helder is, maar waarom niet 4 jaar eerder een gesprek zoals dit. Zij werden geconfronteerd met het verkeersbesluit.

Wethouder Kersbergen: heeft begrepen dat er in het verleden gesprekken zijn gevoerd, maar kennelijk is dat mislukt en daarna geen nieuwe gesprekken meer geweest, maar vanuit het verleden wel altijd de intentie geweest om mee te denken.

5.1.2e **:** de problemen die er nog zijn betreffen alleen nog voer, melk en mest.

5.1.2e **:** Gemeente is niet deskundig op het gebied van mest, dat aan regels is gebonden. Hij heeft navraag gedaan bij RVO en NVWA, maar die zijn ook niet eenduidig. Volgens de NVWA zijn er oplossingen mogelijk, bijvoorbeeld minder vracht rijden of een mobiele tank plaatsen. Maar hij begrijpt ook dat als een dergelijke tank bij Waarder komt, 5.1.2e ver moet rijden. Vandaar de vraag of een tank dan dichter bij jullie perceel worden geplaatst, zodat mest dan kan worden overgeheveld?

5.1.2e : boer-boer transsport kan gewoon, maar ladingen mest moeten bemonsterd worden. Ten aanzien van een tank op eigen perceel: dat geeft het probleem dat GPS op naam van 5.1.2e moeten staan, maar dat kan niet. 5.1.2e , die nu bij de gemeente werkt, weet hoe dat werkt. Het is fijn als hij hierbij betrokken kan worden.

5.1.2e (vader): mest betreft incidentele transporten (ca 6 keer per jaar)

5.1.2e **:** het weggebruik is op dit moment ver onder de veiligheidsnorm, dat is niet verantwoord. Een gewicht van 40 ton kan de weg niet aan, Hij is bezig met berekeningen wat maximaal zou kunnen, maar het terugdringen van zwaar verkeer blijft belangrijk.
Er zijn twee dingen: druk op wegconstructie is met beperkte investeringen te realiseren, maar druk op de ondergrond is een ander verhaal. Dit geschikt maken is enorm duur.
De berekeningen betreffen nu Negenviertel-Oukoopsedijk, maar voor Hoogeind-Laageind is al berekend dat er een groot risico is.

Wethouder Kersbergen: heeft contact gehad met ambtsgenoot in de Krimpenerwaard. Daar zijn geen echte oplossingen gevonden en hebben gekozen om een weg, over 19 jaar af te schrijven, ver onder de normale afschrijving, waarbij de kosten worden verhaald op omwonenden.

5.1.2e : Dat werkt hier niet: het probleem zit in de ondergrond, de kosten van herstel van de wegconstructie zelf zijn financieel nog wel beheersbaar, maar dat geldt niet voor de ondergrond.

5.1.2e : het probleem is duidelijk, maar hoe oplossen we dat op?

Wethouder Kersbergen: we gaan berekenen voor Negenviertel- Oukoopsedijk wat qua belasting kan. De oplossing zit met name in de mogelijkheden voor ontheffing.

Er is gekeken naar mogelijkheden om de camera's niet aan te zetten lopende het gesprek over oplossingsrichtingen, maar vanuit het belang voor het gehele gebied is dit ook weer lastig. 5.1.2e zit aan de rand van het plassengebied, dus wellicht kijken naar mogelijkheid om bijvoorbeeld de camera te verplaatsen, maar dat levert ook probleem op met de mogelijkheid voor bestuurders om nog om te kunnen keren.

5.1.2e **:** Hoe zit het dan met de zin uit het nieuwe stuk dat de gemeente aan de Commissie bezwaarschriften heeft gezonden?:

"niet in de lijn van de verwachting dat besluit of beleid wordt aangepast": de gemeente gaat dus niets met advies van de commissie doen.

5.1.2e **:** Die conclusie is niet juist. Het college wacht het advies van de Commissie af en kan dit advies overnemen of niet. Het verkeersbesluit (het verbod tot landvouwvoertuigen en vrachtverkeer) moet in stand moet blijven om te kunnen handhaven met camera's. Het ontheffingenbeleid is zo opgesteld, omdat de weg geen zwaar verkeer aankan. Het verkeersbesluit of het ontheffingenbeleid zijn noodzakelijk om het zwaar verkeer te kunnen weren. Dat wil niet zeggen dat we niet willen meedenken met het zoeken naar oplossingen, welke moeten worden gezocht binnen het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid, of naar oplossingen die daarbuiten vallen, zoals bijvoorbeeld het bouwen van een mesttank. Voor een dergelijke oplossing is het aanpassen van het besluit of beleid niet nodig.

Wethouder Kersbergen: hij streeft ernaar om het besluit voor het hele gebied zoveel mogelijk te laten doorgaan, dat beleid volgt de gemeente al jaren en is nodig.
In het algemeen kan een beleid aangepast worden, maar dat heeft te maken met afwegen van algemene belangen.

5.1.2e : het voortzetten van de bedrijfsvoering lukt niet binnen 20 ton of 25 ton.

5.1.2e : Hoe kunnen de voertuigen van ABZ diervoeding een ontheffing hebben ontvangen? Zij zijn veel zwaarder dan 20 ton.

5.1.2e : vult aan dat het voertuig leeg al 15 ton is.

5.1.2e : De aanvraag is gecheckt op kenteken, en op grond daarvan is ontheffing mogelijk.

Wethouder Kersbergen: De problematiek betreft vragen als: Welk risico is er? Welk risico is aanvaardbaar?

5.1.2e **:** we moeten eerst inzichtelijk krijgen wat problemen zijn, daarna kijken of deze financieel deelbaar zouden kunnen zijn.

5.1.2e : Hoeveel tijd is hiervoor?

5.1.2e : de keus is aan het college om te wachten met het nemen van een beslissing op het bezwaar.

5.1.2e **:** Een mogelijkheid kan zijn om de camera's uit te zetten.

5.1.2e : Zij zijn bereid voorlopig geen mesttransporten te doen.

5.1.2e **:** Het vervoer van melk en voer minder dan 51 ton werkt alleen, omdat Hoeve Stein de eerste zijn waar het wordt opgehaald.

5.1.2e : 5.1.2e gezegd dat we voor een paar ton uitzondering kunnen maken, maar er kan wel worden gecontroleerd.

5.1.2e : Rijden met voertuigen buiten de beleidsnormen blijft gevaarlijk. Voor Hoogeind, waar ook gereden moet worden is dit nu door berekening vastgesteld.

5.1.2e (vader): Negenviertel is beter qua weg, geldt zeker voor Hoogeind, maar een oplossing moet integraal zijn.
5.1.2e : dacht dat de afweging voor verkeer al in 2008 al was gemaakt?

Wethouder Kersbergen: kan niet terugkijken, mogelijk is verkeer zwaarder geworden, maar dit is nu de situatie en de vraag is hoe we daar mee om gaan.

5.1.2e : We moeten eerst risico's verkennen om een keuze te maken binnen verantwoorde risico's.

5.1.2e : delen van kennis met elkaar, over het totaalgewicht en de verdeling van de aslast, leidt tot begrip

(Totaalgewicht is van belang voor ondergrond
Aslast is van belang mbt de weg)

5.1.2e : de voorwaarde om niet in spits te mogen rijden, kan dat eruit?

5.1.2e : dat kunnen we meenemen in overwegingen, maar dit was een verzoek van de raad.

Wethouder Kersbergen: De optie om het ontheffingenbeleid te verruimen voor Oukoopsedijk, kan dat?

5.1.2e : Dit wordt onderzocht. De inschatting is dat zwaarder berijden tot 25t op dat deel Oukoopsedijk wel mogelijk is. Binnen het voorgestelde beleid is er ruimte om deze uitzondering te maken. Nog verder verhogen wordt onderzocht voor Negenviertel-Oukoopsedijk. Maar Hoogeind-Laageind is een ander verhaal, en aangezien dat de toegangsweg/ aanleverroute is, is verder verzwaren waarschijnlijk geen oplossing.

5.1.2e : daarnaast moet nog worden gekeken naar mogelijkheden t.a.v. mest? Bij vervolggesprekken 5.1.2e erbij vragen. Hij vraagt of mbt veevoer een eventuele verruiming tot 25 ton een optie is of dat mogelijk is (welke kosten)

5.1.2e **:** het leveren van voer duurt een uur tot 1,5 uur. Daarna moet het voertuig nog terug.

5.1.2e : zal ABZ bellen.

5.1.2e **:** het aanvragen van ontheffing voor eigen voertuigen is inmiddels mogelijk, kan eventueel gezamenlijk.

Wethouder Kersbergen/ 5.1.2e : moeten afronden ivm andere afspraken

5.1.2e (vader): begrip voor standpunten gekregen

<u>Uit te zoeken/vervolgacties:</u>
- Lijstje van Data
- onderzoek naar belastbaarheid deel Oukoopsedijk en Negenviertel
- Pauze besluit door uitstel bezwaar?
- Afspraken met bezwaarmakers over uitstellen
- Termijn?
- delen notulen

Nog nadenken over (termijn) uitstel: over ca twee weken nieuwe vergadering .
(*NB: telefonisch d.d. 10 april : in overleg met* 5.1.2e *, afspraak in de week van 5 mei (inmiddels gepland op 7 mei, verschoven naar 14 mei)*

Beknopt verslag (vervolg) gesprek 14 mei 2025:

Wethouder Kersbergen heet de aanwezigen welkom en geeft aan dat het doel van het gesprek is om de drie punten van de agenda te spreken en wat er dan verder nog ter tafel komt.

Punt 1: Stand van zaken project Hoogeind/Laageind:
Het college heeft het proces vastgesteld. Het groot onderhoud wordt uitgesteld tot januari. Dit is ook gecommuniceerd naar de raad aan de hand van een Raadsinformatiebrief (de brief is ter tafel overhandigd).

5.1.2e vraagt wat de reden voor het uitsel is geweest?

Wethouder Kersbergen geeft aan dat uitstel nodig was in verband met de aanbestedingsprocedure. Deze zou nu al uitgezet moeten worden om het onderhoud eerder te kunnen doen, maar dat zou geen recht doen aan het proces wat nog moet worden doorlopen. Uitgangspunt blijft wel: zwaar verkeer tot 10 ton met en ontheffing tot 25 ton.

Punt 2: 5.1.2e, die zich in het vorige gesprek heeft voorgesteld als projectleider, is niet meer werkzaam bij de gemeente. Om die reden zal 5.1.2e tijdelijk deze rol overnemen. Het is wel de bedoeling dat iemand anders dit project zal gaan leiden, daarvoor is een vacature uitgezet. Vooralsnog is 5.1.2e aanspreekpunt voor dit project.

Punt 3: proces bezwaar
De Commissie Bezwaarschriften heeft nog geen advies uitgebracht. Daarnaast lopen er drie onderzoeken. De resultaten daarvan worden afgewacht voordat een beslissing op bezwaar zal worden genomen. Het resultaat van het verkennende onderzoek van 5.1.2e wordt uiterlijk 1 september verwacht. Dit betekent dat, ook al is een advies van de Commissie Bezwaarschriften, de beslissing op bezwaar na 1 september zal worden genomen.

Er lopen nu drie onderzoeken:

1. Wegbeheerder: berekeningen mbt ondergrond en weg ivm maximaal mogelijk gewicht
2. 5.1.2e: inventarisatie mogelijkheden beperking zwaar verkeer in relatie tot werkzaamheden agrariërs
3. VIOS: mogelijkheden voor bedrijfsmatige exploitatie in het gebied

5.1.2e (vader) geeft aan dat in de afgelopen jaren de bedrijfsvoering al zoveel mogelijk is aangepast, waarmee de ruimte om verder maatregelen te nemen beperkt is.

5.1.2e vraagt of er voor Hoogeind/Laageind ook berekeningen worden gemaakt?

5.1.2e geeft aan dat de vragen voor onderzoek momenteel worden uitgezet en dat dit daarin ook wordt meegenomen.
Vervolgens moeten keuzes worden gemaakt die zowel financieel als praktisch zijn.

5.1.2e geeft aan dat 5.1.2e een stuk heeft besproken dat positief is voor 5.1.2e. De heer Kersbergen geeft aan dat 5.1.2e een vraag zal stellen naar aanleiding van de raadsinformatiebrief.
De raad is voornemens om het thema C-wegen ook zelf in het najaar te behandelen.

5.1.2e geeft aan dat de situatie nu erg onzeker is en dat dat niet fijn is.
5.1.2e geeft aan dit te begrijpen, maar dat de gemeente ook zorgvuldig wil zijn in haar besluitvorming.

5.1.2e vraagt of de gemeente scenario's in gedachten/ voorbereiding heeft?
5.1.2e geeft aan dat dit niet zo is, de resultaten van het onderzoek worden afgewacht.

Vervolgafspraken:

- De beslissing op het bezwaar zal (in afwachting van de onderzoeken) niet voor september worden genomen. Tot die tijd blijft de afspraak dat niet proactief zal worden gehandhaafd in stand. Indien er ontwikkelingen zijn ten aanzien van het bezwaar, worden partijen op de hoogte gehouden.
- Tevens zal 5.1.2e worden meegenomen in ontwikkelingen/ data voor zover deze toegevoegde waarde hebben
- Lopende de gesprekken met 5.1.2e wordt nu geen nieuwe datum voor een vervolgoverleg ingepland, maar als er iets is, kan 5.1.2e worden benaderd.

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/12/2025 12:28:45 PM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 103. Verslagen gesprekken Hoeve Stein ter check

Beste wethouder Kersbergen,

Bijgaand treft u ter informatie de gespreksverslagen aan met 5.1.2e .
Graag hoor ik of u nog opmerkingen heeft of akkoord bent. Na uw akkoord zal ik deze verzenden naar 5.1.2e .
Ik heb hen bericht dat ik de verslagen volgende week hoop toe te zenden, dus ik hoop op uw spoedige reactie.

Met vriendelijke groet, 5.1.2e

Beknopt verslag overleg 3 april 2025 inzake bezwaar verkeersbesluit en oplossingen voor Hoeve Stein:

Wethouder Kersbergen heet de aanwezigen welkom en refereert aan het gesprek in januari bij 5.1.2e dat ten doel had oplossingsrichtingen te verkennen voor het probleem dat 5.1.2e ervaart nadat de gemeente het verkeersbesluit heeft genomen dat landbouw- en vrachtvoertuigen niet zijn toegestaan in het plassengebied. Daarbij stonden met name nog twee punten open:

- Er zijn nog vraagtekens hoe het vervoer van mest kan worden geregeld;
- Onderzoek naar de verruiming van 20 naar 25 ton voor het deel Oukoopsedijk (vanaf Negenviertel naar Hoeve Stein, ca 300 meter)

Hij geeft aan dat de problematiek van deze situatie geldt voor alle C-wegen binnen de gemeente, bijvoorbeeld ook voor het Hoogeind-Laageind.

Ten behoeve van het gesprek vandaag stelt 5.1.2e voor een voorstelrondje te doen met daaraan verbonden een doelstelling voor een ieder kenbaar te maken.

Aanwezigen + doelstelling:

5.1.2e **:** eigenaar van het bedrijf, het doel is om de bereikbaarheid van het bedrijf te waarborgen, zodat het bedrijf door kan, waarbij de wens wordt uitgesproken om te spreken van een gezamenlijk plan.

5.1.2e **:** borden en camera's staan er al en dat geeft spanning, het doel is om een oplossing te zoeken en concrete afspraken te maken.

5.1.2e **:** zus van 5.1.2e 5.1.2e, doelstelling is goede communicatie over en weer.

5.1.2e **:** werkzaam bij het team juridische zaken en betrokken bij de bezwaarprocedure en in die hoedanigheid op verzoek van 5.1.2e 5.1.2e bij het gesprek aanwezig. Doel: verwachtingen uitspreken, goede communicatie en toekomstig traject bespreken.

5.1.2e **:** werkzaam bij PPP-Agro advies, opdracht van gemeente om problemen te verkennen en mee te denken aan oplossingsrichtingen. Doel van het gesprek is vooral kennismaken en het verkennen van situatie bij Hoeve Stein.

5.1.2e **:** wegbeheerder, doelstelling: verantwoord gebruik van de weg, dat wil zeggen, veiligheid staat voorop, we weten dat er risico's zijn ten aanzien van de belastbaarheid van de weg (bovenlaag) en de ondergrond, dit risico moet beheersbaar en verantwoord zijn.

Daarnaast is het doel om verder te gaan op de ingeslagen weg met betrekking tot mogelijke oplossingen: wat zijn mogelijkheden voor mest en veevoer, het vervoer van melk lijkt oplosbaar met kleinere voertuigen in combinatie met ontheffing, want dit stukje weg (Oukoopsedijk vanaf Negenviertel tot aan Hoeve Stein) is relatief gezien het sterkste stukje van de Oukoopsedijk.

5.1.2e **:** strategisch adviseur, doel is mensen weer bij elkaar te brengen, specifiek voor vandaag de belangen leren kennen en betrokkenen leren kennen.

Hr. Kersbergen: wethouder: zijn doel is belangen in balans krijgen, daarvoor moeten keuzes worden gemaakt. Die zijn (onder andere) het voorkomen van ongelukken doordat weg bezwijkt, het waarborgen van een goede verkeersveiligheid, maar ook voortzetting van het bedrijf van 5.1.2e, (en in groter verband andere bedrijven).
Hij deelt de wens om gezamenlijk tot een besluit te kunnen komen om verder te kunnen en zou graag concrete punten op tafel zien over hoe verder te gaan of wat betekent een en ander concreet om kosten en belangen “te delen” en op te lossen.

5.1.2e; adviseur verkeer: doel is een veilige verkeerssituatie waarbij het bedrijf bereikbaar kan worden gehouden, en daartoe samen in gesprek naar oplossingen te zoeken binnen de regels.

5.1.2e **(vader)**: medestichter van bedrijf. Vanuit verleden: er heeft een ruilverkaveling plaatsgevonden in 2008- 2014: samen met provincie is een plan gemaakt om het gebied te beheren en een biologische boerderij te exploiteren. Dit is niet leuk meer door weerstand die door het bedrijf wordt ervaren.
Hij wil meegeven dat zij hechten aan de garantie die destijds is gegeven. De functie van het bedrijf moet niet worden ondergraven. De schade aan de weg zou niet op het bordje van het bedrijf moeten worden gelegd, dat is irreëel.

5.1.2e **:** Zijn zelf niet in overtreding, maar het zijn de transporteurs die met steeds grotere wagens komen.

5.1.2e **/** 5.1.2e **:** de voertuigen van 5.1.2e zelf lijken niet tot problemen te leiden, deze lijken binnen de ontheffing te vallen. Waar nodig kan worden geholpen bij het aanvragen daarvan.

5.1.2e **:** fijn dat probleem helder is, maar waarom niet 4 jaar eerder een gesprek zoals dit. Zij werden geconfronteerd met het verkeersbesluit.

Wethouder Kersbergen: heeft begrepen dat er in het verleden gesprekken zijn gevoerd, maar kennelijk is dat mislukt en daarna geen nieuwe gesprekken meer geweest, maar vanuit het verleden wel altijd de intentie geweest om mee te denken.

5.1.2e **:** de problemen die er nog zijn betreffen alleen nog voer, melk en mest.

5.1.2e **:** Gemeente is niet deskundig op het gebied van mest, dat aan regels is gebonden. Hij heeft navraag gedaan bij RVO en NVWA, maar die zijn ook niet eenduidig. Volgens de NVWA zijn er oplossingen mogelijk, bijvoorbeeld minder vracht rijden of een mobiele tank plaatsen. Maar hij begrijpt ook dat als een dergelijke tank bij Waarder komt, 5.1.2e ver moet rijden. Vandaar de vraag of een tank dan dichter bij jullie perceel worden geplaatst, zodat mest dan kan worden overgeheveld?

5.1.2e : boer-boer transsport kan gewoon, maar ladingen mest moeten bemonsterd worden. Ten aanzien van een tank op eigen perceel: dat geeft het probleem dat GPS op naam van Hoeve Stein moeten staan, maar dat kan niet. 5.1.2e , die nu bij de gemeente werkt, weet hoe dat werkt. Het is fijn als hij hierbij betrokken kan worden.

5.1.2e (vader): mest betreft incidentele transporten (ca 6 keer per jaar)

5.1.2e **:** het weggebruik is op dit moment ver onder de veiligheidsnorm, dat is niet verantwoord. Een gewicht van 40 ton kan de weg niet aan, Hij is bezig met berekeningen wat maximaal zou kunnen, maar het terugdringen van zwaar verkeer blijft belangrijk.
Er zijn twee dingen: druk op wegconstructie is met beperkte investeringen te realiseren, maar druk op de ondergrond is een ander verhaal. Dit geschikt maken is enorm duur.
De berekeningen betreffen nu Negenviertel-Oukoopsedijk, maar voor Hoogeind-Laageind is al berekend dat er een groot risico is.

Wethouder Kersbergen: heeft contact gehad met ambtsgenoot in de Krimpenerwaard. Daar zijn geen echte oplossingen gevonden en hebben gekozen om een weg, over 19 jaar af te schrijven, ver onder de normale afschrijving, waarbij de kosten worden verhaald op omwonenden.

5.1.2e : Dat werkt hier niet: het probleem zit in de ondergrond, de kosten van herstel van de wegconstructie zelf zijn financieel nog wel beheersbaar, maar dat geldt niet voor de ondergrond.

5.1.2e : het probleem is duidelijk, maar hoe oplossen we dat op?

Wethouder Kersbergen: we gaan berekenen voor Negenviertel- Oukoopsedijk wat qua belasting kan. De oplossing zit met name in de mogelijkheden voor ontheffing.

Er is gekeken naar mogelijkheden om de camera's niet aan te zetten lopende het gesprek over oplossingsrichtingen, maar vanuit het belang voor het gehele gebied is dit ook weer lastig. Hoeve Stein zit aan de rand van het plassengebied, dus wellicht kijken naar mogelijkheid om bijvoorbeeld de camera te verplaatsen, maar dat levert ook probleem op met de mogelijkheid voor bestuurders om nog om te kunnen keren.

5.1.2e **:** Hoe zit het dan met de zin uit het nieuwe stuk dat de gemeente aan de Commissie bezwaarschriften heeft gezonden?:

"niet in de lijn van de verwachting dat besluit of beleid wordt aangepast": de gemeente gaat dus niets met advies van de commissie doen.

5.1.2e **:** Die conclusie is niet juist. Het college wacht het advies van de Commissie af en kan dit advies overnemen of niet. Het verkeersbesluit (het verbod tot landvouwvoertuigen en vrachtverkeer) moet in stand moet blijven om te kunnen handhaven met camera's. Het ontheffingenbeleid is zo opgesteld, omdat de weg geen zwaar verkeer aankan. Het verkeersbesluit of het ontheffingenbeleid zijn noodzakelijk om het zwaar verkeer te kunnen weren. Dat wil niet zeggen dat we niet willen meedenken met het zoeken naar oplossingen, welke moeten worden gezocht binnen het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid, of naar oplossingen die daarbuiten vallen, zoals bijvoorbeeld het bouwen van een mesttank. Voor een dergelijke oplossing is het aanpassen van het besluit of beleid niet nodig.

Wethouder Kersbergen: hij streeft ernaar om het besluit voor het hele gebied zoveel mogelijk te laten doorgaan, dat beleid volgt de gemeente al jaren en is nodig.
In het algemeen kan een beleid aangepast worden, maar dat heeft te maken met afwegen van algemene belangen.

5.1.2e : het voortzetten van de bedrijfsvoering lukt niet binnen 20 ton of 25 ton.

5.1.2e : Hoe kunnen de voertuigen van ABZ diervoeding een ontheffing hebben ontvangen? Zij zijn veel zwaarder dan 20 ton.

5.1.2e : vult aan dat het voertuig leeg al 15 ton is.

5.1.2e : De aanvraag is gecheckt op kenteken, en op grond daarvan is ontheffing mogelijk.

Wethouder Kersbergen: De problematiek betreft vragen als: Welk risico is er? Welk risico is aanvaardbaar?

5.1.2e **:** we moeten eerst inzichtelijk krijgen wat problemen zijn, daarna kijken of deze financieel deelbaar zouden kunnen zijn.

5.1.2e : Hoeveel tijd is hiervoor?

5.1.2e : de keus is aan het college om te wachten met het nemen van een beslissing op het bezwaar.

5.1.2e **:** Een mogelijkheid kan zijn om de camera's uit te zetten.

5.1.2e : Zij zijn bereid voorlopig geen mesttransporten te doen.

5.1.2e **:** Het vervoer van melk en voer minder dan 51 ton werkt alleen, omdat Hoeve Stein de eerste zijn waar het wordt opgehaald.

5.1.2e : 5.1.2e gezegd dat we voor een paar ton uitzondering kunnen maken, maar er kan wel worden gecontroleerd.

5.1.2e : Rijden met voertuigen buiten de beleidsnormen blijft gevaarlijk. Voor Hoogeind, waar ook gereden moet worden is dit nu door berekening vastgesteld.

5.1.2e (vader): Negenviertel is beter qua weg, geldt zeker voor Hoogeind, maar een oplossing moet integraal zijn.
5.1.2e : dacht dat de afweging voor verkeer al in 2008 al was gemaakt?

Wethouder Kersbergen: kan niet terugkijken, mogelijk is verkeer zwaarder geworden, maar dit is nu de situatie en de vraag is hoe we daar mee om gaan.

5.1.2e : We moeten eerst risico's verkennen om een keuze te maken binnen verantwoorde risico's.

5.1.2e : delen van kennis met elkaar, over het totaalgewicht en de verdeling van de aslast, leidt tot begrip

(Totaalgewicht is van belang voor ondergrond
Aslast is van belang mbt de weg)

5.1.2e : de voorwaarde om niet in spits te mogen rijden, kan dat eruit?

5.1.2e : dat kunnen we meenemen in overwegingen, maar dit was een verzoek van de raad.

Wethouder Kersbergen: De optie om het ontheffingenbeleid te verruimen voor Oukoopsedijk, kan dat?

5.1.2e : Dit wordt onderzocht. De inschatting is dat zwaarder berijden tot 25t op dat deel Oukoopsedijk wel mogelijk is. Binnen het voorgestelde beleid is er ruimte om deze uitzondering te maken. Nog verder verhogen wordt onderzocht voor Negenviertel-Oukoopsedijk. Maar Hoogeind-Laageind is een ander verhaal, en aangezien dat de toegangsweg/ aanleverroute is, is verder verzwaren waarschijnlijk geen oplossing.

5.1.2e : daarnaast moet nog worden gekeken naar mogelijkheden t.a.v. mest? Bij vervolggesprekken 5.1.2e erbij vragen. Hij vraagt of mbt veevoer een eventuele verruiming tot 25 ton een optie is of dat mogelijk is (welke kosten)

5.1.2e **:** het leveren van voer duurt een uur tot 1,5 uur. Daarna moet het voertuig nog terug.

5.1.2e : zal ABZ bellen.

5.1.2e **:** het aanvragen van ontheffing voor eigen voertuigen is inmiddels mogelijk, kan eventueel gezamenlijk.

Wethouder Kersbergen/ 5.1.2e : moeten afronden ivm andere afspraken

5.1.2e (vader): begrip voor standpunten gekregen

<u>Uit te zoeken/vervolgacties:</u>
- Lijstje van Data
- onderzoek naar belastbaarheid deel Oukoopsedijk en Negenviertel
- Pauze besluit door uitstel bezwaar?
- Afspraken met bezwaarmakers over uitstellen
- Termijn?
- delen notulen

Nog nadenken over (termijn) uitstel: over ca twee weken nieuwe vergadering .
(*NB: telefonisch d.d. 10 april : in overleg met* 5.1.2e *, afspraak in de week van 5 mei (inmiddels gepland op 7 mei, verschoven naar 14 mei)*

Beknopt verslag (vervolg) gesprek 14 mei 2025:

Wethouder Kersbergen heet de aanwezigen welkom en geeft aan dat het doel van het gesprek is om de drie punten van de agenda te spreken en wat er dan verder nog ter tafel komt.

Punt 1: Stand van zaken project Hoogeind/Laageind:
Het college heeft het proces vastgesteld. Het groot onderhoud wordt uitgesteld tot januari. Dit is ook gecommuniceerd naar de raad aan de hand van een Raadsinformatiebrief (de brief is ter tafel overhandigd).

5.1.2e vraagt wat de reden voor het uitsel is geweest?

Wethouder Kersbergen geeft aan dat uitstel nodig was in verband met de aanbestedingsprocedure. Deze zou nu al uitgezet moeten worden om het onderhoud eerder te kunnen doen, maar dat zou geen recht doen aan het proces wat nog moet worden doorlopen. Uitgangspunt blijft wel: zwaar verkeer tot 10 ton met en ontheffing tot 25 ton.

Punt 2: 5.1.2e, die zich in het vorige gesprek heeft voorgesteld als projectleider, is niet meer werkzaam bij de gemeente. Om die reden zal 5.1.2e tijdelijk deze rol overnemen. Het is wel de bedoeling dat iemand anders dit project zal gaan leiden, daarvoor is een vacature uitgezet. Vooralsnog is 5.1.2e aanspreekpunt voor dit project.

Punt 3: proces bezwaar
De Commissie Bezwaarschriften heeft nog geen advies uitgebracht. Daarnaast lopen er drie onderzoeken. De resultaten daarvan worden afgewacht voordat een beslissing op bezwaar zal worden genomen. Het resultaat van het verkennende onderzoek van 5.1.2e wordt uiterlijk 1 september verwacht. Dit betekent dat, ook al is een advies van de Commissie Bezwaarschriften, de beslissing op bezwaar na 1 september zal worden genomen.

Er lopen nu drie onderzoeken:

1. Wegbeheerder: berekeningen mbt ondergrond en weg ivm maximaal mogelijk gewicht
2. 5.1.2e: inventarisatie mogelijkheden beperking zwaar verkeer in relatie tot werkzaamheden agrariërs
3. VIOS: mogelijkheden voor bedrijfsmatige exploitatie in het gebied

5.1.2e (vader) geeft aan dat in de afgelopen jaren de bedrijfsvoering al zoveel mogelijk is aangepast, waarmee de ruimte om verder maatregelen te nemen beperkt is.

5.1.2e vraagt of er voor Hoogeind/Laageind ook berekeningen worden gemaakt?

5.1.2e geeft aan dat de vragen voor onderzoek momenteel worden uitgezet en dat dit daarin ook wordt meegenomen.
Vervolgens moeten keuzes worden gemaakt die zowel financieel als praktisch zijn.

5.1.2e geeft aan dat 5.1.2e een stuk heeft besproken dat positief is voor Hoeve Stein. De heer Kersbergen geeft aan dat 5.1.2e een vraag zal stellen naar aanleiding van de raadsinformatiebrief.
De raad is voornemens om het thema C-wegen ook zelf in het najaar te behandelen.

5.1.2e geeft aan dat de situatie nu erg onzeker is en dat dat niet fijn is.
5.1.2e geeft aan dit te begrijpen, maar dat de gemeente ook zorgvuldig wil zijn in haar besluitvorming.

5.1.2e vraagt of de gemeente scenario's in gedachten/ voorbereiding heeft?
5.1.2e geeft aan dat dit niet zo is, de resultaten van het onderzoek worden afgewacht.

Vervolgafspraken:

- De beslissing op het bezwaar zal (in afwachting van de onderzoeken) niet voor september worden genomen. Tot die tijd blijft de afspraak dat niet proactief zal worden gehandhaafd in stand. Indien er ontwikkelingen zijn ten aanzien van het bezwaar, worden partijen op de hoogte gehouden.
- Tevens zal 5.1.2e worden meegenomen in ontwikkelingen/ data voor zover deze toegevoegde waarde hebben
- Lopende de gesprekken met 5.1.2e wordt nu geen nieuwe datum voor een vervolgoverleg ingepland, maar als er iets is, kan 5.1.2e worden benaderd.

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/16/2025 6:17:09 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 105. FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

4.1.4

Van: Aannemingsbedrijf De Kramer BV <info@de-kramer.nl>
Verzonden: donderdag 12 juni 2025 10:00
Aan: Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

U ontvangt niet vaak e-mail van info@de-kramer.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Van: Aannemingsbedrijf De Kramer BV <info@de-kramer.nl>
Verzonden: donderdag 12 juni 2025 06:50
Aan: '5.1.2e @bodegaven-reeuwijk.nl' <5.1.2e @bodegaven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Goede morgen,

In de bijlage treft u een brief aan die aan mij gestuurd is als voorzitter van Wierickeland.
Omdat het niet het hele gebied van Wierickeland aangaat hebben we deze naar het OPBR gestuurd om deze als input voor de verkiezingen mee te nemen.
De ondernemers in het hoogeind en laageind zijn bezorgt over hun voortbestaan en hebben gevraagd deze ook naar de gemeente te sturen.

Bij deze dus uit naam van bezorgde ondernemers uit het hoogeind en laageind in Driebruggen.

Alvast bedankt.

5.1.2e

Van: info@5.1.2e .nl <info@5.1.2e .nl>
Verzonden: dinsdag 10 juni 2025 21:59
Aan: 5.1.2e @de-kramer.nl
Onderwerp: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Beste 5.1.2e ,

In de bijlage de brief die we graag via Ons Fonds naar de gemeente zouden willen sturen.
Ik hoop dat het snel geregeld kan worden. Wellicht is het wat om een bevestiging van ontvangst te vragen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van Dijk
RIETDEKKERSBEDRIJF b.v.

AANGESLOTEN BIJ
VAKFEDERATIE RIETDEKKERS

Sinds 1928

Laageind 18
3465 KJ Driebruggen

Tel. en fax 0348 - 50 25 76
Mobiel 06 -51 12 65 37

www.rietdekkervandijk.nl • E-mail: info@rietdekkervandijk.nl

Driebruggen, 10 juni 2025

Aan de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Bodegraven Reeuwijk,

Geachte gemeenteraad en college,

Hierbij de reactie namens de ondernemers die gevestigd zijn aan het Hoogeind en Laageind te Driebruggen.

Vanuit de media en via agrariërs is ons ter ore gekomen dat de gemeente voornemens is om de gewichtsbeperking te gaan handhaven op de C wegen .

Voor onze bedrijven is aan en afvoer naar onze bedrijven noodzakelijk, de voorgenomen handhaving van 10 ton of 25 ton met ontheffing is voor de meeste transporten niet haalbaar, ook nagenoeg alle vrachtwagens zijn breder dan 2,2 m1

Als dit voornemen doorgezet wordt kan dit betekenen dat verschillende bedrijven moeten sluiten.

We begrijpen dat de kosten voor wegonderhoud zwaar op de begroting liggen, ondanks dat willen we ook graag onze bedrijven voortzetten.

We gaan ervan uit dat de gevolgen voor de bedrijven niet bekend zijn bij de gemeente.

Er is contact met de regio afdeling van Lto, de belangen van de betrokken agrariërs en ondernemers zijn grotendeels gelijk.

Kunnen wij als ondernemers binnenkort met de gemeente in gesprek om onze zorgen te delen en om tot gezamenlijke oplossing te komen?

Met vriendelijke groet,

Ondernemers Hoogeind en Laageind Driebruggen

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/16/2025 6:37:05 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 106. RE: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Ha 5.1.2e, volgens mij zijn dit de ondernemers die de afgelopen 2 jaar niet zijn verschenen met informatieavonden etc. Wij constateerden ook dat deze groep (rietdekker, hovenier, etc.) ontbrak (wat ons verrraste). Daarom heb ik vorige week met PPA-agro afgesproken dat zij dezelfde soort gesprekken met hen voor de vakantie voeren en dit in rapportage september opleveren. Dit betekent dus het gesprek voeren over hoe bedrijfsvoering kan worden aangepast.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: Robin Kersbergen <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: vrijdag 13 juni 2025 13:44
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Fw: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Dit past volgens mij wel in de wens die we van de week bespraken, 5.2
5.2

Groet
Robin

Van: Postbus 'Bestuurssecretariaat' <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: vrijdag, juni 13, 2025 12:40 PM
Aan: College <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
5.1.2e
5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

4.1.4

4.1.4

Van: Aannemingsbedrijf De Kramer BV <info@de-kramer.nl>
Verzonden: donderdag 12 juni 2025 10:00
Aan: Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

U ontvangt niet vaak e-mail van info@de-kramer.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

---

Van: Aannemingsbedrijf De Kramer BV <5.1.2e @de-kramer.nl>
Verzonden: donderdag 12 juni 2025 06:50
Aan: '5.1.2e @bodegaven-reeuwijk.nl' <5.1.2e @bodegaven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Goede morgen,

In de bijlage treft u een brief aan die aan mij gestuurd is als voorzitter van Wierickeland.
Omdat het niet het hele gebied van Wierickeland aangaat hebben we deze naar het OPBR gestuurd om deze als input voor de verkiezingen mee te nemen.
De ondernemers in het hoogeind en laageind zijn bezorgt over hun voortbestaan en hebben gevraagd deze ook naar de gemeente te sturen.

Bij deze dus uit naam van bezorgde ondernemers uit het hoogeind en laageind in Driebruggen.

Alvast bedankt.

5.1.2e

Van: 5.1.2e @rietdekkervandijk.nl <5.1.2e @rietdekkervandijk.nl>
Verzonden: dinsdag 10 juni 2025 21:59
Aan: 5.1.2e @de-kramer.nl
Onderwerp: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Beste 5.1.2e ,

In de bijlage de brief die we graag via Ons Fonds naar de gemeente zouden willen sturen.
Ik hoop dat het snel geregeld kan worden. Wellicht is het wat om een bevestiging van ontvangst te vragen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van Dijk
RIETDEKKERSBEDRIJF b.v.

AANGESLOTEN BIJ
VAKFEDERATIE RIETDEKKERS

Sinds 1928

Laageind 18
3465 KJ Driebruggen

Tel. en fax 0348 - 50 25 76
Mobiel 5.1.2e

www.rietdekkervandijk.nl • E-mail: info@rietdekkervandijk.nl

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/16/2025 8:26:45 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 107. RE: HELE | Onderzoek gewichten Hoogeind Laageind

Hallo heren,

Allereerst, bedankt voor de uitvoerige opzet 5.1.2e .
Ik heb er alleen wat kleine aanpassingen/aanvullingen in gedaan.

Inmiddels heb ik van Robin een aantal vragen gekregen waar hij graag iets mee wil, omdat deze herhaaldelijk terug komen:
Dag 5.1.2e

Het leek me goed om een aantal vragen die vaak terugkomen rond C-wegen even op een rijtje te zetten, zodat we ze in vraag-antwoord-vorm kunnen verwerken in een memo of iets van dien aard. Mijn verwachting is dat ons dat kan gaan helpen bij de discussie over het C-wegenbeleid in de commissie ruimte in september/oktober, alsmede de verdere planvorming rond Hoogeind/Laageind en eventueel Negen Viertel/Oukoopsedijk. Liefst niet al te lang, maar sommige dingen laten zich niet in drie zinnen vatten. Voor sommige dingen kunnen we wellicht ook nog wat hergebruiken uit je memo van 20 januari 2025.

- *Kan er niet beter op aslast worden gestuurd in plaats van op het totaalgewicht van voertuigen? Wat is het effect hiervan op de wegstabiliteit, -levensduur en kosten?*
- *Is de belastbaarheid van de weg qua gewicht niet veel hoger als de voertuigen op luchtvering rijden?*
- *Wat is het effect van lichter transport op de verkeersveiligheid als het aantal ritten bij gelijkblijvend transportvolume verveelvoudigd?*
- *In de geotechnische berekeningen voor Hoogeind-Laageind is uitgegaan van voertuigen met een lengte van 6 meter (10 en 20 ton) en van 10 meter (50 ton), resulterend in een bijbehorende waarde van verkeersbelasting in kN/m². Zou het bij langere voertuigen mogelijk zijn om met een hoger totaalgewicht toch op een veilige waarde van de verkeersbelasting in kN/m² te komen? Kunnen hier een aantal rekenvoorbeelden van worden gegeven?*
- *Is de weg niet veel eenvoudiger stabiel te maken door de weg uit te voeren in doorlopend gewapend beton en/of deze te onderheien? Wat betekent dit voor de kosten van aanleg en onderhoud?*
- *Andere wegbeheerders schrijven wegen in een kortere tijd af. Zou dat bij ons ook niet een reëlere optie zijn in plaats van de wegen licht uitvoeren?*

Tot zover even wat me nu te binnen schiet. Wordt wellicht later nog aangevuld. Alvast bedankt!

Om op alle vragen antwoord te kunnen geven, zijn aanvullende berekeningen nodig. Dat heb ik in het rapport opgenomen.
Gezien de kosten van een dergelijke berekening, lijkt het me wenselijk om een principe uitspraak te hebben of toename zwaar breed verkeer wenselijk is. Verkeer zal dit volgens mij het beste kunnen beoordelen, als het gaat om het verkeersveilig gebruik van de weg. Als een dergelijke uitspraak nu te lastig is, lijkt het me goed om vooraf akkoord te hebben in het investeren in aanvullende berekeningen.
Ter info: de discussie over de berekening van de stabiliteit Hoogeind met de geotechneut van VIOS lukt niet eerder dan half augustus vanwege vakanties van benodigde personen.

Wat ook meegenomen kan worden is verdieping van de bestaande berekening. Er is nu uitgegaan van de worst case situatie. Mogelijk kan door een lokale verbetering al meer toegestaan worden op de hele weg.
Ook voor deze verdieping zullen er aanvullende kosten zijn. Denk aan circa €5.1.2f .
Ik heb wel behoefte aan een principe uitspraak/akkoord voordat ik dit soort opdrachten ga geven.
En is er capaciteit bij het ingenieursbureau om dit te begeleiden?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

5.1.2e



Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: maandag 26 mei 2025 16:35
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: HELE | Onderzoek gewichten Hoogeind Laageind

Hoi 5.1.2e,

Hierbij de eerste opzet voor het onderzoek naar gewichten op het Hoogeind Laageind.
Wil jij dit verder oppakken? Wij helpen daar uiteraard graag bij.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
5.1.2e
5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl
info@bodegraven-reeuwijk.nl

5.1.2e



Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven
www.bodegraven-reeuwijk.nl

Onderzoek gewichten Hoogeind Laageind

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Versie: 1.0
Datum: 22 mei 2025

Inhoud

1. INLEIDING 3

2. ONDERZOEK 3

2.1 Aanleiding 3

2.2 Doel 3

2.3 Sterkte nieuwe weg 3

2.4 Toestaan 50 ton op een 25 ton weg 4

2.5 Sterkte nieuwe weg 4

2.6 Aanpassingen in beleid 4

2.7 Handhaving van het beleid 5

2.7 Vaststelling nieuw beleid 6

3. BIJLAGEN 7

1. INLEIDING

Op 13 mei '25 heeft het college het definitieve ontwerp voor de reconstructie van Hoogeind en Laageind vastgesteld. Dit ontwerp gaat uit van een inrichting volgens het geldende verkeersregiem: een gewichtsbeperking van 10 ton, met ontheffing tot maximaal 25 ton. Dit is conform het huidige C-wegen beleid.
De wegen Hoogeind en Laageind worden binnenkort opnieuw ingericht. Deze noodzaak blijkt uit de technische staat van de weg en de wegconstructie.
Met de aanstaande herinrichting is het probleem dat er al jaren te groot en zwaar verkeer op deze wegen rijdt, meer dan ~~actueel~~ incidenteel.

2. ONDERZOEK

2.1 Aanleiding

We willen graag dat Driebruggen en de groene omgeving veilig bereikbaar blijven voor zowel inwoners, ondernemers als recreanten. Dat is uitdagend, omdat het smalle C-wegen zijn in veengebied, met een gewichts- en breedtebeperking. Vooral de lokale ondernemers – met name de agrariërs en VIOS – zijn in de afgelopen decennia afhankelijk geworden van zwaar en groot verkeer voor hun transport. De gemeente wil zorgvuldig met de ondernemers verkennen hoe ze aanpassingen kunnen doen in hun bedrijfsvoering.

Voor de zorgvuldige verkenning worden de volgende drie onderzoeken uitgevoerd om zwaar en breed verkeer te reduceren:

- Via PPP Agro-advies inzicht in maatregelen in de agrarische bedrijfsvoering;
- In gesprek met de VIOS tot intentieovereenkomst tot verplaatsing te komen op langere termijn en maatregelen op kortere termijn;
- Technisch onderzoek naar mogelijkheden in belasting van wegen.

2.2 Doel

Dit rapport is de uitwerking van het technisch onderzoek naar mogelijkheden in de belasting van wegen.

In de volgende alinea's geven we antwoord op de volgende onderzoeksvragen:

- Hoe sterk is de nieuwe weg?
- Wat betekent het als we toch in een uiterste geval een wagen met een gewicht van 50 ton toestaan?
- Tot welk gewicht kan er veilig gereden worden?
- Zijn er aanpassingen nodig in ons ontheffingen beleid?
- Wat is er nodig voor de handhaving van het ontheffingen beleid?

2.3 Sterkte nieuwe weg

De weg is smal en ligt in een veenachtig gebied. De ondergrond heeft een beperkte draagkracht. Het blijkt dat er in de huidige situatie voertuigen met een gewicht tot 50 ton over de weg rijden, ondanks de huidige beperkingen

Uit geotechnische berekeningen van Waalpartners blijkt dat:

- 10 ton: huidige belasting, veilig binnen de constructieve marges.
- 20 ton: net aan veilig mits sporadisch en met ontheffing (stabiliteitsfactor 0,79).
- 50 ton: onveilig zonder maatregelen (stabiliteitsfactor 0,65).

2.4 Toestaan 50 ton op een 25 ton weg

Wat betekent het als we toch in een uiterste geval een wagen met een gewicht van 50 ton toestaan? De weg is maar ontworpen voor een sporadisch belasting van 25 ton.
Hoewel in de huidige situatie er verkeer met een gewicht tot 50 ton incidenteel is waargenomen, blijkt uit de berekeningen dat bij deze belasting de stabiliteitsfactor daalt naar 0,65. Dit is aanzienlijk onder de veilige norm van 1,0. Dit betekent dat de wegconstructie bij dergelijke belastingen niet stabiel is.

Hieruit blijkt dat overschrijding van toegestane gewichten onveilige situatie oplevert die ernstige risico's met zich meebrengen. De risico's waar we aan denken zijn:

- De weg kan spontaan afschuiven, met in uiterste geval kans op overlijden chauffeur;
- Structurele schade en wegverzakkingen;
- Directe schade voor waterleidingen, gasleidingen, elektra- en datakabels;
- Herstelkosten met grote financiële consequenties;
- Ernstige stremming bij herstel.

Om de weg geschikt te maken voor belastingen van 25 tot 50 ton zijn stalen damwanden aan weerszijden van de weg nodig. Naast dat de kosten hoog zijn heeft dit ook consequenties voor:

- Trillingshinder tijdens aanleg;
- Geohydrologische barrière, mogelijk effect op grondwaterpeil;
- Toename verkeersintensiteit en zwaar vervoer, met effecten op leefbaarheid, verkeersveiligheid en onderhoudsfrequentie.
- Opnieuw aanleggen groot deel van bestaande ondergrondse huisaansluitingen zoals persriool, gas, water en internet.

Om meer informatie te krijgen over andere manieren om de weg geschikt te maken voor 50t, zijn aanvullende berekeningen nodig. Denk aan het toepassen van versterking in lengterichting van de weg. Hierdoor wordt de belasting op de weg over een grotere lengte verdeeld. Deze berekeningen zijn zeer kostbaar (Denk aan circa €5.1.2f). Voordat dit soort investeringen gedaan worden, is een principe uitspraak gewenst of het toestaan van breed zwaar verkeer op deze smalle weg wel gewenst is. Zie ook dorpsvisies Waarder en Driebruggen over terugdringen zwaar verkeer. Toename heeft mogelijk gevolgen voor het ontwerp van de passeerplaatsen en de verkeersveiligheid.

2.5 Sterkte nieuwe weg

Tot welk gewicht kan er wel veilig gereden worden?

Op basis van de uitgevoerde geotechnische analyses is de nieuwe wegconstructie ontworpen op een maximale voertuigbelasting van 10 ton. Met een ontheffing mag er gereden worden met een maximale voertuigbelasting van 25 ton.

De sterkteberekeningen zijn uitgevoerd onder de aanname dat de wegconstructie voldoende stijf is en dat de belasting zich evenredig verspreidt. De wegconstructie zelf moet daarvoor bij de reconstructie geschikt worden gemaakt voor permanente zware belastingen (meer dan incidenteel).

In de berekeningen welke door Waalpartners zijn opgesteld is het effect van een 2 assig 20 tons voertuig als leidend beschouwd boven een 3 assig voertuig van 25 ton. Uit een nadere analyse blijkt dat beide voertuigconfiguraties een gelijke maaiveldbelasting kennen. Een standaard 2 assig 20 tons voertuig (4x4 kipper) heeft een footprint van 6 x 2,5 m, een standaard 3 assig 25 tons voertuig heeft een footprint van 7,5 x 2,5 m. Voor beide voertuigen geldt derhalve een gelijkmatig verdeelde belasting van 13,3 kN/m2.

Spreiding van gewicht:
Door met voertuigen te rijden van grotere oppervlakte kan er beperkt met meer gewicht gereden worden.

2.6 Aanpassingen in beleid

Zijn er aanpassingen nodig in ons ontheffingen beleid?

Het huidige ontheffingsbeleid beperkt het aantal zware voertuigbewegingen en is daarmee een effectief beheersinstrument. Bij een maximale belasting van 25 ton valt de berekende stabiliteitsfactor nog net binnen aanvaardbare marges voor incidenteel verkeer.
Een andere benadering vraagt een aanpassing van het beleid.

Oppervlakte benadering:
De berekeningen zijn gebaseerd op een conservatieve benadering waarbij aslasten en voertuigverdeling zorgvuldig zijn meegenomen. Een voertuig met een totaalgewicht van 25 ton kan onder voorwaarden (bijvoorbeeld drievoudige asverdeling) veiliger zijn dan een voertuig met twee assen van 20 ton, mits breedte en aslasten binnen grenzen blijven.

Bij het beoordelen van de sterkte van een wegconstructie gaat het niet alleen om het totaalgewicht van een voertuig (bijvoorbeeld 25 ton), maar vooral om hoe dat gewicht zich op het wegoppervlak verdeelt. Dit wordt in technische zin ook wel aangeduid als een m²-beschouwing of "oppervlaktedruk".

Wat is een m²-beschouwing?
Een m²-beschouwing houdt in dat gekeken wordt naar de belasting per vierkante meter wegoppervlak. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar hoeveel gewicht een voertuig heeft, maar vooral naar:

- Aantal assen van het voertuig;
- Aslast per as (hoeveel gewicht op één as drukt);
- Totale oppervlakte van het voertuig gemeten vanaf de eerste tot de laatste as;
- Contactoppervlak van de banden.

Hoe groter de totale oppervlakte van het voertuig, hoe beter de belasting verdeeld wordt en hoe minder druk per m² op het wegdek komt.

Door met voertuigen te rijden van grotere oppervlakte kan er beperkt met meer gewicht gereden worden. In de onderstaande tabel en voorbeeld van deze oppervlakte beschouwing:

Wielbasis (m)	**Breedte (m)**	**Opp. (m²)**	**Gewicht ledig voertuig (kg)**	**Maximale lading (kg)**	**Totaal gewicht (kg)**	**kN/m2**	**Conclusie**
7,45	2,55	19,0	19.800	30.000	49.800	25,71	Te zwaar
10,9	2,55	27,8	16.443	30.000	46.443	16,36	Te zwaar
13,16	2,55	33,6	15.453	30.000	45.512	13,28	Geschikt

Noot: maximaal toelaatbaar is 13,3 kN/m2

Bij de beoordeling van voertuigen moet men dus niet alleen kijken naar het totaalgewicht, maar naar hoe dat gewicht zich structureel gedraagt op het smalle en kwetsbare weglichaam van het Hoogeind en Laageind.

2.7 Handhaving van het beleid

Wat is er nodig voor de handhaving van het ontheffingen beleid?
Het verbeterd handhaven van het ontheffingenbeleid heeft voordelen voor het onderhoud op lange termijn en veiligheid op korte termijn. Het verminderd tevens de risico's als gevolg van te zwaar verkeer.

Gezien de huidige situatie waarin door de Gemeente is geconstateerd dat de gewichtslimieten worden overschreden is handhaving noodzakelijk om risico's op schade en instabiliteit te beperken.

De gemeente kan er voor kiezen om over te stappen naar een m²-beschouwing in het ontheffingenbeleid. Dit sluit aan bij een genuanceerdere benadering van verkeersbelastingen.

Ongeacht de keuze voor beleid gericht op totaalgewicht of gewicht per vierkante meter is handhaving hiervan nodig. In de praktijk is er altijd het risico dat:

- Voertuigen te zwaar beladen zijn (meer dan de toegestane tonnage);
- Voertuigen zonder ontheffing gebruikmaken van de weg;
- Voertuigen met een ontheffing te zwaar beladen zijn.

Hoe zorgen we voor naleving? Dit is mogelijk door:

- Ontheffingsaanvraag
- Camera's
- Weegsystemen

Ontheffingsaanvraag
In ontheffingsaanvragen moet specifiek gevraagd worden om welk voertuigtype, wielbasis, breedte asconfiguratie en aslasten het gaat. De gemeente kan hierdoor beoordelen of het waarschijnlijk is dat het maximaal toelaatbare belasting onder de 13,3 kN/m2 blijft. Voertuigen die zonder lading voldoen maar in de praktijk vaak zwaarder beladen kunnen worden, hebben extra ~~aandacht nodig bij een ontheffingsaanvraag~~ controle nodig om de kans op fraude te voorkomen. Een overzicht van voorbeeldberekening met indicatieve voertuigen staat in de bijlage 3.

Camera's
Door het plaatsen van ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) aan het begin van het Hoogeind & Laageind kan elk voertuig worden geregistreerd. Deze data kan worden gekoppeld aan een ontheffingenregister zodat voertuigen zonder ontheffing worden gesignaleerd. Terugkerende overtreders kunnen worden aangesproken of beboet. Deze aanpak is effectief, kostenefficiënt en maakt handhaving schaalbaar.

Weegsystemen
Het is juridisch en technisch mogelijk om te handhaven op het totaalgewicht via (mobiele) weegsystemen. Dit kan bijvoorbeeld via handhaving in samenwerking met ILT of politie Inspectie Leefomgeving en Transport.

De gemeente kan op een nader te bepalen locatie zelf een geijkte weegbrug aanleggen. Wanneer we continu willen controleren kunnen er weeglussen in het wegdek worden ingebouwd. Dit is alleen een erg prijzige methode die slechts dient als indicatief systeem.

2.7 Vaststelling nieuw beleid

Om tot een werkbaar en handhaafbaar beleid te komen zijn de volgende stappen van belang:

1. Vastleggen beleidskaders:
    - Maximale toegestane voertuigbelasting (bijv. 10 ton standaard, tot 25 ton via ontheffing of oppervlakte beschouwing);
    - Voorwaarden ontheffing vastleggen: type voertuig, wielbasis & spoorbreedte;
    - Handhavingsaanpak: combinatie van ANPR, registratie, eventuele weegacties en persoonlijke observaties door de BOA's.
2. Communicatie naar gebruikers:
    - Duidelijke bebording bij toegangen tot het gebied;
    - Proactief informatie geven aan agrarische bedrijven, transporteurs en aannemers;
    - De mogelijkheid voor de aanvraag van een ontheffing digitaal inrichten.
3. Evaluatie en bijstelling:
    - Jaarlijkse evaluatie van overtredingen en schadebeeld;
    - Eventuele aanpassing van criteria of handhaving.

3. BIJLAGEN

Bijlage 1: Rapport - Geotechnisch advies- wegstabiliteit
"RAP_HELE_Stabiliteit wegverharding_RA02sek40506V1.0_20240424_V02"

Bijlage 2: Rapport - Hoogeind Laageind tot 50 ton verkeerslast
"Bijlage_3_HELE_WP_Varianten_indicatie_kosten_20-50ton_20250221_V02"

Bijlage 3: Tabel voortuiggewichten naar oppervlakte
"EXE_Verkeersbelasting_naar_oppervlakte_20250525_v2.0"

From: "5.1.2e " <5.1.2e @ppp-agro.nl>
Sent: 6/16/2025 10:35:10 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @ppp-agro.nl>
Subject: 108. RE: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Beste heren,

Daar gaan we mee aan de slag!

Hebben jullie voor mij een lijst met de ondernemers die aan het Hoogeind/Laageind gevestigd zijn, met de telefoonnummers? Dan gaan wijze benaderen.

Met vriendelijke groet,

PPP AGRO ADVIES

5.1.2e
5.1.2e

Lorentzlaan 5 - 3401 MX - IJsselstein
Oude Meije 18 - 3474 KM - Zegveld
T 5.1.2e | **W** ppp-agro.nl
E 5.1.2e @ppp-agro.nl

Informatie verzonden met dit e-mailbericht kan vertrouwelijk zijn en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Openbaarmaking en/of verspreiding is, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van PPP-Agro Advies West, niet toegestaan. mocht het zo zijn dat deze informatie niet voor u bestemd is, wilt u dan de afzender bericht geven en dit document uit uw bestanden verwijderen. Tegelijkertijd sluit PPP-Agro Advies West het gebruik van e-mail uitdrukkelijk uit voor het aangaan van rechtsbetrekkingen en/of verplichtingen.

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: maandag 16 juni 2025 08:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @ppp-agro.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind
Urgentie: Hoog

Beste 5.1.2e, deze brief is binnen gekomen. Ik schat in dat het over de ondernemers gaat waar je pas voor belde. Ik begreep van 5.1.2e dat hij je lastig te pakken kreeg. N.a.v. je aanbod bevestig ik hierbij de afspraak dat jullie deze bedrijven aan hoog- en laageind die nog niet in beeld zijn op korte termijn benaderen (snel bellen om in ieder geval iets van ons te laten horen) waarna je dezelfde stappen doorloopt als met de agrariërs.

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: maandag 16 juni 2025 08:17
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

4.1.4 [redacted]

Van: Aannemingsbedrijf De Kramer BV <info@de-kramer.nl>
Verzonden: donderdag 12 juni 2025 10:00
Aan: Griffie Bodegraven-Reeuwijk <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

U ontvangt niet vaak e-mail van info@de-kramer.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Van: Aannemingsbedrijf De Kramer BV <5.1.2e @de-kramer.nl>
Verzonden: donderdag 12 juni 2025 06:50
Aan: '5.1.2e @bodegaven-reeuwijk.nl' <5.1.2e @bodegaven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: FW: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Goede morgen,

In de bijlage treft u een brief aan die aan mij gestuurd is als voorzitter van Wierickeland.
Omdat het niet het hele gebied van Wierickeland aangaat hebben we deze naar het OPBR gestuurd om deze als input voor de verkiezingen mee te nemen.
De ondernemers in het hoogeind en laageind zijn bezorgt over hun voortbestaan en hebben gevraagd deze ook naar de gemeente te sturen.

Bij deze dus uit naam van bezorgde ondernemers uit het hoogeind en laageind in Driebruggen.

Alvast bedankt.

5.1.2e

Van: info@5.1.2e .nl <info@5.1.2e .nl>
Verzonden: dinsdag 10 juni 2025 21:59
Aan: 5.1.2e @de-kramer.nl
Onderwerp: brief gemeente gewichtsbeperking Hoogeind/Laageind

Beste 5.1.2e ,

In de bijlage de brief die we graag via Ons Fonds naar de gemeente zouden willen sturen.
Ik hoop dat het snel geregeld kan worden. Wellicht is het wat om een bevestiging van ontvangst te vragen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van Dijk
RIETDEKKERSBEDRIJF b.v.

AANGESLOTEN BIJ
VAKFEDERATIE RIETDEKKERS

Sinds 1928

Laageind 18
3465 KJ Driebruggen

Tel. en fax 0348 - 50 25 76
5.1.2e

www.5.1.2e.nl • E-mail: info@rietdekkervandijk.nl

From: "5.1.2e " <5.1.2e @ppp-agro.nl>
Sent: 6/23/2025 7:34:04 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @ppp-agro.nl>
Subject: 109. Fysiek overleg verkeer Hoogeind/Laageind/Oukoopsedijk

Beste 5.1.2e,

Morgen hebben we ons (uitgestelde) overleg. Mijn collega 5.1.2e sluit ook als je het goed vindt, hij gaat de bezoeken doen bij de ondernemers (niet melkveehouders) en heeft ook gesprekken gedaan bij boeren.

Wat we morgen graag willen bespreken:

- Stand van zaken interviews melkveehouders
  - 7 actieve melkveehouders, 6 melkveehouders gesproken
  - 1 jongveeopfokker, nog niet gesproken
  - 1 melkveebedrijf beëindigd, woonboerderij
- Bevindingen interviews
- Analyse grondeigenarenkaart met vervolgacties
- Pachters van gronden Staatsbosbeheer, welke actie
- Ondernemers (niet melkveehouders), welke gaan we bezoeken?
- Bezoeken toeleveranciers: Dairy Campus (indikken melk en mest) en ABZ De Samenwerking gepland.
- Overige acties.

Heb jij nog punten die we eventueel kunnen voorbereiden?

Met vriendelijke groet,

PPP AGRO ADVIES

5.1.2e
5.1.2e

Lorentzlaan 5 - 3401 MX - IJsselstein
Oude Meije 18 - 3474 KM - Zegveld
T 5.1.2e | **W** ppp-agro.nl
E 5.1.2e @ppp-agro.nl

Informatie verzonden met dit e-mailbericht kan vertrouwelijk zijn en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Openbaarmaking en/of verspreiding is, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van PPP-Agro Advies West, niet toegestaan. mocht het zo zijn dat deze informatie niet voor u bestemd is, wilt u dan de afzender bericht geven en dit document uit uw bestanden verwijderen. Tegelijkertijd sluit PPP-Agro Advies West het gebruik van e-mail uitdrukkelijk uit voor het aangaan van rechtsbetrekkingen en/of verplichtingen.

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/24/2025 2:50:41 PM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: 110. RE: aanpak routering zwaar verkeer

5.1.2e ,

Themasessie voor het college is mogelijk op:
Vrijdag 12 september om 9.00-11.00 of 11.30 uur

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522
5.1.2e
Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 24 juni 2025 16:46
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: aanpak routering zwaar verkeer

Best 5.1.2e , 5.1.2e (en 5.1.2e) ,

Vandaag hebben we elkaar gesproken in verschillende samenstellingen. Graag plan ik met jullie een apart overleg om door te denken over vervolg stap Hoogeind/Laageind.

Als vertrekpunt alvast de volgende gedachten:

- Eind augustus zijn de 4 onderzoeken (Technisch, Agrariërs, VIOS en overige ondernemers) bekend.
- 2e week september themasessie met college. Doel: aan urgentiebesef werken, inhoudelijk en procesmatig informeren, gevoel krijgen bij bestuurlijke koers en daarmee heldere communicatieboodschap.
- 4e week september sessie met betrokkenpartijen + LTO + enkele bestuurders (presenteren onderzoeken, urgentiebesef, tot oplossingsrichtingen + wat is daarvoor nodig te komen.
- Begin november opiniërend stuk in cie ruimte (is op verzoek raad) over de route die we lopen en mogelijke principes voor C-wegen. Aan de hand daarvan zicht op uitwerkingsrichting hoogeind/laageind. Ik stem af met politieke partijen nav hun initiatief
- Medio november/december vervolggesprek stakeholders om tot voorstel te komen.
- Begin 2025 mogelijk financiële afhechting in raad

@5.1.2e , zie begin september ruimte voor een themasessie?

Hartelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/25/2025 6:22:02 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 111. aanpak routering zwaar verkeer

Beste Robin, goedemorgen,

Hierbij geef ik je een doorkijk in de projectaanpak Hoogeind en Laageind. Onderstaand zijn de grofweg de stappen die ik zie om verder te komen. Dit gaan we de komende weken verfijnen.

Als vertrekpunt alvast de volgende gedachten:

- Eind augustus zijn de 4 onderzoeken (Technisch, Agrariërs, VIOS en overige ondernemers) bekend.
- 2e week september themasessie met college (gepland op 12 september). Doel: aan urgentiebesef werken, inhoudelijk en procesmatig informeren, gevoel krijgen bij bestuurlijke koers en daarmee heldere communicatieboodschap.
- 4e week september sessie met betrokkenpartijen + LTO + enkele bestuurders (presenteren onderzoeken, urgentiebesef, tot oplossingsrichtingen + wat is daarvoor nodig te komen.
- Begin november opiniërend stuk in cie ruimte (is op verzoek raad; staat nu op termijnagenda) over de route die we lopen en mogelijke principes voor C-wegen. Aan de hand daarvan zicht op uitwerkingsrichting hoogeind/laageind. Ik stem af met politieke partijen nav hun initiatief
- Medio november/december vervolggesprek stakeholders om tot voorstel te komen.
- Begin 2025 mogelijk financiële afhechting in raad

Signaal wat ik je niet wil onthouden:

5.2

Maandag stemt 5.1.2e de brief LTO met jullie af.

Hartelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 7/1/2025 6:10:00 AM
To: "Robin Kersbergen" <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 112. FW: Formele brief voor College B&W van DT Plassengebied

FYE

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Team Bestuursondersteuning
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
0172 522 522
5.1.2e

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Van: 5.1.2e <5.1.2e @gmail.com>
Verzonden: maandag 30 juni 2025 18:11
Aan: Jan Leendert van den Heuvel <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
CC: info@dorpsteamplassengebied.nl
Onderwerp: Formele brief voor College B&W van DT Plassengebied

Beste Jan-Leendert,

Namens het Dorpsteam stuur ik bijgaande brief aan jou met het verzoek deze in de eerstvolgende collegevergadering te behandelen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

5.1.2e @gmail.com
5.1.2e

Aan: College van B&W Bodegraven-Reeuwijk

Datum: 30 juni 2025

Onderwerp: Oproep tot spoedige inwerkingstelling ANPR-camera's Plassengebied

Geacht college,

Het Dorpsteam Plassengebied doet via deze brief een dringende oproep aan het college om de ANPR-camera's in het plassengebied zo spoedig mogelijk in werking te stellen, zoals eerder besloten. Verdere vertraging, met als oorzaak de lopende discussie over een soortgelijke maatregel in Driebruggen (Hoogeind en Laageind), achten wij onwenselijk en onterecht.

De situatie in het plassengebied is niet te vergelijken met die op het Hoog- en Laageind. De aard en intensiteit van het verkeer evenals de kwetsbaarheid van het gebied, verschillen wezenlijk van elkaar. Het plassengebied is een natuurgebied met veel recreatieverkeer. Het is daarnaast grotendeels een stiltegebied, onderdeel van Natuurnetwerk Nederland en deels een Natura2000 gebied. De wegen in het plassengebied zijn bovendien minder belastbaar; het zijn smalle dijken op slappe veengrond ontstaan in de tijd van de turfwinning. Breed en zwaar vervoer vormt daarom een directe bedreiging voor de infrastructuur, de natuur én de veiligheid van overige weggebruikers.

De inzet van ANPR-camera's in het plassengebied is door de gemeente gekozen als oplossing voor bovenstaande problematiek. Daarnaast heeft de gemeente eerder laten weten deze aanpak, bij gebleken succes, mogelijk ook te willen toepassen op andere locaties. In die zin fungeert het plassengebied dus tevens als een pilot. Maar het uitstellen van de inwerkingstelling vanwege discussie over een toekomstige, mogelijk vergelijkbare maatregel elders in de gemeente is strijdig met het doel en de aard van een pilot. De discussie over Driebruggen moet worden gevoerd op basis van de resultaten in het plassengebied, niet voorafgaand daaraan.

De zorgen rond de aan- en afvoer van essentiële grondstoffen naar Hoeve Stein begrijpen wij. Met een werkbare en pragmatische ontheffingsregeling kan deze, voor het gebied uitzonderlijke, logistieke situatie ons inziens goed worden gefaciliteerd. We vragen de gemeente hierin te doen wat nodig is om het bredere doel van verkeersbeperking te bereiken zonder verdere vertraging.

Tot slot: de inwerkingstelling van de ANPR-camera's in het plassengebied heeft geen negatieve invloed op de besluitvorming voor Driebruggen. Uitstel heeft dat wél voor het plassengebied, doordat verdere schade aan natuur, wegen en verkeersveiligheid niet beperkt wordt.

Wij verzoeken u dan ook met klem over te gaan tot spoedige inwerkingstelling van de ANPR-camera's en de oorspronkelijke afspraken en doelen hierbij te respecteren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e – voorzitter Dorpsteam Plassengebied

5.1.2e – lid Dorpsteam Plassengebied

5.1.2e – penningmeester Dorpsteam Plassengebied

5.1.2e - lid Dorpsteam Plassengebied

From: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 7/3/2025 7:30:18 AM
To: "5.1.2e " <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: 113. RE: Aandeel verkeer

Goedemorgen 5.1.2e,

5.2

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Tel: 5.1.2e
www.bodegraven-reeuwijk.nl
5.1.2e
Chat met mij via Teams

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: woensdag 2 juli 2025 14:56
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: Aandeel verkeer

Ha 5.1.2e dan is de conclusie dus dat het doorgaan zwaar verkeer nihil (procent of 2 van vrachtverkeer) is.
5.1.2e

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: woensdag 11 juni 2025 13:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: Aandeel verkeer

Ha 5.1.2e,

Het aandeel *Doorgaand Verkeer* uit het onderzoek van destijds (6 maart tot en met 19 maart)

Licht vrachtverkeer: 1433 ritten
Zwaar vrachtverkeer: 34 ritten
Overig (alles wat geen personenauto is, maar wel een bestuurder): 94 ritten
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Tel: 5.1.2e
www.bodegraven-reeuwijk.nl
5.1.2e
Chat met mij via Teams

Van: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: dinsdag 10 juni 2025 16:24
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: RE: Aandeel verkeer

Dank voor het inzicht 5.1.2e. Ik was vooral op zoek naar antwoord op de vraag hoeveel doorgaand verkeer erop zit. Hebben we die data? Zo nee, is dat te meten?

Hartelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Verzonden: vrijdag 6 juni 2025 10:42
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Onderwerp: Aandeel verkeer

Goedemorgen 5.1.2e,

Ik zou nog even terugkomen op de nog openstaande vraag over het aandeel vrachtverkeer. Indertijd (2021) is er in opdracht van BoRe (5.1.2e) een onderzoek uitgevoerd. Ik heb wat ‘knipsels’ uit de rapportage gehaald, die duidelijk maken wat het aandeel verkeer is op het Hoogeind en Laageind.

Onderstaande is het resultaat van 14 dagen meten

Modaliteit	Aandeel %
Bus	0
Landbouw	0,3
Vrachtverkeer licht	2,4
Vrachtverkeer zwaar	0,8
Motoren	3,8
Fietsers	17,6
Auto's	75,1
Totaal gemeten	**17.851**

Tabel 12. Verdeling Hoogeind

Modaliteit	Aandeel %
Bus	0,2
Landbouw	0,7
Vrachtverkeer licht	0,6
Vrachtverkeer zwaar	0,1
Motoren	3,7
Fietsers	21,3
Auto's	73,5
Totaal gemeten	**11.284**

Tabel 13. Verdeling Laageind

Modaliteit	Aandeel %
Bus	0,1
Landbouw	0,2
Vrachtverkeer licht	2,0
Vrachtverkeer zwaar	0,9
Motoren	1,7
Fietsers	19,7
Auto's	75,4
Totaal gemeten	**51.711**

Tabel 14. Verdeling De Groendijck

Hoogeind

Aandeel landbouw/vrachtverkeer licht/vrachtverkeer zwaar = 3,5% van 17.851 voertuigen = 624,7 voertuigen, waarvan 142,8 zwaar verkeer

Laageind

Aandeel landbouw/vrachtverkeer licht/vrachtverkeer zwaar = 1,4% van 11.284 voertuigen = 157,9 voertuigen, waarvan 11,2 zwaar verkeer

De Groendijck

Aandeel landbouw/vrachtverkeer licht/vrachtverkeer zwaar = 3,1% van 51.711 voertuigen = 1603 voertuigen, waarvan 14,4 zwaar verkeer

Ontheffingen

Er was ook onderzoek gedaan naar de ontheffingen. Het aandeel zware voertuigen dat er rijdt is dat ook in het bezit van een ontheffing?

Ontheffing	Aantal	% van totaal
Ja	3	6,4%
Nee	44	93,6%
Totaal	**47**	**100%**

Tabel 15. Zware voertuigen met en zonder ontheffing. Locatie Negenviertel

Ontheffing	Aantal	% van totaal
Ja	29	7%
Nee	388	93%
Totaal	**417**	**100%**

Tabel 16. Zware voertuigen met en zonder ontheffing. Locatie Hoogeind

Ontheffing	Aantal	% van totaal
Ja	1	2,5%
Nee	39	97,5%
Totaal	**40**	**100%**

Tabel 17. Zware voertuigen met en zonder ontheffing. Locatie Laageind

Overigens wil dit niet zeggen, dat de voertuigen zonder ontheffing ook in overtreding waren, ze kunnen immers wel hebben voldaan aan de geldende breedte- en zwaartebeperking.

Heb je hiermee voldoende antwoord op je vraag?
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Tel: 5.1.2e 5.1.2e
www.bodegraven-reeuwijk.nl
5.1.2e
Chat met mij via Teams