

VERKEERSTELLING

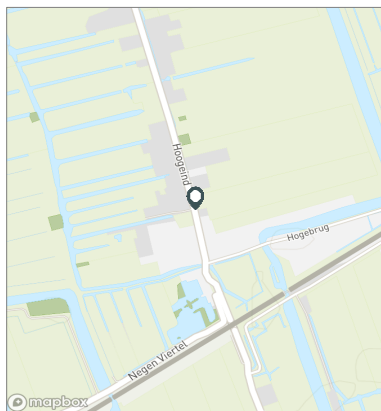
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1326	100%	1250	100%	638	595
Dag (7-19u)	1032	77,9%	972	77,8%	483	453
Avond (19-23u)	169	12,7%	168	13,5%	76	76
Nacht (23-7u)	125	9,4%	109	8,7%	79	66
Ochtendspits (7-9u)	171	12,9%	136	10,9%	98	77
Avondspits (16-18u)	229	17,2%	203	16,2%	93	86

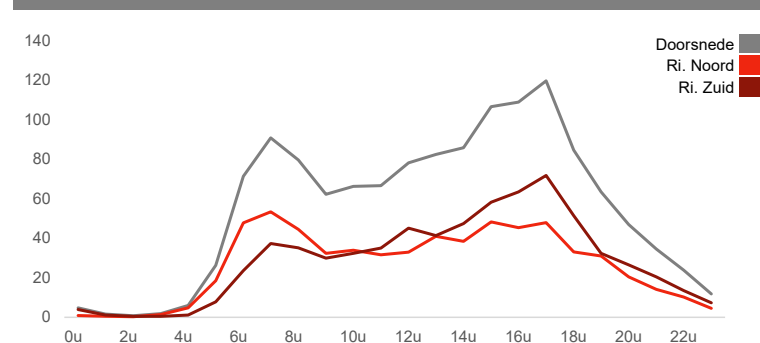
UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00	- 01:00	5	0,4%	7	0,5%	1	2
01:00	- 02:00	2	0,1%	4	0,3%	1	1
02:00	- 03:00	1	0,1%	1	0,1%	0	1
03:00	- 04:00	2	0,1%	2	0,2%	1	1
04:00	- 05:00	6	0,5%	6	0,5%	5	4
05:00	- 06:00	26	2,0%	21	1,7%	19	15
06:00	- 07:00	71	5,4%	54	4,4%	48	36
07:00	- 08:00	91	6,8%	71	5,7%	53	41
08:00	- 09:00	80	6,0%	65	5,2%	45	37
09:00	- 10:00	62	4,7%	60	4,8%	32	32
10:00	- 11:00	66	5,0%	66	5,3%	34	32
11:00	- 12:00	67	5,0%	73	5,8%	32	34
12:00	- 13:00	78	5,9%	79	6,3%	33	33
13:00	- 14:00	82	6,2%	86	6,9%	41	43
14:00	- 15:00	86	6,5%	90	7,2%	39	38
15:00	- 16:00	107	8,0%	104	8,3%	48	46
16:00	- 17:00	109	8,2%	98	7,9%	45	42
17:00	- 18:00	120	9,0%	105	8,4%	48	44
18:00	- 19:00	85	6,4%	76	6,1%	33	31
19:00	- 20:00	64	4,8%	62	4,9%	31	30
20:00	- 21:00	47	3,5%	47	3,7%	21	21
21:00	- 22:00	35	2,6%	34	2,7%	14	15
22:00	- 23:00	24	1,8%	26	2,1%	10	11
23:00	- 24:00	12	0,9%	14	1,1%	5	6

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	1219	91,9%	1168	93,4%	92,6%	93,9%
Middelzwaar (M)	79	6,0%	60	4,8%	5,4%	4,3%
Zwaar (Z)	27	2,1%	22	1,8%	2,0%	1,8%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
Mon 23/Aug	1280
Tue 24/Aug	1207
Wed 25/Aug	1329
Thu 26/Aug	1337
Fri 27/Aug	1460
Sat 28/Aug	1249
Sun 29/Aug	841
Mon 30/Aug	1326
Tue 31/Aug	1425
Wed 1/Sep	1324
Thu 2/Sep	1320
Fri 3/Sep	1408
Sat 4/Sep	1262
Sun 5/Sep	887

SNELHEID

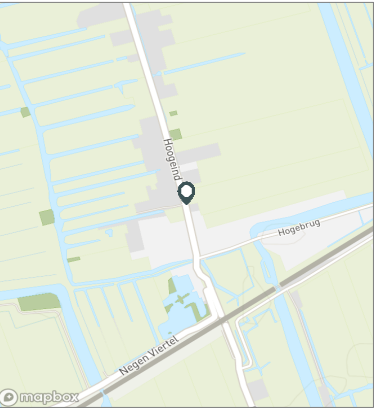
	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	38	37	38
V85	49	49	50
< 20 km/u	5,6%	6%	5,1%
20 - 30 km/u	16%	17,7%	14,5%
30 - 40 km/u	33,1%	32,6%	33,5%
40 - 50 km/u	32,7%	31,8%	33,4%
50 - 60 km/u	11%	10,5%	11,5%
60 - 70 km/u	1,4%	1,2%	1,6%
70 - 80 km/u	0,2%	0,2%	0,2%
> 80 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting
Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



WERKDAG													
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	5	0	0	5	1	0	0	1	4	0	0	4
01:00	- 02:00	1	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
02:00	- 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
03:00	- 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
04:00	- 05:00	6	0	0	6	5	0	0	5	1	0	0	1
05:00	- 06:00	23	3	0	26	17	2	0	19	7	1	0	8
06:00	- 07:00	61	9	1	71	42	5	1	48	19	4	1	24
07:00	- 08:00	84	4	2	91	50	2	1	53	34	2	2	37
08:00	- 09:00	74	5	2	80	42	2	1	45	32	3	1	35
09:00	- 10:00	56	4	2	62	29	2	1	32	26	2	1	30
10:00	- 11:00	59	5	2	66	31	2	1	34	29	3	1	32
11:00	- 12:00	59	6	2	67	28	3	1	32	31	3	1	35
12:00	- 13:00	71	5	2	78	30	2	1	33	41	3	2	45
13:00	- 14:00	74	7	2	82	37	3	1	41	36	4	1	41
14:00	- 15:00	75	9	1	86	34	4	1	39	41	5	1	47
15:00	- 16:00	97	7	2	107	45	2	1	48	53	5	1	58
16:00	- 17:00	101	6	2	109	42	2	1	45	59	4	1	64
17:00	- 18:00	115	2	2	120	46	1	1	48	69	1	1	72
18:00	- 19:00	81	3	1	85	32	1	0	33	49	2	0	52
19:00	- 20:00	60	2	1	64	30	1	1	31	30	2	1	32
20:00	- 21:00	46	1	1	47	20	0	0	21	26	1	0	27
21:00	- 22:00	34	1	0	35	14	0	0	14	20	0	0	21
22:00	- 23:00	24	0	0	24	10	0	0	10	14	0	0	14
23:00	- 24:00	11	0	0	12	4	0	0	5	7	0	0	7
Etmmaal (0-24u)		1219	79	27	1326	591	34	13	638	628	45	15	688
Dag (7-19u)		945	63	24	1032	446	26	11	483	499	37	13	549
Avond (19-23u)		164	4	2	169	74	1	1	76	90	2	1	93
Nacht (23-7u)		110	13	2	125	71	7	1	79	39	6	1	46
Ochtendspits (7-9u)		158	9	4	171	92	4	1	98	66	5	3	73
Avondspits (16-18u)		216	8	5	229	88	3	2	93	128	5	2	135

VERKEERSTELLING

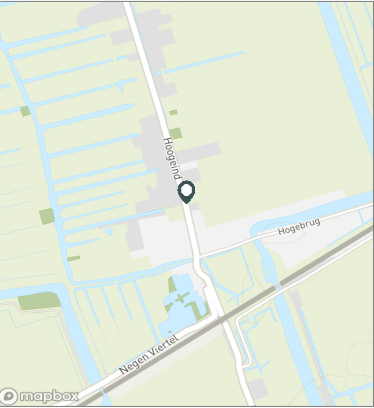
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



WEEKDAG													
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	7	0	0	7	2	0	0	2	5	0	0	5
01:00	- 02:00	3	0	0	4	1	0	0	1	2	0	0	2
02:00	- 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
03:00	- 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
04:00	- 05:00	6	0	0	6	4	0	0	4	2	0	0	2
05:00	- 06:00	18	2	0	21	13	1	0	15	5	1	0	6
06:00	- 07:00	47	7	1	54	32	3	1	36	15	3	1	18
07:00	- 08:00	66	3	2	71	39	2	1	41	28	1	1	30
08:00	- 09:00	60	4	1	65	35	2	1	37	26	2	1	28
09:00	- 10:00	55	3	2	60	29	1	1	32	26	2	1	29
10:00	- 11:00	60	4	2	66	30	2	1	32	31	2	1	34
11:00	- 12:00	67	4	2	73	31	2	1	34	36	2	1	39
12:00	- 13:00	73	4	2	79	31	1	1	33	42	3	1	46
13:00	- 14:00	78	5	2	86	39	2	1	43	39	3	1	43
14:00	- 15:00	82	7	1	90	35	3	0	38	47	4	1	52
15:00	- 16:00	97	6	2	104	43	2	1	46	54	4	1	58
16:00	- 17:00	92	4	2	98	40	2	1	42	52	3	1	56
17:00	- 18:00	101	2	2	105	43	1	1	44	58	1	1	61
18:00	- 19:00	73	3	1	76	30	1	0	31	43	2	0	45
19:00	- 20:00	59	2	1	62	29	1	0	30	31	1	0	32
20:00	- 21:00	46	0	0	47	21	0	0	21	25	0	0	25
21:00	- 22:00	34	0	0	34	14	0	0	15	19	0	0	20
22:00	- 23:00	26	0	0	26	11	0	0	11	15	0	0	15
23:00	- 24:00	14	0	0	14	6	0	0	6	8	0	0	8
Etmmaal (0-24u)		1168	60	22	1250	559	26	10	595	609	34	12	655
Dag (7-19u)		905	48	20	972	424	20	9	453	481	28	11	520
Avond (19-23u)		165	3	1	168	75	1	1	76	90	2	1	92
Nacht (23-7u)		98	10	2	109	60	5	1	66	38	5	1	43
Ochtendspits (7-9u)		126	7	3	136	73	3	1	77	53	3	2	58
Avondspits (16-18u)		193	6	4	203	82	2	2	86	111	4	2	117

VERKEERSTELLING

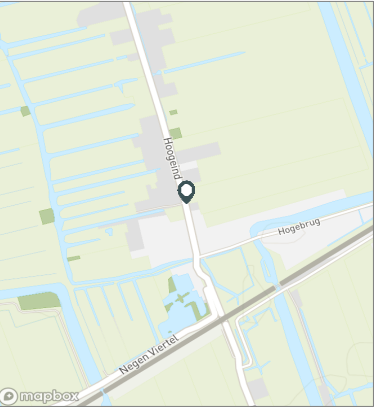
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



WEEKENDDAG													
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	11	0	0	12	5	0	0	5	6	0	0	6
01:00	- 02:00	8	0	0	8	3	0	0	3	5	0	0	5
02:00	- 03:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2
03:00	- 04:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2
04:00	- 05:00	5	0	0	5	3	0	0	3	3	0	0	3
05:00	- 06:00	7	0	0	7	5	0	0	5	2	0	0	2
06:00	- 07:00	11	1	1	12	6	0	0	7	5	1	0	5
07:00	- 08:00	21	0	0	22	10	0	0	10	12	0	0	12
08:00	- 09:00	26	1	1	28	16	0	1	17	10	1	0	11
09:00	- 10:00	54	0	1	56	29	0	1	30	25	0	1	26
10:00	- 11:00	62	2	0	64	26	1	0	27	35	2	0	37
11:00	- 12:00	87	1	0	88	40	0	0	40	47	0	0	48
12:00	- 13:00	80	1	1	82	34	0	0	34	46	1	1	48
13:00	- 14:00	91	1	2	94	45	1	2	47	46	1	1	47
14:00	- 15:00	99	1	1	100	38	0	0	38	61	1	1	62
15:00	- 16:00	95	2	1	98	40	1	1	41	56	1	1	57
16:00	- 17:00	70	1	1	72	33	0	0	34	37	1	1	38
17:00	- 18:00	66	1	1	67	35	0	0	35	32	0	1	32
18:00	- 19:00	55	0	0	55	25	0	0	25	30	0	0	30
19:00	- 20:00	58	0	0	58	26	0	0	26	32	0	0	32
20:00	- 21:00	45	0	0	45	23	0	0	23	22	0	0	22
21:00	- 22:00	34	0	0	34	16	0	0	16	17	0	0	17
22:00	- 23:00	30	0	0	30	11	0	0	11	19	0	0	19
23:00	- 24:00	21	0	0	21	9	0	0	9	11	0	0	11
Etmmaal (0-24u)		1039	11	10	1060	478	4	5	487	561	7	5	573
Dag (7-19u)		805	10	9	823	369	3	4	377	436	6	5	447
Avond (19-23u)		166	0	0	167	76	0	0	77	90	0	0	90
Nacht (23-7u)		68	1	1	70	33	1	0	34	35	1	1	37
Ochtendspits (7-9u)		48	1	1	49	26	0	1	26	22	1	0	23
Avondspits (16-18u)		136	1	1	139	68	1	0	69	68	1	1	70

VERKEERSTELLING

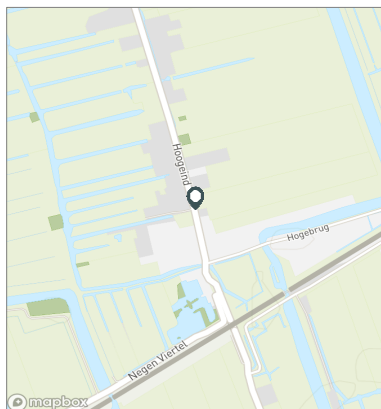
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Validatie

■ = Compleet en representatief
■ = Niet representatief
■ = Niet compleet
■ = Feestdag

HOOGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



DOORSNEDE

	Sun 22/8	Mon 23/8	Tue 24/8	Wed 25/8	Thu 26/8	Fri 27/8	Sat 28/8	Sun 29/8	Mon 30/8	Tue 31/8	Wed 1/9	Thu 2/9	Fri 3/9	Sat 4/9	Sun 5/9	Mon 6/9
00:00 - 01:00		3	11	2	6	9	11	15	6	2	5	1	3	10	10	
01:00 - 02:00		0	1	0	4	2	6	8	1	1	2	1	4	7	12	
02:00 - 03:00		0	1	1	3	2	2	3	0	0	0	1	0	1	6	
03:00 - 04:00		3	6	1	3	1	2	5	2	1	0	1	1	4	1	
04:00 - 05:00		5	6	3	4	4	9	2	10	10	7	4	7	7	3	
05:00 - 06:00		28	21	27	34	20	10	4	28	27	29	25	24	9	4	
06:00 - 07:00		81	63	69	56	60	12	5	82	76	75	81	71	22	9	
07:00 - 08:00		97	68	75	83	85	25	12	101	113	95	97	94	37	12	
08:00 - 09:00		71	59	53	79	85	45	14	91	106	72	103	78	40	12	
09:00 - 10:00		61	49	53	58	70	63	43	60	72	70	48	82	66	51	
10:00 - 11:00		71	62	60	66	56	74	41	57	82	62	68	79	85	56	
11:00 - 12:00		78	64	55	83	81	89	72	59	74	55	44	74	99	90	
12:00 - 13:00		67	71	79	78	88	115	54	61	81	87	70	100	83	74	
13:00 - 14:00		83	60	91	85	88	113	64	76	84	79	86	92	96	102	
14:00 - 15:00		80	77	91	78	76	96	96	90	107	86	88	86	122	87	
15:00 - 16:00		119	92	126	115	98	106	95	109	98	103	99	107	122	67	
16:00 - 17:00		93	114	109	114	149	106	56	112	115	99	119	107	70	54	
17:00 - 18:00		112	117	142	117	168	110	49	127	123	136	139	92	75	35	
18:00 - 19:00		72	84	95	84	133	45	50	87	92	72	76	92	65	59	
19:00 - 20:00		65	64	68	62	62	52	53	68	53	68	59	66	77	49	
20:00 - 21:00		48	46	45	55	37	34	47	47	61	33	44	54	57	43	
21:00 - 22:00		18	42	47	35	39	39	25	27	28	37	40	33	44	26	
22:00 - 23:00		16	15	29	24	33	51	16	20	15	33	19	35	34	19	
23:00 - 24:00		9	14	8	11	14	34	12	5	4	19	7	27	30	6	
Etmaal (0-24u)	0	1280	1207	1329	1337	1460	1249	841	1326	1425	1324	1320	1408	1262	887	0
Dag (7-19u)	0	1004	917	1029	1040	1177	987	646	1030	1147	1016	1037	1083	960	699	0
Avond (19-23u)	0	147	167	189	176	171	176	141	162	157	171	162	188	212	137	0
Nacht (23-7u)	0	129	123	111	121	112	86	54	134	121	137	121	137	90	51	0
Ochtendspits (7-9u)	0	168	127	128	162	170	70	26	192	219	167	200	172	77	24	0
Avondspits (16-18u)	0	205	231	251	231	317	216	105	239	238	235	258	199	145	89	0
Validatie																

DOORSNEDE

	Sun 22/8	Mon 23/8	Tue 24/8	Wed 25/8	Thu 26/8	Fri 27/8	Sat 28/8	Sun 29/8	Mon 30/8	Tue 31/8	Wed 1/9	Thu 2/9	Fri 3/9	Sat 4/9	Sun 5/9	Mon 6/9
Ri. Noord		645	585	644	670	665	596	382	644	662	634	634	636	577	392	
Ri. Zuid		635	622	685	667	795	653	459	682	763	690	686	772	685	495	
Ri. Noord	-	50%	48%	48%	50%	46%	48%	45%	49%	46%	48%	48%	45%	46%	44%	-
Ri. Zuid	-	50%	52%	52%	50%	54%	52%	55%	51%	54%	52%	52%	55%	54%	56%	-
Licht (L)		1179	1115	1238	1222	1368	1215	835	1200	1291	1235	1207	1292	1230	876	
Middelzwaar (M)		93	65	70	89	70	16	5	87	85	65	82	83	17	7	
Zwaar (Z)		8	27	21	26	22	18	1	39	49	24	31	33	15	4	
% Licht (L)	-	92,1%	92,4%	93,2%	91,4%	93,7%	97,3%	99,3%	90,5%	90,6%	93,3%	91,4%	91,8%	97,5%	98,8%	-
% Middelzwaar (M)	-	7,3%	5,4%	5,3%	6,7%	4,8%	1,3%	0,6%	6,6%	6,0%	4,9%	6,2%	5,9%	1,3%	0,8%	-
% Zwaar (Z)	-	0,6%	2,2%	1,6%	1,9%	1,5%	1,4%	0,1%	2,9%	3,4%	1,8%	2,3%	2,3%	1,2%	0,5%	-

VERKEERSTELLING

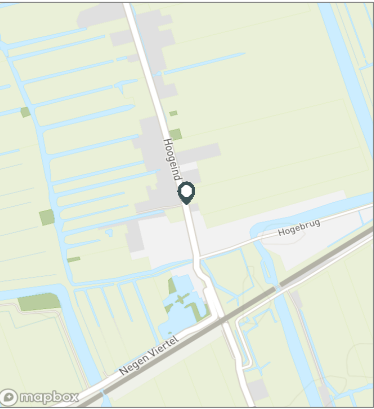
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

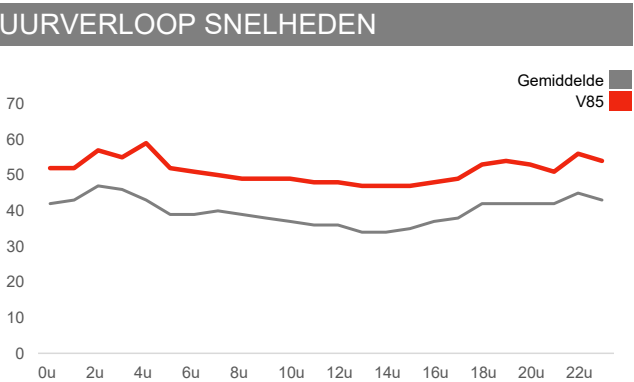
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof

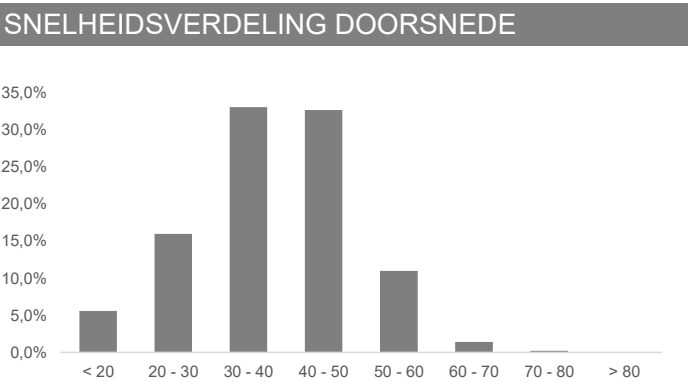


SNELHEDEN WEEKDAG							
		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
		Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00	- 01:00	42	52	38	49	44	53
01:00	- 02:00	43	52	40	49	44	54
02:00	- 03:00	47	57	45	71	47	56
03:00	- 04:00	46	55	45	53	48	57
04:00	- 05:00	43	59	39	54	54	67
05:00	- 06:00	39	52	38	52	41	52
06:00	- 07:00	39	51	40	51	37	49
07:00	- 08:00	40	50	40	50	39	49
08:00	- 09:00	39	49	39	49	38	49
09:00	- 10:00	38	49	38	49	38	50
10:00	- 11:00	37	49	37	49	37	48
11:00	- 12:00	36	48	36	48	37	48
12:00	- 13:00	36	48	36	48	36	48
13:00	- 14:00	34	47	33	47	34	47
14:00	- 15:00	34	47	33	46	35	47
15:00	- 16:00	35	47	34	46	36	47
16:00	- 17:00	37	48	35	47	39	49
17:00	- 18:00	38	49	37	48	39	49
18:00	- 19:00	42	53	41	52	42	54
19:00	- 20:00	42	54	41	53	42	54
20:00	- 21:00	42	53	41	53	42	54
21:00	- 22:00	42	51	41	51	43	51
22:00	- 23:00	45	56	43	53	46	58
23:00	- 24:00	43	54	41	53	44	55
Gemiddelde		37	49	37	49	38	49



SNELHEDEN PER DAGSOORT						
	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	38	49	37	49	38	49
Dinsdag	36	48	36	48	37	48
Woensdag	38	49	38	49	38	49
Donderdag	37	49	37	49	38	49
Vrijdag	38	49	38	49	38	50
Zaterdag	39	50	38	50	41	51
Zondag	40	52	39	50	41	53
Werkdag	37	49	37	49	38	49
Weekdag	38	49	37	49	38	50

SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG						
	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
< 20 km/u	5,6%	5,6%	6,0%	6,0%	5,1%	5,1%
20 - 30 km/u	16,0%	21,6%	17,7%	23,7%	14,5%	19,7%
30 - 40 km/u	33,1%	54,7%	32,6%	56,4%	33,5%	53,2%
40 - 50 km/u	32,7%	87,4%	31,8%	88,2%	33,4%	86,6%
50 - 60 km/u	11,0%	98,4%	10,5%	98,6%	11,5%	98,1%
60 - 70 km/u	1,4%	99,8%	1,2%	99,8%	1,6%	99,8%
70 - 80 km/u	0,2%	100,0%	0,2%	100,0%	0,2%	100,0%
> 80 km/u	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%



VERKEERSTELLING

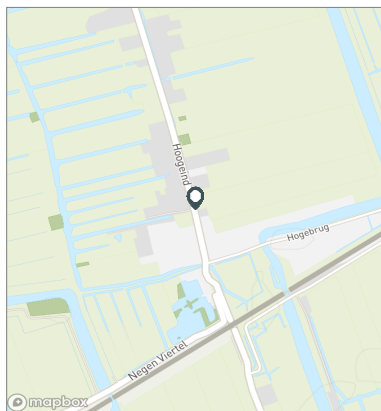
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGEND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



ZONDAG 22 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00												
01:00	- 02:00												
02:00	- 03:00												
03:00	- 04:00												
04:00	- 05:00												
05:00	- 06:00												
06:00	- 07:00												
07:00	- 08:00												
08:00	- 09:00												
09:00	- 10:00												
10:00	- 11:00												
11:00	- 12:00												
12:00	- 13:00												
13:00	- 14:00												
14:00	- 15:00												
15:00	- 16:00												
16:00	- 17:00												
17:00	- 18:00												
18:00	- 19:00												
19:00	- 20:00												
20:00	- 21:00												
21:00	- 22:00												
22:00	- 23:00												
23:00	- 24:00												
Etmal (0-24u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dag (7-19u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avond (19-23u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nacht (23-7u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ochtendspits (7-9u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avondspits (16-18u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VERKEERSTELLING

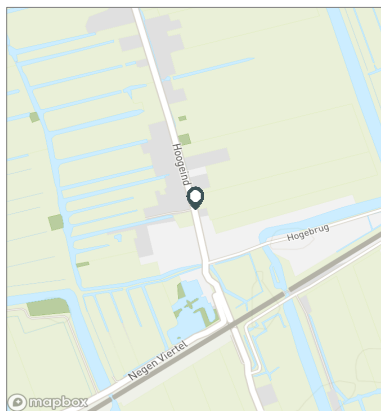
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



MAANDAG 23 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2
01:00	- 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	- 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	- 04:00	3	0	0	3	2	0	0	2	1	0	0	1
04:00	- 05:00	5	0	0	5	5	0	0	5	0	0	0	0
05:00	- 06:00	26	2	0	28	17	0	0	17	9	2	0	11
06:00	- 07:00	65	16	0	81	47	11	0	58	18	5	0	23
07:00	- 08:00	93	1	3	97	59	0	2	61	34	1	1	36
08:00	- 09:00	67	4	0	71	34	2	0	36	33	2	0	35
09:00	- 10:00	55	6	0	61	27	4	0	31	28	2	0	30
10:00	- 11:00	62	7	2	71	37	3	2	42	25	4	0	29
11:00	- 12:00	69	8	1	78	27	4	0	31	42	4	1	47
12:00	- 13:00	62	5	0	67	29	1	0	30	33	4	0	37
13:00	- 14:00	71	12	0	83	39	7	0	46	32	5	0	37
14:00	- 15:00	70	10	0	80	34	6	0	40	36	4	0	40
15:00	- 16:00	108	11	0	119	50	2	0	52	58	9	0	67
16:00	- 17:00	87	5	1	93	40	2	1	43	47	3	0	50
17:00	- 18:00	111	0	1	112	52	0	1	53	59	0	0	59
18:00	- 19:00	70	2	0	72	27	1	0	28	43	1	0	44
19:00	- 20:00	63	2	0	65	30	1	0	31	33	1	0	34
20:00	- 21:00	46	2	0	48	21	0	0	21	25	2	0	27
21:00	- 22:00	18	0	0	18	11	0	0	11	7	0	0	7
22:00	- 23:00	16	0	0	16	5	0	0	5	11	0	0	11
23:00	- 24:00	9	0	0	9	1	0	0	1	8	0	0	8
Etmal (0-24u)		1179	93	8	1280	595	44	6	645	584	49	2	635
Dag (7-19u)		925	71	8	1004	455	32	6	493	470	39	2	511
Avond (19-23u)		143	4	0	147	67	1	0	68	76	3	0	79
Nacht (23-7u)		111	18	0	129	73	11	0	84	38	7	0	45
Ochtendspits (7-9u)		160	5	3	168	93	2	2	97	67	3	1	71
Avondspits (16-18u)		198	5	2	205	92	2	2	96	106	3	0	109

VERKEERSTELLING

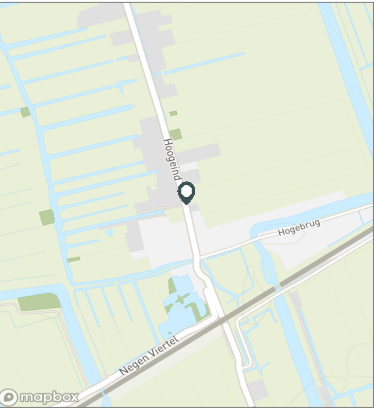
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



DINSDAG 24 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	11	0	0	11	1	0	0	1	10	0	0	10
01:00	- 02:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
02:00	- 03:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00	- 04:00	5	1	0	6	5	1	0	6	0	0	0	0
04:00	- 05:00	6	0	0	6	5	0	0	5	1	0	0	1
05:00	- 06:00	20	0	1	21	14	0	1	15	6	0	0	6
06:00	- 07:00	51	10	2	63	35	6	2	43	16	4	0	20
07:00	- 08:00	64	1	3	68	36	1	0	37	28	0	3	31
08:00	- 09:00	55	3	1	59	33	3	1	37	22	0	0	22
09:00	- 10:00	43	3	3	49	24	1	1	26	19	2	2	23
10:00	- 11:00	55	3	4	62	30	1	1	32	25	2	3	30
11:00	- 12:00	58	4	2	64	30	4	2	36	28	0	0	28
12:00	- 13:00	65	5	1	71	27	2	1	30	38	3	0	41
13:00	- 14:00	50	6	4	60	29	3	2	34	21	3	2	26
14:00	- 15:00	72	5	0	77	35	0	0	35	37	5	0	42
15:00	- 16:00	85	7	0	92	37	2	0	39	48	5	0	53
16:00	- 17:00	108	5	1	114	45	1	1	47	63	4	0	67
17:00	- 18:00	114	1	2	117	42	0	0	42	72	1	2	75
18:00	- 19:00	80	4	0	84	34	2	0	36	46	2	0	48
19:00	- 20:00	60	2	2	64	27	1	1	29	33	1	1	35
20:00	- 21:00	45	1	0	46	23	1	0	24	22	0	0	22
21:00	- 22:00	40	2	0	42	18	1	0	19	22	1	0	23
22:00	- 23:00	15	0	0	15	4	0	0	4	11	0	0	11
23:00	- 24:00	12	1	1	14	6	0	1	7	6	1	0	7
Etmmaal (0-24u)		1115	65	27	1207	541	30	14	585	574	35	13	622
Dag (7-19u)		849	47	21	917	402	20	9	431	447	27	12	486
Avond (19-23u)		160	5	2	167	72	3	1	76	88	2	1	91
Nacht (23-7u)		106	13	4	123	67	7	4	78	39	6	0	45
Ochtendspits (7-9u)		119	4	4	127	69	4	1	74	50	0	3	53
Avondspits (16-18u)		222	6	3	231	87	1	1	89	135	5	2	142

VERKEERSTELLING

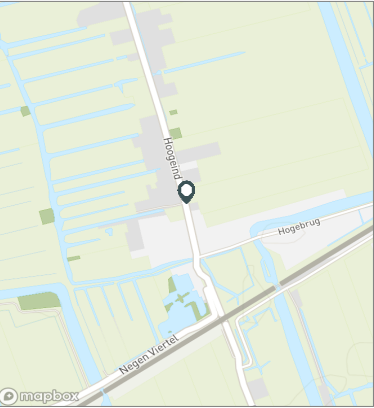
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



WOENSDAG 25 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
01:00	- 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	- 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
03:00	- 04:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00	- 05:00	3	0	0	3	3	0	0	3	0	0	0	0
05:00	- 06:00	24	3	0	27	17	2	0	19	7	1	0	8
06:00	- 07:00	64	5	0	69	47	3	0	50	17	2	0	19
07:00	- 08:00	70	5	0	75	39	2	0	41	31	3	0	34
08:00	- 09:00	48	2	3	53	25	0	0	25	23	2	3	28
09:00	- 10:00	51	2	0	53	27	0	0	27	24	2	0	26
10:00	- 11:00	55	5	0	60	27	2	0	29	28	3	0	31
11:00	- 12:00	53	2	0	55	28	1	0	29	25	1	0	26
12:00	- 13:00	71	6	2	79	34	2	0	36	37	4	2	43
13:00	- 14:00	84	6	1	91	45	2	1	48	39	4	0	43
14:00	- 15:00	76	13	2	91	34	5	1	40	42	8	1	51
15:00	- 16:00	114	8	4	126	55	5	4	64	59	3	0	62
16:00	- 17:00	104	2	3	109	40	0	0	40	64	2	3	69
17:00	- 18:00	136	5	1	142	61	1	1	63	75	4	0	79
18:00	- 19:00	94	1	0	95	44	1	0	45	50	0	0	50
19:00	- 20:00	60	5	3	68	32	2	1	35	28	3	2	33
20:00	- 21:00	44	0	1	45	15	0	1	16	29	0	0	29
21:00	- 22:00	46	0	1	47	18	0	0	18	28	0	1	29
22:00	- 23:00	29	0	0	29	13	0	0	13	16	0	0	16
23:00	- 24:00	8	0	0	8	2	0	0	2	6	0	0	6
Etmal (0-24u)		1238	70	21	1329	607	28	9	644	631	42	12	685
Dag (7-19u)		956	57	16	1029	459	21	7	487	497	36	9	542
Avond (19-23u)		179	5	5	189	78	2	2	82	101	3	3	107
Nacht (23-7u)		103	8	0	111	70	5	0	75	33	3	0	36
Ochtendspits (7-9u)		118	7	3	128	64	2	0	66	54	5	3	62
Avondspits (16-18u)		240	7	4	251	101	1	1	103	139	6	3	148

VERKEERSTELLING

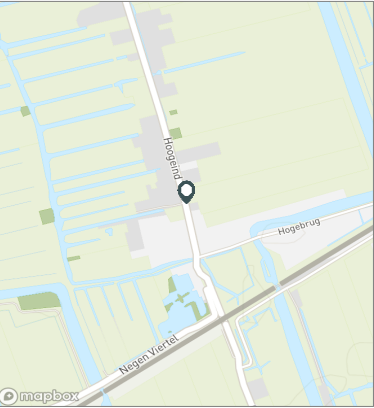
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



DONDERDAG 26 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	6	0	0	6	1	0	0	1	5	0	0	5
01:00	- 02:00	3	1	0	4	3	0	0	3	0	1	0	1
02:00	- 03:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2
03:00	- 04:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2
04:00	- 05:00	3	1	0	4	2	0	0	2	1	1	0	2
05:00	- 06:00	30	4	0	34	21	3	0	24	9	1	0	10
06:00	- 07:00	53	2	1	56	41	0	1	42	12	2	0	14
07:00	- 08:00	75	8	0	83	42	3	0	45	33	5	0	38
08:00	- 09:00	71	4	4	79	43	2	1	46	28	2	3	33
09:00	- 10:00	49	7	2	58	25	3	1	29	24	4	1	29
10:00	- 11:00	60	5	1	66	34	3	0	37	26	2	1	29
11:00	- 12:00	72	7	4	83	37	3	1	41	35	4	3	42
12:00	- 13:00	67	6	5	78	30	3	2	35	37	3	3	43
13:00	- 14:00	79	5	1	85	39	3	0	42	40	2	1	43
14:00	- 15:00	65	11	2	78	32	5	0	37	33	6	2	41
15:00	- 16:00	101	13	1	115	48	5	1	54	53	8	0	61
16:00	- 17:00	106	6	2	114	45	3	2	50	61	3	0	64
17:00	- 18:00	114	2	1	117	44	1	1	46	70	1	0	71
18:00	- 19:00	78	5	1	84	33	1	1	35	45	4	0	49
19:00	- 20:00	60	2	0	62	38	0	0	38	22	2	0	24
20:00	- 21:00	55	0	0	55	31	0	0	31	24	0	0	24
21:00	- 22:00	35	0	0	35	10	0	0	10	25	0	0	25
22:00	- 23:00	24	0	0	24	16	0	0	16	8	0	0	8
23:00	- 24:00	10	0	1	11	3	0	1	4	7	0	0	7
Etmal (0-24u)		1222	89	26	1337	620	38	12	670	602	51	14	667
Dag (7-19u)		937	79	24	1040	452	35	10	497	485	44	14	543
Avond (19-23u)		174	2	0	176	95	0	0	95	79	2	0	81
Nacht (23-7u)		111	8	2	121	73	3	2	78	38	5	0	43
Ochtendspits (7-9u)		146	12	4	162	85	5	1	91	61	7	3	71
Avondspits (16-18u)		220	8	3	231	89	4	3	96	131	4	0	135

VERKEERSTELLING

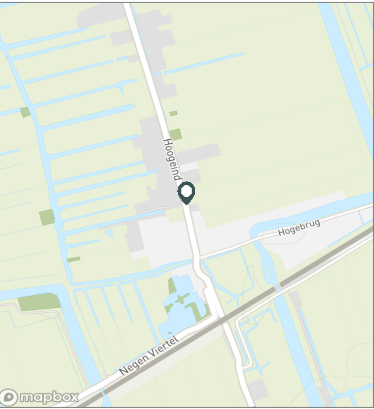
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



VRIJDAG 27 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	8	0	1	9	0	0	0	0	8	0	1	9
01:00	- 02:00	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
02:00	- 03:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
03:00	- 04:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00	- 05:00	4	0	0	4	3	0	0	3	1	0	0	1
05:00	- 06:00	18	1	1	20	11	1	1	13	7	0	0	7
06:00	- 07:00	52	7	1	60	36	3	0	39	16	4	1	21
07:00	- 08:00	77	6	2	85	48	5	1	54	29	1	1	31
08:00	- 09:00	81	4	0	85	43	3	0	46	38	1	0	39
09:00	- 10:00	61	5	4	70	36	1	2	39	25	4	2	31
10:00	- 11:00	50	5	1	56	31	2	0	33	19	3	1	23
11:00	- 12:00	74	7	0	81	37	4	0	41	37	3	0	40
12:00	- 13:00	86	2	0	88	37	2	0	39	49	0	0	49
13:00	- 14:00	79	6	3	88	42	3	0	45	37	3	3	43
14:00	- 15:00	70	6	0	76	34	2	0	36	36	4	0	40
15:00	- 16:00	94	4	0	98	46	0	0	46	48	4	0	52
16:00	- 17:00	142	3	4	149	46	0	1	47	96	3	3	102
17:00	- 18:00	162	4	2	168	53	1	1	55	109	3	1	113
18:00	- 19:00	127	3	3	133	46	1	2	49	81	2	1	84
19:00	- 20:00	57	5	0	62	22	1	0	23	35	4	0	39
20:00	- 21:00	36	1	0	37	14	0	0	14	22	1	0	23
21:00	- 22:00	38	1	0	39	15	1	0	16	23	0	0	23
22:00	- 23:00	33	0	0	33	19	0	0	19	14	0	0	14
23:00	- 24:00	14	0	0	14	6	0	0	6	8	0	0	8
Etmal (0-24u)		1368	70	22	1460	627	30	8	665	741	40	14	795
Dag (7-19u)		1103	55	19	1177	499	24	7	530	604	31	12	647
Avond (19-23u)		164	7	0	171	70	2	0	72	94	5	0	99
Nacht (23-7u)		101	8	3	112	58	4	1	63	43	4	2	49
Ochtendspits (7-9u)		158	10	2	170	91	8	1	100	67	2	1	70
Avondspits (16-18u)		304	7	6	317	99	1	2	102	205	6	4	215

VERKEERSTELLING

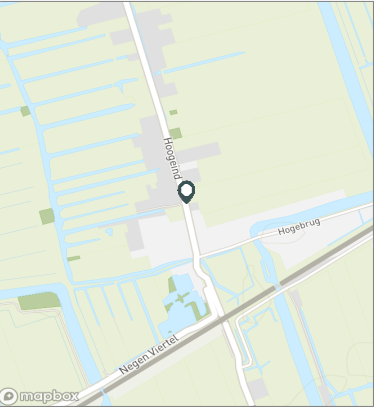
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



ZATERDAG 28 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	11	0	0	11	3	0	0	3	8	0	0	8
01:00	- 02:00	6	0	0	6	2	0	0	2	4	0	0	4
02:00	- 03:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
03:00	- 04:00	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
04:00	- 05:00	9	0	0	9	6	0	0	6	3	0	0	3
05:00	- 06:00	10	0	0	10	9	0	0	9	1	0	0	1
06:00	- 07:00	10	1	1	12	6	1	1	8	4	0	0	4
07:00	- 08:00	25	0	0	25	14	0	0	14	11	0	0	11
08:00	- 09:00	44	0	1	45	25	0	1	26	19	0	0	19
09:00	- 10:00	60	1	2	63	40	1	1	42	20	0	1	21
10:00	- 11:00	69	5	0	74	37	0	0	37	32	5	0	37
11:00	- 12:00	88	1	0	89	44	1	0	45	44	0	0	44
12:00	- 13:00	111	0	4	115	44	0	0	44	67	0	4	71
13:00	- 14:00	107	2	4	113	53	1	4	58	54	1	0	55
14:00	- 15:00	95	0	1	96	32	0	1	33	63	0	0	63
15:00	- 16:00	100	3	3	106	44	1	1	46	56	2	2	60
16:00	- 17:00	105	0	1	106	45	0	1	46	60	0	0	60
17:00	- 18:00	108	1	1	110	58	1	0	59	50	0	1	51
18:00	- 19:00	44	1	0	45	23	1	0	24	21	0	0	21
19:00	- 20:00	51	1	0	52	22	1	0	23	29	0	0	29
20:00	- 21:00	34	0	0	34	11	0	0	11	23	0	0	23
21:00	- 22:00	39	0	0	39	20	0	0	20	19	0	0	19
22:00	- 23:00	51	0	0	51	23	0	0	23	28	0	0	28
23:00	- 24:00	34	0	0	34	16	0	0	16	18	0	0	18
Etmmaal (0-24u)		1215	16	18	1249	578	8	10	596	637	8	8	653
Dag (7-19u)		956	14	17	987	459	6	9	474	497	8	8	513
Avond (19-23u)		175	1	0	176	76	1	0	77	99	0	0	99
Nacht (23-7u)		84	1	1	86	43	1	1	45	41	0	0	41
Ochtendspits (7-9u)		69	0	1	70	39	0	1	40	30	0	0	30
Avondspits (16-18u)		213	1	2	216	103	1	1	105	110	0	1	111

VERKEERSTELLING

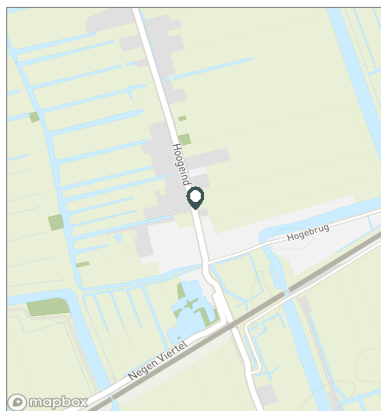
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



ZONDAG 29 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	15	0	0	15	8	0	0	8	7	0	0	7
01:00	- 02:00	8	0	0	8	2	0	0	2	6	0	0	6
02:00	- 03:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2
03:00	- 04:00	5	0	0	5	3	0	0	3	2	0	0	2
04:00	- 05:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
05:00	- 06:00	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2
06:00	- 07:00	5	0	0	5	3	0	0	3	2	0	0	2
07:00	- 08:00	12	0	0	12	4	0	0	4	8	0	0	8
08:00	- 09:00	14	0	0	14	8	0	0	8	6	0	0	6
09:00	- 10:00	43	0	0	43	15	0	0	15	28	0	0	28
10:00	- 11:00	40	0	1	41	12	0	1	13	28	0	0	28
11:00	- 12:00	72	0	0	72	40	0	0	40	32	0	0	32
12:00	- 13:00	52	2	0	54	35	1	0	36	17	1	0	18
13:00	- 14:00	62	2	0	64	33	1	0	34	29	1	0	30
14:00	- 15:00	96	0	0	96	32	0	0	32	64	0	0	64
15:00	- 16:00	95	0	0	95	32	0	0	32	63	0	0	63
16:00	- 17:00	55	1	0	56	29	1	0	30	26	0	0	26
17:00	- 18:00	49	0	0	49	27	0	0	27	22	0	0	22
18:00	- 19:00	50	0	0	50	19	0	0	19	31	0	0	31
19:00	- 20:00	53	0	0	53	20	0	0	20	33	0	0	33
20:00	- 21:00	47	0	0	47	29	0	0	29	18	0	0	18
21:00	- 22:00	25	0	0	25	11	0	0	11	14	0	0	14
22:00	- 23:00	16	0	0	16	7	0	0	7	9	0	0	9
23:00	- 24:00	12	0	0	12	5	0	0	5	7	0	0	7
Etmal (0-24u)		835	5	1	841	378	3	1	382	457	2	0	459
Dag (7-19u)		640	5	1	646	286	3	1	290	354	2	0	356
Avond (19-23u)		141	0	0	141	67	0	0	67	74	0	0	74
Nacht (23-7u)		54	0	0	54	25	0	0	25	29	0	0	29
Ochtendspits (7-9u)		26	0	0	26	12	0	0	12	14	0	0	14
Avondspits (16-18u)		104	1	0	105	56	1	0	57	48	0	0	48

VERKEERSTELLING

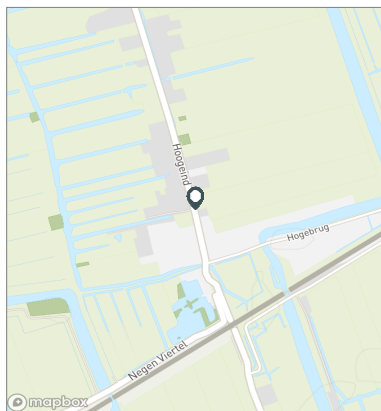
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGEND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



MAANDAG 30 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	6	0	0	6	3	0	0	3	3	0	0	3
01:00	- 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
02:00	- 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	- 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
04:00	- 05:00	10	0	0	10	8	0	0	8	2	0	0	2
05:00	- 06:00	23	5	0	28	15	4	0	19	8	1	0	9
06:00	- 07:00	69	10	3	82	49	5	2	56	20	5	1	26
07:00	- 08:00	94	5	2	101	61	4	0	65	33	1	2	36
08:00	- 09:00	84	5	2	91	49	1	2	52	35	4	0	39
09:00	- 10:00	51	6	3	60	27	4	2	33	24	2	1	27
10:00	- 11:00	50	4	3	57	24	2	2	28	26	2	1	29
11:00	- 12:00	47	10	2	59	24	4	0	28	23	6	2	31
12:00	- 13:00	53	6	2	61	23	0	1	24	30	6	1	37
13:00	- 14:00	71	4	1	76	33	1	1	35	38	3	0	41
14:00	- 15:00	76	12	2	90	37	4	0	41	39	8	2	49
15:00	- 16:00	98	8	3	109	41	3	3	47	57	5	0	62
16:00	- 17:00	103	4	5	112	37	2	3	42	66	2	2	70
17:00	- 18:00	120	3	4	127	42	1	2	45	78	2	2	82
18:00	- 19:00	80	4	3	87	38	0	0	38	42	4	3	49
19:00	- 20:00	67	1	0	68	34	0	0	34	33	1	0	34
20:00	- 21:00	44	0	3	47	18	0	2	20	26	0	1	27
21:00	- 22:00	26	0	1	27	13	0	1	14	13	0	0	13
22:00	- 23:00	20	0	0	20	10	0	0	10	10	0	0	10
23:00	- 24:00	5	0	0	5	1	0	0	1	4	0	0	4
Etmal (0-24u)		1200	87	39	1326	588	35	21	644	612	52	18	682
Dag (7-19u)		927	71	32	1030	436	26	16	478	491	45	16	552
Avond (19-23u)		157	1	4	162	75	0	3	78	82	1	1	84
Nacht (23-7u)		116	15	3	134	77	9	2	88	39	6	1	46
Ochtendspits (7-9u)		178	10	4	192	110	5	2	117	68	5	2	75
Avondspits (16-18u)		223	7	9	239	79	3	5	87	144	4	4	152

VERKEERSTELLING

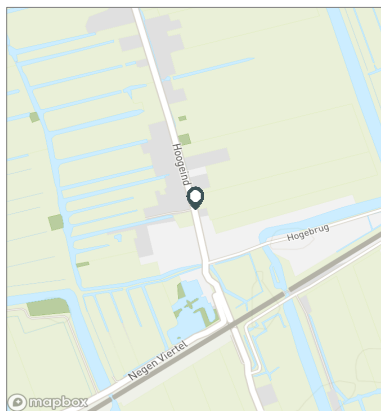
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGEND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



DINSDAG 31 AUGUSTUS 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
01:00	- 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
02:00	- 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	- 04:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00	- 05:00	8	2	0	10	5	2	0	7	3	0	0	3
05:00	- 06:00	24	3	0	27	19	1	0	20	5	2	0	7
06:00	- 07:00	62	12	2	76	41	6	1	48	21	6	1	28
07:00	- 08:00	104	6	3	113	62	2	1	65	42	4	2	48
08:00	- 09:00	99	4	3	106	60	2	0	62	39	2	3	44
09:00	- 10:00	65	4	3	72	33	1	2	36	32	3	1	36
10:00	- 11:00	73	7	2	82	32	3	1	36	41	4	1	46
11:00	- 12:00	62	6	6	74	27	3	3	33	35	3	3	41
12:00	- 13:00	70	6	5	81	40	3	1	44	30	3	4	37
13:00	- 14:00	71	5	8	84	29	1	3	33	42	4	5	51
14:00	- 15:00	92	12	3	107	34	8	1	43	58	4	2	64
15:00	- 16:00	86	6	6	98	39	1	3	43	47	5	3	55
16:00	- 17:00	106	7	2	115	47	1	1	49	59	6	1	66
17:00	- 18:00	119	1	3	123	34	1	1	36	85	0	2	87
18:00	- 19:00	91	1	0	92	34	0	0	34	57	1	0	58
19:00	- 20:00	49	2	2	53	25	1	1	27	24	1	1	26
20:00	- 21:00	60	0	1	61	26	0	1	27	34	0	0	34
21:00	- 22:00	27	1	0	28	10	1	0	11	17	0	0	17
22:00	- 23:00	15	0	0	15	5	0	0	5	10	0	0	10
23:00	- 24:00	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2
Etmal (0-24u)		1291	85	49	1425	605	37	20	662	686	48	29	763
Dag (7-19u)		1038	65	44	1147	471	26	17	514	567	39	27	633
Avond (19-23u)		151	3	3	157	66	2	2	70	85	1	1	87
Nacht (23-7u)		102	17	2	121	68	9	1	78	34	8	1	43
Ochtendspits (7-9u)		203	10	6	219	122	4	1	127	81	6	5	92
Avondspits (16-18u)		225	8	5	238	81	2	2	85	144	6	3	153

VERKEERSTELLING

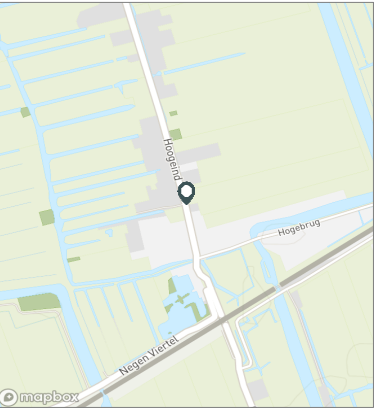
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



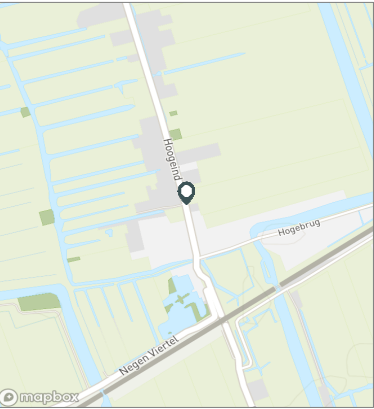
WOENSDAG 1 SEPTEMBER 2021													
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	5	0	0	5	3	0	0	3	2	0	0	2
01:00	- 02:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
02:00	- 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	- 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	- 05:00	7	0	0	7	7	0	0	7	0	0	0	0
05:00	- 06:00	26	3	0	29	20	2	0	22	6	1	0	7
06:00	- 07:00	68	6	1	75	44	3	1	48	24	3	0	27
07:00	- 08:00	91	3	1	95	53	2	1	56	38	1	0	39
08:00	- 09:00	67	5	0	72	38	3	0	41	29	2	0	31
09:00	- 10:00	67	2	1	70	31	1	1	33	36	1	0	37
10:00	- 11:00	58	2	2	62	22	0	1	23	36	2	1	39
11:00	- 12:00	47	6	2	55	22	5	1	28	25	1	1	27
12:00	- 13:00	77	10	0	87	33	3	0	36	44	7	0	51
13:00	- 14:00	72	6	1	79	33	2	1	36	39	4	0	43
14:00	- 15:00	80	6	0	86	39	1	0	40	41	5	0	46
15:00	- 16:00	98	3	2	103	53	2	1	56	45	1	1	47
16:00	- 17:00	90	6	3	99	37	2	2	41	53	4	1	58
17:00	- 18:00	126	2	8	136	50	1	3	54	76	1	5	82
18:00	- 19:00	68	3	1	72	25	2	0	27	43	1	1	45
19:00	- 20:00	66	0	2	68	32	0	2	34	34	0	0	34
20:00	- 21:00	33	0	0	33	17	0	0	17	16	0	0	16
21:00	- 22:00	36	1	0	37	11	0	0	11	25	1	0	26
22:00	- 23:00	33	0	0	33	12	0	0	12	21	0	0	21
23:00	- 24:00	18	1	0	19	7	1	0	8	11	0	0	11
Etmmaal (0-24u)		1235	65	24	1324	590	30	14	634	645	35	10	690
Dag (7-19u)		941	54	21	1016	436	24	11	471	505	30	10	545
Avond (19-23u)		168	1	2	171	72	0	2	74	96	1	0	97
Nacht (23-7u)		126	10	1	137	82	6	1	89	44	4	0	48
Ochtendspits (7-9u)		158	8	1	167	91	5	1	97	67	3	0	70
Avondspits (16-18u)		216	8	11	235	87	3	5	95	129	5	6	140

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting
Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



DONDERDAG 2 SEPTEMBER 2021													
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
01:00	- 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
02:00	- 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
03:00	- 04:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00	- 05:00	4	0	0	4	3	0	0	3	1	0	0	1
05:00	- 06:00	22	3	0	25	17	2	0	19	5	1	0	6
06:00	- 07:00	67	11	3	81	49	3	0	52	18	8	3	29
07:00	- 08:00	88	4	5	97	55	3	2	60	33	1	3	37
08:00	- 09:00	97	5	1	103	56	2	0	58	41	3	1	45
09:00	- 10:00	40	5	3	48	22	2	2	26	18	3	1	22
10:00	- 11:00	61	4	3	68	35	3	1	39	26	1	2	29
11:00	- 12:00	38	5	1	44	10	1	0	11	28	4	1	33
12:00	- 13:00	63	3	4	70	23	1	0	24	40	2	4	46
13:00	- 14:00	77	6	3	86	44	2	2	48	33	4	1	38
14:00	- 15:00	76	10	2	88	32	7	2	41	44	3	0	47
15:00	- 16:00	93	4	2	99	34	1	0	35	59	3	2	64
16:00	- 17:00	108	10	1	119	59	4	1	64	49	6	0	55
17:00	- 18:00	133	3	3	139	57	0	1	58	76	3	2	81
18:00	- 19:00	72	4	0	76	27	1	0	28	45	3	0	48
19:00	- 20:00	57	2	0	59	25	0	0	25	32	2	0	34
20:00	- 21:00	42	2	0	44	13	0	0	13	29	2	0	31
21:00	- 22:00	39	1	0	40	16	1	0	17	23	0	0	23
22:00	- 23:00	19	0	0	19	10	0	0	10	9	0	0	9
23:00	- 24:00	7	0	0	7	2	0	0	2	5	0	0	5
Etmmaal (0-24u)		1207	82	31	1320	590	33	11	634	617	49	20	686
Dag (7-19u)		946	63	28	1037	454	27	11	492	492	36	17	545
Avond (19-23u)		157	5	0	162	64	1	0	65	93	4	0	97
Nacht (23-7u)		104	14	3	121	72	5	0	77	32	9	3	44
Ochtendspits (7-9u)		185	9	6	200	111	5	2	118	74	4	4	82
Avondspits (16-18u)		241	13	4	258	116	4	2	122	125	9	2	136

VERKEERSTELLING

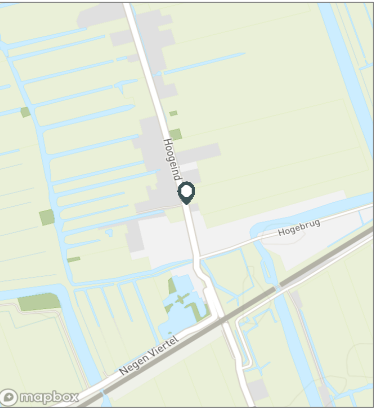
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



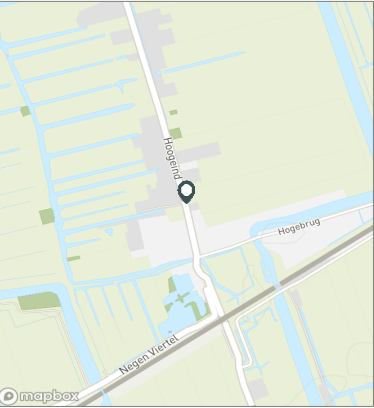
VRIJDAG 3 SEPTEMBER 2021													
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3
01:00	- 02:00	3	1	0	4	1	0	0	1	2	1	0	3
02:00	- 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	- 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
04:00	- 05:00	7	0	0	7	5	0	0	5	2	0	0	2
05:00	- 06:00	19	5	0	24	14	3	0	17	5	2	0	7
06:00	- 07:00	59	12	0	71	35	7	0	42	24	5	0	29
07:00	- 08:00	87	4	3	94	49	1	0	50	38	3	3	44
08:00	- 09:00	67	10	1	78	38	3	1	42	29	7	0	36
09:00	- 10:00	75	3	4	82	41	2	1	44	34	1	3	38
10:00	- 11:00	70	3	6	79	36	1	3	40	34	2	3	39
11:00	- 12:00	67	4	3	74	34	3	2	39	33	1	1	35
12:00	- 13:00	95	1	4	100	28	1	3	32	67	0	1	68
13:00	- 14:00	81	9	2	92	39	2	2	43	42	7	0	49
14:00	- 15:00	76	7	3	86	30	1	1	32	46	6	2	54
15:00	- 16:00	97	7	3	107	42	3	2	47	55	4	1	60
16:00	- 17:00	98	7	2	107	36	3	0	39	62	4	2	68
17:00	- 18:00	89	3	0	92	39	2	0	41	50	1	0	51
18:00	- 19:00	86	5	1	92	28	1	1	30	58	4	0	62
19:00	- 20:00	63	2	1	66	34	1	0	35	29	1	1	31
20:00	- 21:00	54	0	0	54	22	0	0	22	32	0	0	32
21:00	- 22:00	33	0	0	33	14	0	0	14	19	0	0	19
22:00	- 23:00	35	0	0	35	9	0	0	9	26	0	0	26
23:00	- 24:00	27	0	0	27	12	0	0	12	15	0	0	15
Etmmaal (0-24u)		1292	83	33	1408	586	34	16	636	706	49	17	772
Dag (7-19u)		988	63	32	1083	440	23	16	479	548	40	16	604
Avond (19-23u)		185	2	1	188	79	1	0	80	106	1	1	108
Nacht (23-7u)		119	18	0	137	67	10	0	77	52	8	0	60
Ochtendspits (7-9u)		154	14	4	172	87	4	1	92	67	10	3	80
Avondspits (16-18u)		187	10	2	199	75	5	0	80	112	5	2	119

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting
Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



ZATERDAG 4 SEPTEMBER 2021													
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	10	0	0	10	5	0	0	5	5	0	0	5
01:00	- 02:00	6	1	0	7	4	0	0	4	2	1	0	3
02:00	- 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
03:00	- 04:00	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2
04:00	- 05:00	7	0	0	7	4	0	0	4	3	0	0	3
05:00	- 06:00	9	0	0	9	6	0	0	6	3	0	0	3
06:00	- 07:00	19	2	1	22	12	0	0	12	7	2	1	10
07:00	- 08:00	36	0	1	37	16	0	0	16	20	0	1	21
08:00	- 09:00	37	1	2	40	23	0	2	25	14	1	0	15
09:00	- 10:00	64	0	2	66	41	0	1	42	23	0	1	24
10:00	- 11:00	82	3	0	85	36	2	0	38	46	1	0	47
11:00	- 12:00	97	1	1	99	35	0	0	35	62	1	1	64
12:00	- 13:00	82	1	0	83	29	0	0	29	53	1	0	54
13:00	- 14:00	93	0	3	96	45	0	2	47	48	0	1	49
14:00	- 15:00	117	3	2	122	51	0	0	51	66	3	2	71
15:00	- 16:00	118	3	1	122	44	1	1	46	74	2	0	76
16:00	- 17:00	68	1	1	70	37	0	0	37	31	1	1	33
17:00	- 18:00	73	1	1	75	37	0	0	37	36	1	1	38
18:00	- 19:00	65	0	0	65	27	0	0	27	38	0	0	38
19:00	- 20:00	77	0	0	77	38	0	0	38	39	0	0	39
20:00	- 21:00	57	0	0	57	30	0	0	30	27	0	0	27
21:00	- 22:00	44	0	0	44	22	0	0	22	22	0	0	22
22:00	- 23:00	34	0	0	34	10	0	0	10	24	0	0	24
23:00	- 24:00	30	0	0	30	14	0	0	14	16	0	0	16
Etmmaal (0-24u)		1230	17	15	1262	568	3	6	577	662	14	9	685
Dag (7-19u)		932	14	14	960	421	3	6	430	511	11	8	530
Avond (19-23u)		212	0	0	212	100	0	0	100	112	0	0	112
Nacht (23-7u)		86	3	1	90	47	0	0	47	39	3	1	43
Ochtendspits (7-9u)		73	1	3	77	39	0	2	41	34	1	1	36
Avondspits (16-18u)		141	2	2	145	74	0	0	74	67	2	2	71

VERKEERSTELLING

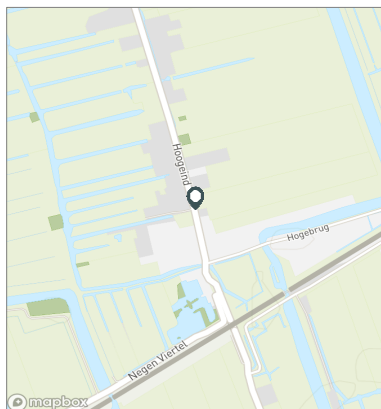
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



ZONDAG 5 SEPTEMBER 2021

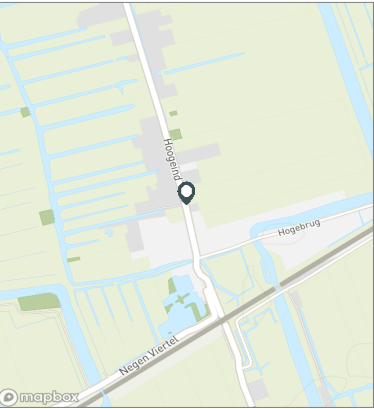
		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	9	1	0	10	4	1	0	5	5	0	0	5
01:00	- 02:00	12	0	0	12	4	0	0	4	8	0	0	8
02:00	- 03:00	5	0	1	6	1	0	0	1	4	0	1	5
03:00	- 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
04:00	- 05:00	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3
05:00	- 06:00	3	1	0	4	1	1	0	2	2	0	0	2
06:00	- 07:00	9	0	0	9	4	0	0	4	5	0	0	5
07:00	- 08:00	12	0	0	12	4	0	0	4	8	0	0	8
08:00	- 09:00	10	2	0	12	8	0	0	8	2	2	0	4
09:00	- 10:00	50	0	1	51	20	0	1	21	30	0	0	30
10:00	- 11:00	55	1	0	56	20	1	0	21	35	0	0	35
11:00	- 12:00	90	0	0	90	39	0	0	39	51	0	0	51
12:00	- 13:00	73	1	0	74	26	0	0	26	47	1	0	48
13:00	- 14:00	101	0	1	102	49	0	0	49	52	0	1	53
14:00	- 15:00	87	0	0	87	37	0	0	37	50	0	0	50
15:00	- 16:00	67	0	0	67	38	0	0	38	29	0	0	29
16:00	- 17:00	52	1	1	54	22	0	0	22	30	1	1	32
17:00	- 18:00	35	0	0	35	17	0	0	17	18	0	0	18
18:00	- 19:00	59	0	0	59	30	0	0	30	29	0	0	29
19:00	- 20:00	49	0	0	49	23	0	0	23	26	0	0	26
20:00	- 21:00	43	0	0	43	22	0	0	22	21	0	0	21
21:00	- 22:00	26	0	0	26	12	0	0	12	14	0	0	14
22:00	- 23:00	19	0	0	19	5	0	0	5	14	0	0	14
23:00	- 24:00	6	0	0	6	2	0	0	2	4	0	0	4
Etmal (0-24u)		876	7	4	887	388	3	1	392	488	4	3	495
Dag (7-19u)		691	5	3	699	310	1	1	312	381	4	2	387
Avond (19-23u)		137	0	0	137	62	0	0	62	75	0	0	75
Nacht (23-7u)		48	2	1	51	16	2	0	18	32	0	1	33
Ochtendspits (7-9u)		22	2	0	24	12	0	0	12	10	2	0	12
Avondspits (16-18u)		87	1	1	89	39	0	0	39	48	1	1	50

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting
Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



MAANDAG 6 SEPTEMBER 2021

		Doorsnede				Ri. Noord				Ri. Zuid			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00												
01:00	- 02:00												
02:00	- 03:00												
03:00	- 04:00												
04:00	- 05:00												
05:00	- 06:00												
06:00	- 07:00												
07:00	- 08:00												
08:00	- 09:00												
09:00	- 10:00												
10:00	- 11:00												
11:00	- 12:00												
12:00	- 13:00												
13:00	- 14:00												
14:00	- 15:00												
15:00	- 16:00												
16:00	- 17:00												
17:00	- 18:00												
18:00	- 19:00												
19:00	- 20:00												
20:00	- 21:00												
21:00	- 22:00												
22:00	- 23:00												
23:00	- 24:00												
Etmal (0-24u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dag (7-19u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avond (19-23u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nacht (23-7u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ochtendspits (7-9u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avondspits (16-18u)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VERKEERSTELLING

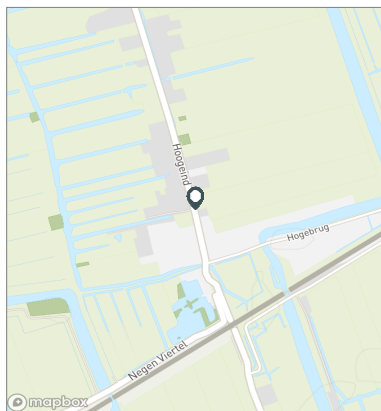
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

HOOGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof

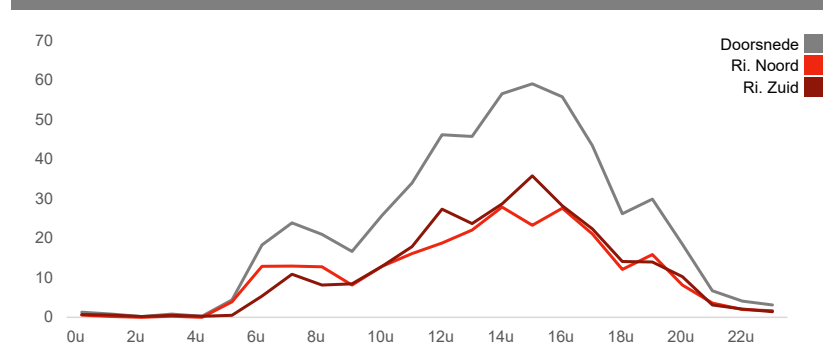
INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	543	100%	589	100%	265	298
Dag (7-19u)	455	83,7%	506	85,9%	216	253
Avond (19-23u)	59	10,9%	55	9,4%	30	27
Nacht (23-7u)	29	5,4%	28	4,7%	20	17
Ochtendspits (7-9u)	45	8,3%	38	6,5%	26	22
Avondspits (16-18u)	99	18,3%	99	16,9%	49	51

UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,2%	3	0,5%	1	1
01:00 - 02:00	1	0,1%	1	0,2%	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,1%	0	0
03:00 - 04:00	1	0,1%	2	0,3%	0	1
04:00 - 05:00	0	0,1%	1	0,1%	0	0
05:00 - 06:00	4	0,8%	3	0,6%	4	3
06:00 - 07:00	18	3,4%	14	2,3%	13	9
07:00 - 08:00	24	4,4%	18	3,0%	13	10
08:00 - 09:00	21	3,9%	20	3,4%	13	12
09:00 - 10:00	17	3,1%	21	3,6%	8	10
10:00 - 11:00	26	4,8%	35	6,0%	13	19
11:00 - 12:00	34	6,3%	47	8,0%	16	25
12:00 - 13:00	46	8,5%	54	9,2%	19	25
13:00 - 14:00	46	8,4%	53	8,9%	22	25
14:00 - 15:00	57	10,4%	69	11,7%	28	35
15:00 - 16:00	59	10,9%	65	11,1%	23	29
16:00 - 17:00	56	10,3%	58	9,8%	28	31
17:00 - 18:00	44	8,0%	42	7,1%	21	20
18:00 - 19:00	26	4,8%	24	4,1%	12	12
19:00 - 20:00	30	5,5%	25	4,2%	16	14
20:00 - 21:00	19	3,4%	17	3,0%	8	8
21:00 - 22:00	7	1,2%	7	1,2%	4	4
22:00 - 23:00	4	0,8%	6	1,0%	2	3
23:00 - 24:00	3	0,6%	3	0,6%	2	2

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
Mon 23/Aug	481
Tue 24/Aug	725
Wed 25/Aug	598
Thu 26/Aug	423
Fri 27/Aug	406
Sat 28/Aug	688
Sun 29/Aug	365
Mon 30/Aug	467
Tue 31/Aug	539
Wed 1/Sep	477
Thu 2/Sep	608
Fri 3/Sep	651
Sat 4/Sep	710
Sun 5/Sep	1049

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

HOOGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel

Validatie

= Compleet en representatief

= Niet representatief

= Niet compleet

= Feestdag

DOORSNEDE																		
	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon		
	22/8	23/8	24/8	25/8	26/8	27/8	28/8	29/8	30/8	31/8	1/9	2/9	3/9	4/9	5/9	6/9		
00:00 - 01:00		0	1	4	2	1	2	11	2	1	0	0	2	6	8			
01:00 - 02:00		0	1	2	1	0	0	3	0	0	3	0	1	0	5			
02:00 - 03:00		0	0	0	0	2	0	5	0	0	0	0	0	1	4			
03:00 - 04:00		0	0	0	1	0	0	13	4	1	0	1	1	0	3			
04:00 - 05:00		1	0	0	0	0	1	3	1	0	1	0	0	1	2			
05:00 - 06:00		4	3	3	5	4	0	2	6	6	4	5	4	0	0			
06:00 - 07:00		20	20	16	14	15	2	2	20	19	20	18	21	3	3			
07:00 - 08:00		18	22	18	20	19	3	1	27	31	28	28	28	6	2			
08:00 - 09:00		15	25	17	19	18	15	23	22	19	29	26	20	19	17			
09:00 - 10:00		13	12	16	9	18	28	39	14	30	13	21	21	24	38			
10:00 - 11:00		18	38	32	31	21	64	56	22	27	17	25	27	38	79			
11:00 - 12:00		29	39	47	35	28	85	36	19	37	45	29	32	49	146			
12:00 - 13:00		30	58	60	31	57	72	31	37	42	39	39	69	57	138			
13:00 - 14:00		49	65	44	37	35	34	35	51	38	28	45	66	67	142			
14:00 - 15:00		58	100	61	27	16	94	20	43	55	48	76	82	129	152			
15:00 - 16:00		61	69	87	46	50	66	26	49	50	41	62	76	110	123			
16:00 - 17:00		39	69	73	44	28	94	15	46	51	44	72	60	73	67			
17:00 - 18:00		36	60	30	23	46	40	24	34	56	34	42	60	41	45			
18:00 - 19:00		33	33	25	22	14	22	1	20	19	28	36	23	26	24			
19:00 - 20:00		32	55	20	23	11	13	7	29	34	30	47	18	17	13			
20:00 - 21:00		15	38	21	23	13	14	7	10	12	9	22	22	17	21			
21:00 - 22:00		8	12	10	5	3	7	0	4	5	9	5	6	16	10			
22:00 - 23:00		1	3	5	2	2	25	3	4	5	4	9	6	5	6			
23:00 - 24:00		1	2	7	3	5	7	2	3	1	3	0	6	5	1			
Etmaal (0-24u)	0	481	725	598	423	406	688	365	467	539	477	608	651	710	1049	0		
Dag (7-19u)	0	399	590	510	344	350	617	307	384	455	394	501	564	639	973	0		
Avond (19-23u)	0	56	108	56	53	29	59	17	47	56	52	83	52	55	50	0		
Nacht (23-7u)	0	26	27	32	26	27	12	41	36	28	31	24	35	16	26	0		
Ochtendspits (7-9u)	0	33	47	35	39	37	18	24	49	50	57	54	48	25	19	0		
Avondspits (16-18u)	0	75	129	103	67	74	134	39	80	107	78	114	120	114	112	0		
Validatie																		

DOORSNEDE																		
	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon		
	22/8	23/8	24/8	25/8	26/8	27/8	28/8	29/8	30/8	31/8	1/9	2/9	3/9	4/9	5/9	6/9		
Ri. Noord		229	365	280	201	200	442	188	211	264	213	339	318	368	521			
Ri. Zuid		252	360	318	222	206	246	177	256	275	264	269	333	342	528			
Ri. Noord	-	48%	50%	47%	48%	49%	64%	52%	45%	49%	45%	56%	49%	52%	50%	-		
Ri. Zuid	-	52%	50%	53%	52%	51%	36%	48%	55%	51%	55%	44%	51%	48%	50%	-		

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel

Validatie

= Compleet en representatief

= Niet representatief

= Niet compleet

= Feestdag

RICHTING NOORD (HAZELAARHOF)																	
	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	
	22/8	23/8	24/8	25/8	26/8	27/8	28/8	29/8	30/8	31/8	1/9	2/9	3/9	4/9	5/9	6/9	
00:00 - 01:00		0	0	1	2	0	1	1	2	0	0	0	1	5	2		
01:00 - 02:00		0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1		
02:00 - 03:00		0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	1		
03:00 - 04:00		0	0	0	1	0	0	10	2	0	0	0	0	0	0		
04:00 - 05:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
05:00 - 06:00		3	3	2	5	3	0	0	6	5	4	5	3	0	0		
06:00 - 07:00		15	18	12	10	12	0	0	15	10	11	10	16	0	0		
07:00 - 08:00		8	13	9	12	9	2	0	13	21	14	18	13	4	0		
08:00 - 09:00		9	14	10	13	10	5	18	15	11	14	15	17	10	7		
09:00 - 10:00		8	8	4	4	15	12	12	6	9	7	12	9	17	16		
10:00 - 11:00		9	23	14	14	10	47	34	12	13	5	18	11	15	42		
11:00 - 12:00		14	23	19	15	10	65	24	8	23	16	15	18	17	81		
12:00 - 13:00		14	27	23	13	18	48	12	18	20	18	13	24	29	77		
13:00 - 14:00		21	28	18	12	24	27	16	21	15	17	32	33	27	58		
14:00 - 15:00		23	44	32	10	7	55	8	17	32	24	49	41	69	75		
15:00 - 16:00		26	21	44	19	30	44	18	7	17	12	23	34	55	55		
16:00 - 17:00		18	31	36	20	14	65	11	21	28	19	37	33	43	35		
17:00 - 18:00		17	34	15	10	19	23	6	15	26	16	24	27	20	24		
18:00 - 19:00		14	17	11	9	4	14	1	7	10	14	21	9	17	20		
19:00 - 20:00		19	32	9	16	5	6	5	13	14	12	27	12	10	9		
20:00 - 21:00		9	17	9	10	4	8	5	7	3	2	12	9	8	10		
21:00 - 22:00		2	8	5	2	2	2	0	2	4	4	4	3	13	5		
22:00 - 23:00		0	2	2	1	2	13	0	3	3	2	4	1	4	2		
23:00 - 24:00		0	1	5	2	2	5	1	1	0	2	0	4	3	1		
Etmaal (0-24u)	0	229	365	280	201	200	442	188	211	264	213	339	318	368	521	0	
Dag (7-19u)	0	181	283	235	151	170	407	160	160	225	176	277	269	323	490	0	
Avond (19-23u)	0	30	59	25	29	13	29	10	25	24	20	47	25	35	26	0	
Nacht (23-7u)	0	18	23	20	21	17	6	18	26	15	17	15	24	10	5	0	
Ochtendspits (7-9u)	0	17	27	19	25	19	7	18	28	32	28	33	30	14	7	0	
Avondspits (16-18u)	0	35	65	51	30	33	88	17	36	54	35	61	60	63	59	0	
Validatie																	

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

HOOGGEIND, DRIEBRUGGEN

Tussen Hogebrug en Hazelaarhof



Meetlocatie

Hoogeind
Driebruggen
Tussen Hogebrug en Hazelaarhof
Ri. 1 = Ri. Noord (Hazelaarhof)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Hogebrug)

Meting

Meetperiode: 23 augustus t/m 5 september 2021
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Uitgevoerd door: Meetel

Validatie

= Compleet en representatief

= Niet representatief

= Niet compleet

= Feestdag

RICHTING ZUID (HOGEBRUG)																
	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon
	22/8	23/8	24/8	25/8	26/8	27/8	28/8	29/8	30/8	31/8	1/9	2/9	3/9	4/9	5/9	6/9
00:00 - 01:00		0	1	3	0	1	1	10	0	1	0	0	1	1	6	
01:00 - 02:00		0	0	2	0	0	0	1	0	0	3	0	1	0	4	
02:00 - 03:00		0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3	
03:00 - 04:00		0	0	0	0	0	0	3	2	1	0	1	1	0	3	
04:00 - 05:00		1	0	0	0	0	1	3	1	0	1	0	0	0	2	
05:00 - 06:00		1	0	1	0	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0	
06:00 - 07:00		5	2	4	4	3	2	2	5	9	9	8	5	3	3	
07:00 - 08:00		10	9	9	8	10	1	1	14	10	14	10	15	2	2	
08:00 - 09:00		6	11	7	6	8	10	5	7	8	15	11	3	9	10	
09:00 - 10:00		5	4	12	5	3	16	27	8	21	6	9	12	7	22	
10:00 - 11:00		9	15	18	17	11	17	22	10	14	12	7	16	23	37	
11:00 - 12:00		15	16	28	20	18	20	12	11	14	29	14	14	32	65	
12:00 - 13:00		16	31	37	18	39	24	19	19	22	21	26	45	28	61	
13:00 - 14:00		28	37	26	25	11	7	19	30	23	11	13	33	40	84	
14:00 - 15:00		35	56	29	17	9	39	12	26	23	24	27	41	60	77	
15:00 - 16:00		35	48	43	27	20	22	8	42	33	29	39	42	55	68	
16:00 - 17:00		21	38	37	24	14	29	4	25	23	25	35	27	30	32	
17:00 - 18:00		19	26	15	13	27	17	18	19	30	18	18	33	21	21	
18:00 - 19:00		19	16	14	13	10	8	0	13	9	14	15	14	9	4	
19:00 - 20:00		13	23	11	7	6	7	2	16	20	18	20	6	7	4	
20:00 - 21:00		6	21	12	13	9	6	2	3	9	7	10	13	9	11	
21:00 - 22:00		6	4	5	3	1	5	0	2	1	5	1	3	3	5	
22:00 - 23:00		1	1	3	1	0	12	3	1	2	2	5	5	1	4	
23:00 - 24:00		1	1	2	1	3	2	1	2	1	1	0	2	2	0	
Etmaal (0-24u)	0	252	360	318	222	206	246	177	256	275	264	269	333	342	528	0
Dag (7-19u)	0	218	307	275	193	180	210	147	224	230	218	224	295	316	483	0
Avond (19-23u)	0	26	49	31	24	16	30	7	22	32	32	36	27	20	24	0
Nacht (23-7u)	0	8	4	12	5	10	6	23	10	13	14	9	11	6	21	0
Ochtendspits (7-9u)	0	16	20	16	14	18	11	6	21	18	29	21	18	11	12	0
Avondspits (16-18u)	0	40	64	52	37	41	46	22	44	53	43	53	60	51	53	0
Validatie																

Visualisatie voertuig	Voertuig	Ledig gewicht vrachtwagen (kg)	Ledig gewicht aanhanger (kg)	gewicht lading (kg)	totaal gewicht (kg)	Lengte eerste as tot achterste as (m)	Breedte voertuig (m)	Oppervlakte (m2)	kN/m2	Ontheffing?	Maximale lading voor ontheffing (ton)	Maximaal totaal gewicht ontheffing (ton)
#VALUE!	Vrachtwagen + melktrailer	8443	8000	30000	46443	10,92	2,55	27,846	16,36	FALSE	20,5	36,9
#VALUE!	Vrachtwagen + mesttrailer	8443	7407	36500	52350	11,52	2,55	29,376	17,48	FALSE	23,1	38,9
#VALUE!	Zandkipper 10x8	19800	0	30000	49800	7,45	2,55	18,9975	25,71	FALSE	5,4	25,2
#VALUE!	Vrachtwagen + Walkingfloor	8443	7110	30000	45553	13,16	2,55	33,558	13,31	FALSE	28,9	44,5
	Vuilnisauto	14600	0	12400	27000	5,3	2,55	13,515	19,59	FALSE	3,3	17,9
	Brandweer TAS	10700	0	3000	13700	4,48	2,55	11,424	11,76	TRUE	4,4	15,1
	Brandweer Waterwagen	12005	0	16995	29000	6,1	2,55	15,555	18,28	FALSE	8,6	20,6
	Brandweer Autoladder	16240	0	1000	17240	5,11	2,55	13,0305	12,97	TRUE	1,0	17,3
	Tractor met opraapwagen	8800	5200	21000	35000	9,3	2,9	26,97	12,73	TRUE	21,8	35,8
#VALUE!	Containerauto haakarm	13297	0	10000	23297	6,77	2,55	17,2635	13,23	FALSE	9,6	22,9
#VALUE!	Containerauto aanhanger	0	3950	15000	18950	5,95	2,55	15,1725	12,25	TRUE	16,2	20,1
#VALUE!	Containerauto + aanhanger	13297	3950	25000	42247	12,72	2,55	32,436	12,77	TRUE	25,8	43,0
#VALUE!	vrachtauto + bulkaanhanger	8443	5100	34000	47543	13,04	2,55	33,252	14,02	FALSE	30,5	44,1

2.2.3

Verkeersbelasting

De veiligheid wordt voor 3 verschillende verkeersbelastingen doorgerekend, zijnde:

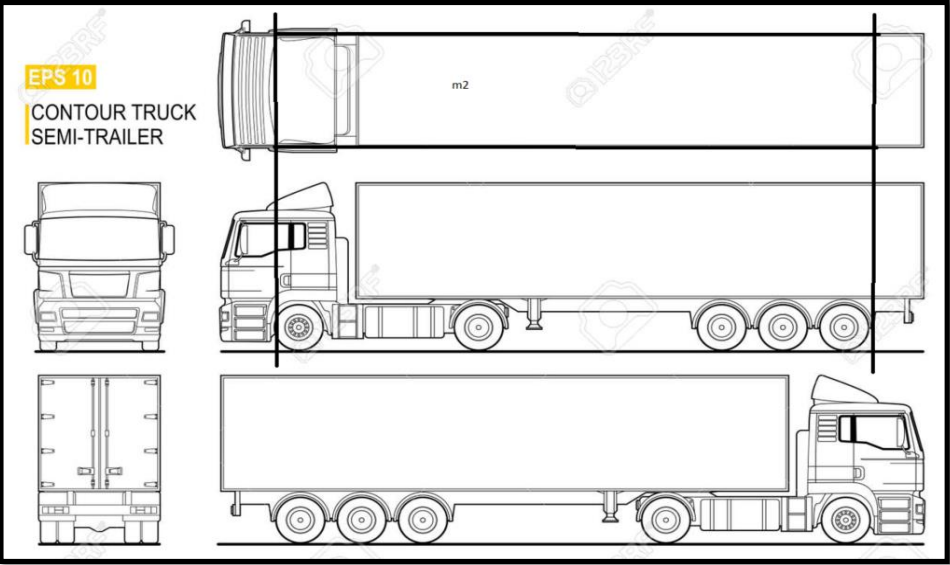
- 10 ton (6,0 mx 2,3m)
- 20 ton (6,0 mx 2,5m)
- 50 ton (10 mx 2,5m)

De verkeersbelasting is gesimuleerd als een gelijkmatige belasting welke over de footprint van de vrachtwagen verspreid.

- 10 ton → 8 kN/m² (50% consolidatie voor de cohesieve grondlagen)
- 20 ton → 13,3 kN/m² (50% consolidatie voor de cohesieve grondlagen)
- 50 ton → 20 kN/m² (30% consolidatie voor de cohesieve grondlagen)

Bij een hogere verkeersbelasting is bewust een lagere consolidatiegraad gekozen omdat deze belasting in het verleden maar deels is opgetreden.

De verkeersbelastingen zijn gebaseerd op de normen NEN 6700-1:2002 en NEN 6700-2:2002.





Memo

Onderwerp Ontheffingen C-wegen

Datum 6 april 2011

Aan Portefeuillehouderoverleg

Van 5.1.2e

Aanleiding

Het bedrijf Villabouw Mattone heeft een ontheffingsaanvraag ingediend voor het berijden van de Nieuwdorperweg te Reeuwijk met voertuigen die breder en zwaarder zijn dan is toegestaan volgens de verkeersborden i.v.m. met de bouw van een woning. De Nieuwdorperweg is gesloten voor voertuigen die breder zijn dan 2,20 meter en zwaarder dan 8 ton. Omdat de kentekens van de voertuigen van zijn onderaannemers en leveranciers niet bekend zijn heeft het bedrijf de aanvraag ingediend voor het project. Vraag is hoe deze ontheffingsaanvraag af te handelen?

Onderwerp

Op veel wegen in het buitengebied van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zitten breedte- en gewichtsbeperingen. Deze maatregelen zijn genomen omdat deze wegen door de situering of constructie en uit het oogpunt van de verkeersveiligheid niet geschikt zijn, bereden te worden door brede en zware voertuigen. Het gemeentelijk beleid is, hoewel niet formeel vastgelegd, dat ontheffingen op het kenteken of chassisnummer van het voertuig worden afgegeven.

Het is voor een aannemer, die veel werkt met onderaannemers en verschillende leveranciers, bijna ondoenlijk om de kentekens van de ingezette voertuigen (bij de bouw van een woning kan het om 20 tot 40 voertuigen gaan) tijdig door te geven. De ontheffingen dienen 10 dagen van te voren worden aangevraagd. In dergelijke gevallen zou een ontheffing voor het project een oplossing zijn. Het is toegestaan ontheffingen af te geven op naam (persoon of bedrijf).

De voordelen en nadelen van afgifte van ontheffingen op projectbasis zijn hieronder aangegeven.

Voordelen:

- Weinig administratieve rompslomp voor aanvrager en gemeente. Nu kan er volstaan worden met de afgifte van één ontheffing i.p.v. een ontheffing voor elk ingezet voertuig (20 à 40).
- Weinig kosten (leges) voor aanvrager. Aanvrager zal deze kosten dan mogelijk doorberekenen aan de opdrachtgever (vaak een inwoner van de gemeente)

Nadelen:

- Vooraf toetsen van de ingezette voertuigen niet mogelijk. Hierbij kan aan de hand van het kentekenbewijs globaal worden beoordeeld of het voertuig geschikt is voor het berijden van de wegen met beperkingen.
- Mogelijk bezwaren van andere ontheffingshouders, waarvoor andere regelingen zijn toegepast. Zo heeft een plaatselijke aannemer Goudriaan Jongerius 20 à 40 ontheffingen op kenteken gekregen

voor de voertuigen van zijn vaste onderaannemers en leveranciers. Verder heeft VIOS in Driebruggen een jaarabonnement met meldingsplicht (kosten € 15.000,00) voor zijn leveranciers.

Bij de afgifte van de ontheffingen moet de doelstelling van de geslotenverklaringen niet uit het oog worden verloren. Een van de doelstellingen is het beperken van zware transporten over deze wegen. Bij afgifte van ontheffingen op projectbasis kan het voorkomen dat de totale massa van de voertuigen zwaarder is dan is toegestaan volgens de ontheffing. Afgifte van ontheffingen op kenteken, die vooraf is getoetst, geeft ook geen garantie dat de totale massa van de voertuigen niet wordt overschreden. Helaas is goede handhaving op massa omslachtig, omdat het voertuig dan gewogen moet worden op een weegbrug. In de gemeente is geen weegbrug aanwezig.

Gelet op het voorgaande zou de ontheffingsaanvraag van het bedrijf Villabouw Mattone als volgt afgehandeld kunnen worden. Voor de volgende activiteiten moet een ontheffing op kenteken worden aangevraagd:

- Aan- en afvoer heistelling;
- Aanvoer heipalen;
- Aanvoer beton;
- Aanvoer prefab-elementen;
- Mobiele kraan voor het plaatsen van prefab-elementen.

Daarnaast wordt nog een ontheffing afgegeven op projectbasis voor de overige leveranties. Aan al de ontheffingen zijn de gebruikelijke voorwaarden verbonden.

Met dit voorstel vindt voor de zware transporten toetsing vooraf plaats. Voor elke ontheffing is leges verschuldigd en loopt men wat de kosten betreft in de pas met ondernemers zoals Goudriaan Jongerius en VIOS.

Voorstel

Voorgesteld wordt om de ontheffingsaanvragen van kleinschalige projecten af te handelen zoals hierboven is omschreven.

Geslotenverklaringen wegen landelijk gebied

Beleidsuitgangspunten

5.1.2e

september 2012, Realisatie & Beheer

Gemeente



Bodegraven Reeuwijk

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Wettelijk kader	4
3. Probleemanalyse	5
4. Randvoorwaarden afsluiting wegen	6
4.1 Belangen Wegenverkeerswet 1994	6
4.1.1 Veiligheid	6
4.1.2 Het beschermen van weggebruikers en passagiers	7
4.1.3 Het in stand houden en waarborgen bruikbaarheid van de weg	7
4.1.4 Het waarborgen van de vrijheid van het verkeer	8
4.1.5 Voorkomen van overlast, hinder of schade door het verkeer	9
4.1.6 Energiezuinigheid	10
5. Tijden van afsluiting	11
6. Tot slot	12

1. Inleiding

Regelmatig komen er verzoeken binnen van aanwonenden van wegen in het landelijk gebied om deze wegen af te sluiten voor een of meerdere categorieën weggebruikers met uitzondering van het bestemmingsverkeer. Reden van deze verzoeken is dat aanwonende overlast ondervinden van het verkeer en hun leefbaarheid hiermee wordt aangetast. Het instellen van een geslotenverklaring zien zij vaak als enige oplossing voor de door hun aangedragen problematiek. Het plaatsen van een verkeersbord met het onderbord "uitgezonderd bestemmingsverkeer" is toch snel te regelen! Echter hierbij worden de juridisch aspecten en de consequenties van dergelijke geslotenverklaringen niet gezien.

Het geslotenverklaren van voor het verkeer openstaande wegen is een namelijk een ingrijpende maatregel. Een handhaafbare geslotenverklaring heeft ook vergaande consequenties voor de bewoners en hun bezoekers. De voor- en nadelen worden hieronder nog eens aangegeven.

Voordelen

- De geslotenverklaring kan een oplossing zijn voor de betreffende problematiek.

Nadelen

- Een geslotenverklaring door middel van borden moet ondersteund worden met handhaving.
- Een fysieke afsluiting is zelfhandhavend, maar de kosten van aanleg en onderhoud zijn hoog.
- Afgifte van ontheffingen geeft een administratieve rompslomp.
- Instellen van geslotenverklaringen gaat vaak gepaard met juridische procedures.

Voor het instellen van een geslotenverklaring dient een verkeersbesluit te worden genomen. In het verkeersbesluit dient een goede motivatie te zijn opgenomen. Het zou prettig zijn als er helder beleid is waaraan getoetst kan worden wanneer al of niet overgegaan kan worden tot het instellen van een geslotenverklaring van een weg. Dit kan ook nuttig zijn bij de eventueel aangespannen juridische procedures.

In deze notitie wordt omschreven welk pad gevolgd kan worden bij het behandelen van verzoeken tot het instellen van een geslotenverklaring van een weg, maar ook van verzoeken tot het opheffen van bestaande geslotenverklaringen.

2. Wettelijk kader

Het afsluiten van een weg voor één of meerdere categorieën weggebruikers kan door middel van het plaatsen van verkeersborden of het aanbrengen van fysieke maatregelen. Op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 dient hiervoor door het bevoegde gezag een verkeersbesluit te worden genomen. Het bevoegde gezag voor het nemen van verkeersbesluiten voor wegen die niet worden beheerd door het Rijk, de provincie of de waterschappen is het college van burgemeester en wethouders.

In artikel 21 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is vastgelegd dat in een verkeersbesluit een goede motivering moet zijn opgenomen. In ieder geval moet worden ingegaan op het doel van de verkeersmaatregel en de afweging van belangen zoals in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 is vermeld. Hierbij gaat het om het belang van:

- Veiligheid
- Het beschermen van weggebruikers en passagiers
- Het in stand houden en waarborgen bruikbaarheid van de weg
- Het waarborgen van de vrijheid van het verkeer
- Het voorkomen van overlast, hinder of schade door het verkeer
- Energiezuinigheid.

Voordat een verkeersbesluit wordt genomen is overleg met de politie verplicht (artikel 24 BABW). De wegbeheerder moet advies van de politie inwinnen over het voorgenomen verkeersbesluit. De politie is uiteindelijk verantwoordelijk voor de handhaving van de verkeersmaatregel. Het advies van de politie is overigens niet bindend.

Op grond van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen een besluit (verkeersbesluit) bezwaar of beroep instellen. Ook het weigeren van het nemen van een verkeersbesluit staat open voor bezwaar en beroep. Het gaat dan om het besluit geen verkeersbesluit te nemen.

3. Probleemanalyse

Aanleidingen tot verzoeken van afsluiten van wegen in het landelijk gebied zijn velerlei. Daarom is het uitvoeren van een probleemanalyse een eerste stap. Hiervoor zal onderzoek moeten worden gedaan. Het onderzoek kan bestaan uit:

- Inventarisatie van klachten
- Verkeerstellingen (zo nodig visuele tellingen)
- Ongevallenregistratie
- Vaststellen belanghebbenden

Met de gegevens verkregen uit dit onderzoek kan het probleem worden gedefinieerd.

Als er sprake is van een serieus probleem dan kan dit verder worden onderzocht en gekeken worden naar mogelijke oplossingen. Het instellen van een geslotenverklaring van een weg of wegvak voor één of meerdere wegcategorieën weggebruikers zou een oplossingsrichting kunnen zijn.

4. Randvoorwaarden afsluiting wegen

4.1 Belangen Wegenverkeerswet 1994

Zoals al aangegeven is het afsluiten van openbare wegen voor één of meerdere categorieën weggebruikers een ingrijpende verkeersmaatregel, waartoe niet te snel moet worden overgegaan. Daarom is het zinvol randvoorwaarden te formuleren, welke gebruikt kunnen worden bij het besluit al of niet over te gaan tot het afsluiten van een weg of wegvak. Bij het formuleren van deze randvoorwaarden wordt aangesloten bij de afweging van de belangen vermeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994. Reden hiervoor is dat de in dit artikel genoemde belangen de basis is voor de motivering van het verkeersbesluit. Een verkeersbesluit wordt genomen in het belang van:

1. Veiligheid
2. Het beschermen van weggebruikers en passagiers
3. Het in stand houden en waarborgen bruikbaarheid van de weg
4. Het waarborgen van de vrijheid van het verkeer
5. Voorkomen van overlast, hinder of schade door het verkeer
6. Energiezuinigheid

In de volgende paragrafen worden de randvoorwaarden benoemd voorafgegaan door een korte toelichting. Tot het instellen van een geslotenverklaring van een weg of wegvak kan pas worden overgegaan als aan een of meerdere van deze randvoorwaarde wordt voldaan. Voor de helderheid zijn ook enkele randvoorwaarden benoemd op grond waarvan juist geen geslotenverklaring wordt ingesteld.

4.1.1 Veiligheid

De verkeersongevallenregistratie geeft een indicatie hoe veilig een weg is. Gebeuren er met enige regelmaat ongevallen op een weg of wegvak dan is er sprake van een verkeersonveilige situatie. Analyse van deze geregistreerde verkeersongevallen moet uitwijzen of deze ongevallen betrekking hebben op de problematiek die hier speelt. Subjectieve verkeersonveiligheid is geen grond voor het afsluiten van wegen. Vinden er binnen een bepaalde periode een vastgesteld aantal slachtofferongevallen plaats die gerelateerd zijn aan de gedefinieerde problematiek, dan kan eventueel overgegaan worden tot het instellen van een geslotenverklaring. Een slachtofferongeval is een ongeval waarbij een of meerdere betrokken letsel oplopen.

Randvoorwaarde 1

Tot het instellen van een geslotenverklaring kan worden overgegaan als op een weg of wegvak in 3 aaneengesloten jaren meer dan 2 slachtofferongevallen zijn geregistreerd die gerelateerd zijn aan de gedefinieerde problematiek die hier speelt.

4.1.2 Het beschermen van weggebruikers en passagiers

Bij het beschermen van weggebruikers gaat het vaak om het beschermen van de zwakkere verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers. Hierbij zou subjectieve verkeersonveiligheid een rol kunnen spelen. Wel moet duidelijk zijn waartegen de weggebruikers en/of passagiers beschermd moet worden. Een voorbeeld hiervan zijn de wegen in het Reeuwijks Plassengebied. Deze wegen zijn erg smal en er wordt in het weekend veel recreatief gefietst en gewandeld. Dit leidt snel tot conflicten tussen auto's en fietsen/wandelaars. Daarom zijn er geslotenverklaringen ingesteld om deze conflicten terug te dringen.

De wegen alleen afsluiten voor categorieën weggebruikers die een oplossing bieden aan de gedefinieerde problematiek.

Randvoorwaarde 2

Een geslotenverklaring van wegen blijft beperkt tot de categorieën weggebruikers die een oplossing bieden voor de gedefinieerde problematiek.

4.1.3 Het in stand houden en waarborgen bruikbaarheid van de weg

Het in stand houden van de weg heeft te maken met de constructie van de weg. Het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg gaat over het functioneren van de weg.

In een gebied met een slappe bodem zal door zwaar verkeer schade aan de wegen worden toegebracht. Ook kunnen brede voertuigen op smalle wegen de zijkanten van deze wegen beschadigen. Met het afsluiten van wegen voor zware en brede voertuigen kan de levensduur van deze wegen worden verlengd. Het kan ook voorkomen dat de inrichting van de weg zo krap is gedimensioneerd dat grote en lange voertuigen bij hun manoeuvres meer ruimte nodig hebben dan de beschikbare rijbaan. Hier is de kans op schade aan berm, trottoir en wegmeubilair groot. Wanneer de constructie van de weg de wettelijk toegestane aslasten en wieldrukken kan verdragen is er geen aanleiding een geslotenverklaring in te voeren.

Randvoorwaarde 3

Geslotenverklaringen voor lengte-, breedte- en gewichtsbependingen worden alleen ingevoerd wanneer de inrichting, het dwarsprofiel of de constructie van de weg hiertoe aanleiding geven.

Het afwikkelen van verkeer is een belangrijke functie van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Het instellen van geslotenverklaring op deze wegen is strijdig met deze functie.

Randvoorwaarde 4

Geslotenverklaringen worden alleen ingesteld op erftoegangswegen.

Verkeersintensiteiten moeten in overeenstemming zijn met de functie van de weg. Aan de wegen in het landelijke gebied, waarover deze notitie gaat, zijn in de vastgestelde categoriseringplannen een erftoegangsfunctie toegekend. Gelet op deze functie is het niet wenselijk als de verkeersintensiteiten van motorvoertuigen op erftoegangswegen hoog zijn. Voor een erftoegangsweg wordt een verkeersintensiteit van 6000 mvt/etmaal nog toelaatbaar geacht.

Randvoorwaarde 5

Tot het instellen van een geslotenverklaring kan worden overgegaan wanneer de verkeersintensiteit groter is dan 6.000 mvt/etmaal.

De aanwezigheid van sluipverkeer is vaak een reden tot verzoeken om een weg af te sluiten voor het doorgaande verkeer. De definitie van sluipverkeer is verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de directe omgeving van deze weg. Een kentekenonderzoek kan uitwijzen of er sprake is van sluipverkeer en in welke mate dit plaatsvindt. Wanneer het aandeel sluipverkeer ten opzichte van het reguliere verkeer hoog is kan een wegafsluiting worden overwogen. Sluipverkeer komt vaak voor tijdens de ochtend en/of avondspits. Bij een normale verkeerssituatie is de spitsintensiteit ongeveer 10% van de etmaalintensiteit.

Randvoorwaarde 6

Tot het instellen van een geslotenverklaring kan worden overgegaan wanneer de spitsintensiteit groter is dan 20% van de etmaalintensiteit.

4.1.4 Het waarborgen van de vrijheid van het verkeer

Het waarborgen van de vrijheid van het verkeer houdt in dat weggebruikers zover als mogelijk de vrijheid hebben om gebruik te maken van de voor het verkeer openstaande wegen. Dit is eigenlijk in tegenstrijd met afsluiting van wegen. Dit belang van de wegenverkeerswet zou echter aanleiding zijn om de al ingestelde geslotenverklaringen van de wegen in het landelijke gebied tegen het licht te houden. Door een gewijzigde situatie zou het nut en de noodzaak van de toentertijd ingestelde geslotenverklaringen niet meer aanwezig kunnen zijn. De geformuleerde randvoorwaarden zijn dan ook van toepassing op de bestaande geslotenverklaringen. Wordt er niet voldaan aan een van deze randvoorwaarde dan zouden deze geslotenverklaringen kunnen worden opgeheven.

Randvoorwaarde 7

Randvoorwaarden zijn ook van toepassing op bestaande geslotenverklaringen.

4.1.5 Voorkomen van overlast, hinder of schade door het verkeer

Voorkomen van schade aan de weg is al aan de orde geweest in paragraaf 4.1.3. In deze paragraaf gaat het om overlast, hinder of schade aan de omgeving van de weg. Ook de gevolgen voor het milieu valt hieronder.

Mogelijke vormen van overlast, hinder of schade zijn:

- Geluidsoverlast voor mens en dier
- Schade aan onroerend goed tengevolge van trillingen van het verkeer
- Uitstoot van gevaarlijke stoffen.

Binnen de Wet geluidshinder zijn er voor verschillende situaties verschillende wettelijke kaders. Deze zijn alleen van toepassing op een reconstructie (aanleg nieuwe weg of fysieke aanpassing bestaande weg) en niet voor bestaande wegen. Voor geluidshinder zou gekeken kunnen worden naar de gewenste akoestische kwaliteit, maar in de praktijk blijkt dat het bijna onmogelijk is dit te bereiken met het terugdringen van het verkeer. Effectiever is het om de geluidshinder aan te pakken bij de bron.

Randvoorwaarde 8

Op grond van geluidsoverlast worden geen geslotenverklaringen ingesteld.

Trillingen tengevolge van het verkeer is grotendeels afhankelijk van de zwaarte van het verkeer in combinatie met de wegconstructie en de ondergrond. Tengevolge van deze trillingen is het mogelijk dat er schade wordt aangebracht aan de bouwwerken langs de weg. Veelal gaat het hierbij om niet onderheide bouwwerken. Langs bijna al de wegen in het landelijk gebied staan wel een of meerdere niet onderheide bouwwerken. Het is dan ook niet reëel om alleen op grond van het feit een geslotenverklaring in te stellen voor zwaar verkeer. Het instellen van een geslotenverklaring voor zwaar verkeer draagt niet alleen bij aan het voorkomen van schade aan onroerend goed, maar ook aan het in stand houden en waarborgen van de bruikbaarheid van de weg.

Randvoorwaarde 9

Geslotenverklaringen voor gewichtsbepalingen van wegen ter voorkoming van schade aan onroerend goed wordt alleen ingevoerd wanneer ook voldaan wordt aan randvoorwaarde 3

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht vloeit voort uit de Wet milieubeheer. Voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn grenswaarden vastgesteld. Brandstofmotoren van motorvoertuigen zijn een van de veroorzakers van de uitstoot van deze gevaarlijke stoffen. Met het terugdringen van het verkeer kan de uitstoot van deze gevaarlijke stoffen worden beperkt.

Randvoorwaarde 10

Tot het instellen van een geslotenverklaring van een weg kan worden overgegaan wanneer op deze weg de grenswaarden stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) worden overschreden.

4.1.6 Energiezuinigheid

De gemeente heeft nog geen uitgewerkt beleid met betrekking tot energiezuinigheid. Zolang dit er niet is kan energiezuinigheid geen reden zijn om een weg af te sluiten voor een categorie motorvoertuigen.

Randvoorwaarde 11

Op grond van energiezuinigheid worden geen geslotenverklaringen ingesteld.

5. Tijden van afsluiting

Wordt overgegaan tot het afsluiten van wegen voor één of meerdere categorieën weggebruikers dan moet deze afsluiting niet langer zijn dan strikt noodzakelijk. Wegafsluitingen kunnen bijvoorbeeld beperkt blijven tot:

- Spitsuren
- Zon- en feestdagen
- Seizoenen

6. Tot slot

Deze notitie is een handreiking bij de besluitvorming op verzoeken tot het instellen van een geslotenverklaring van een weg of wegvak voor één of meerdere categorieën weggebruikers. Maar ook op verzoeken tot het opheffen van bestaande geslotenverklaringen. De notitie is geschreven voor de bij ons in beheer zijnde wegen in het landelijk gebied, maar is grotendeels ook van toepassing voor wegen binnen de bebouwde kom.



Presentatie wegen landelijk gebied

Plaats Bodegraven

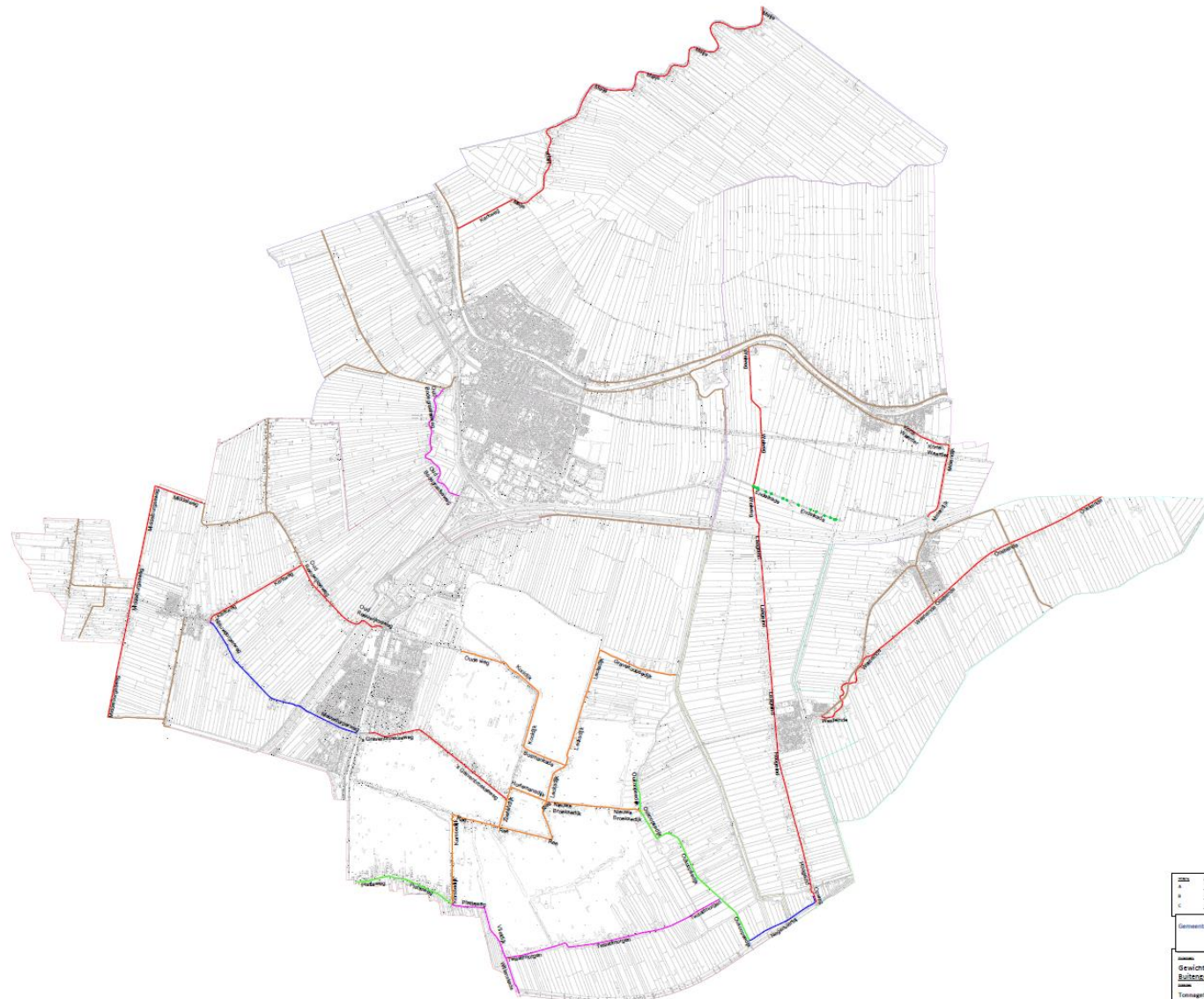
Datum 11 november 2014

Presentator 5.1.2e

Agenda

- Opening door wethouder K. Oskam
- Presentatie onderzoek wegen door Grontmij
- Problemen gebruiksgroepen
- Vervolg proces
- Klankbordgroep

Tonnage



legenda

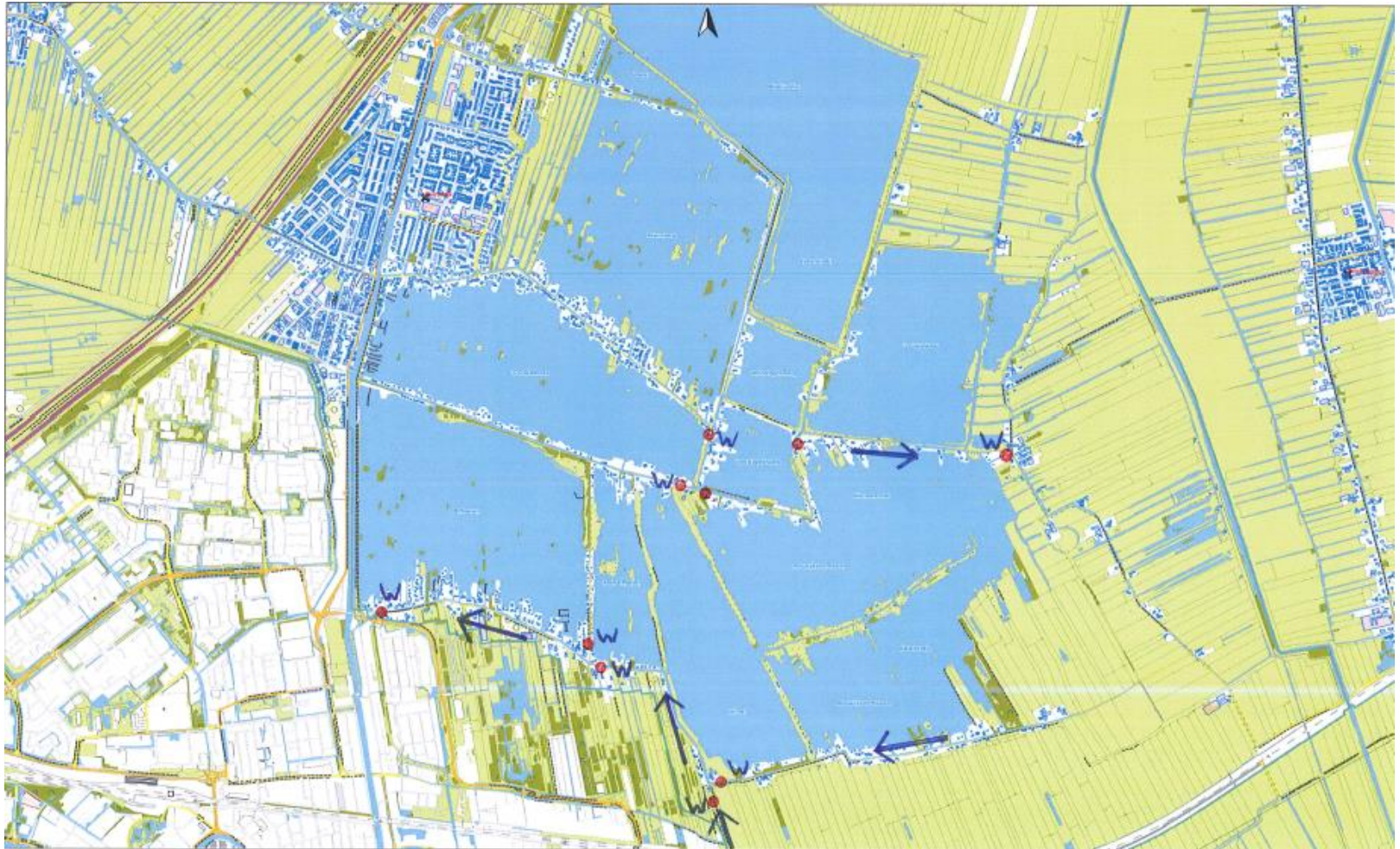


datum	jaar	jaar	jaar
1			
2			
3			

Gemeente		Roden
Service	Service	Service
Service	Service	Service
Service	Service	Service

Service	Service	Service
Service	Service	Service
Service	Service	Service
Service	Service	Service

Weekendbeperkingen



Belangengroepen

- Bewoners (weekendonthefing, verhuizingen/overslag)
- Ondernemers (bouwen, aan- of afvoer)
- Agrariërs/loonbedrijven (landbouwverkeer)
- Beheerders (nuts, waterschappen, Cyclus, gemeente)
- Recreanten (fietsers, motoren)
- Leveranciers (veevoer, meubels)

Oplossingen?

- Overslag
- Transport over water
- Wisselplaatsen
- Wegentax
- (extra) Handhaving
- Aanpassing wegen
- Aanpassing vervoersmiddelen

Vervolg proces

- Concept regelgeving
- Regionaal afstemmen
- Voorgenomen besluit gemeente
- Zienswijzen
- Definitief beleid
- Bezwarentermijn (bij nieuwe verkeersbesluiten)

Klankbordgroep

- Wijkteams/bewoners 2
- Ondernemers met ontheffing 2
- Agrariërs/loonbedrijven 2
- Nuts/waterschap beheerder 2
- Recreanten 1
- Leveranciers 2
- Provincie 1

Vragen?

cwegen@bodegraven-reeuwijk.nl

Gemeente



Bodegraven Reeuwijk

Presentatie wegen landelijk gebied

Plaats Bodegraven

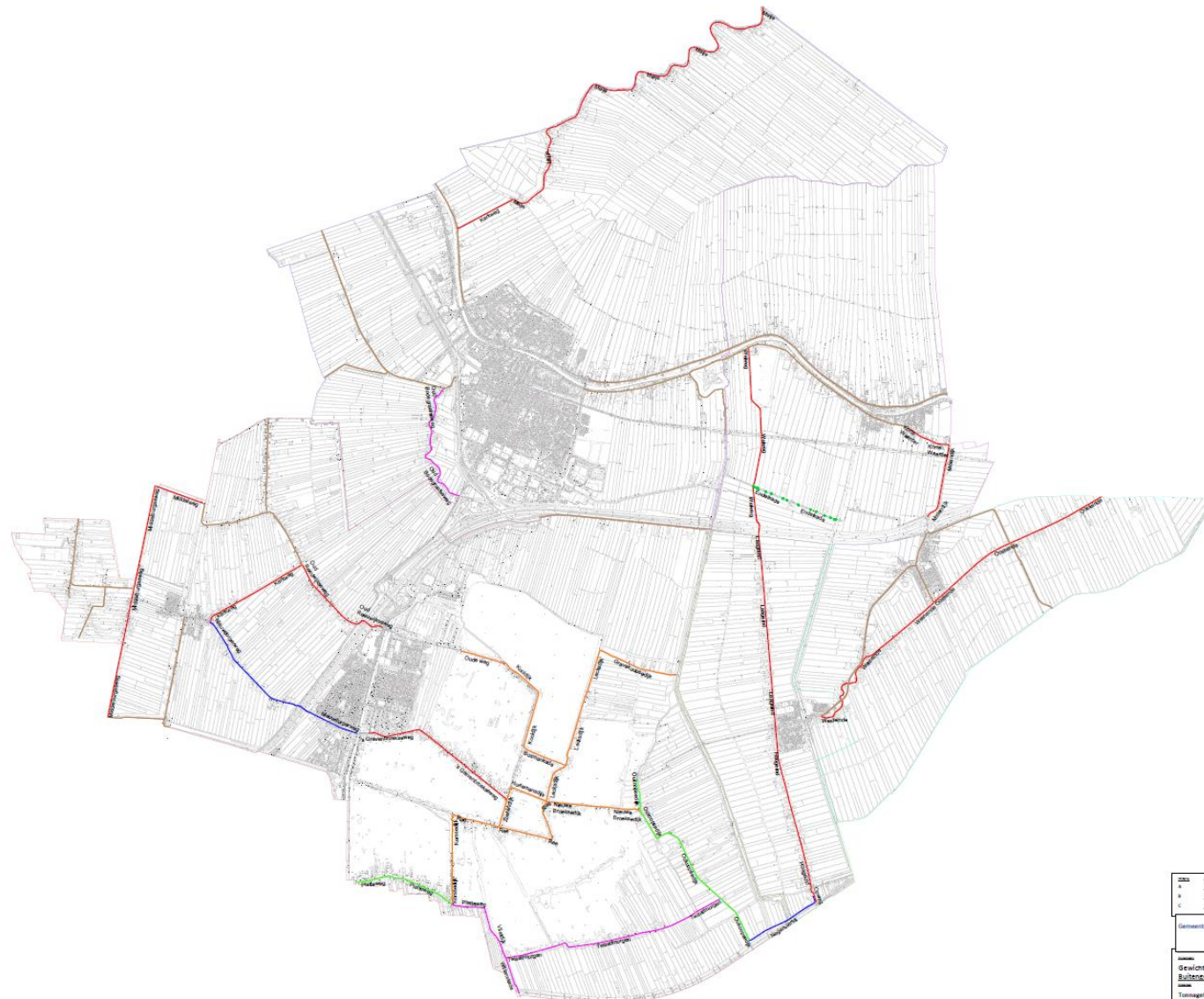
Datum 11 november 2014

Presentator P.I. Both

Agenda

- Opening door wethouder K. Oskam
- Presentatie onderzoek wegen door Grontmij
- Problemen gebruiksgroepen
- Vervolg proces
- Klankbordgroep

Tonnage

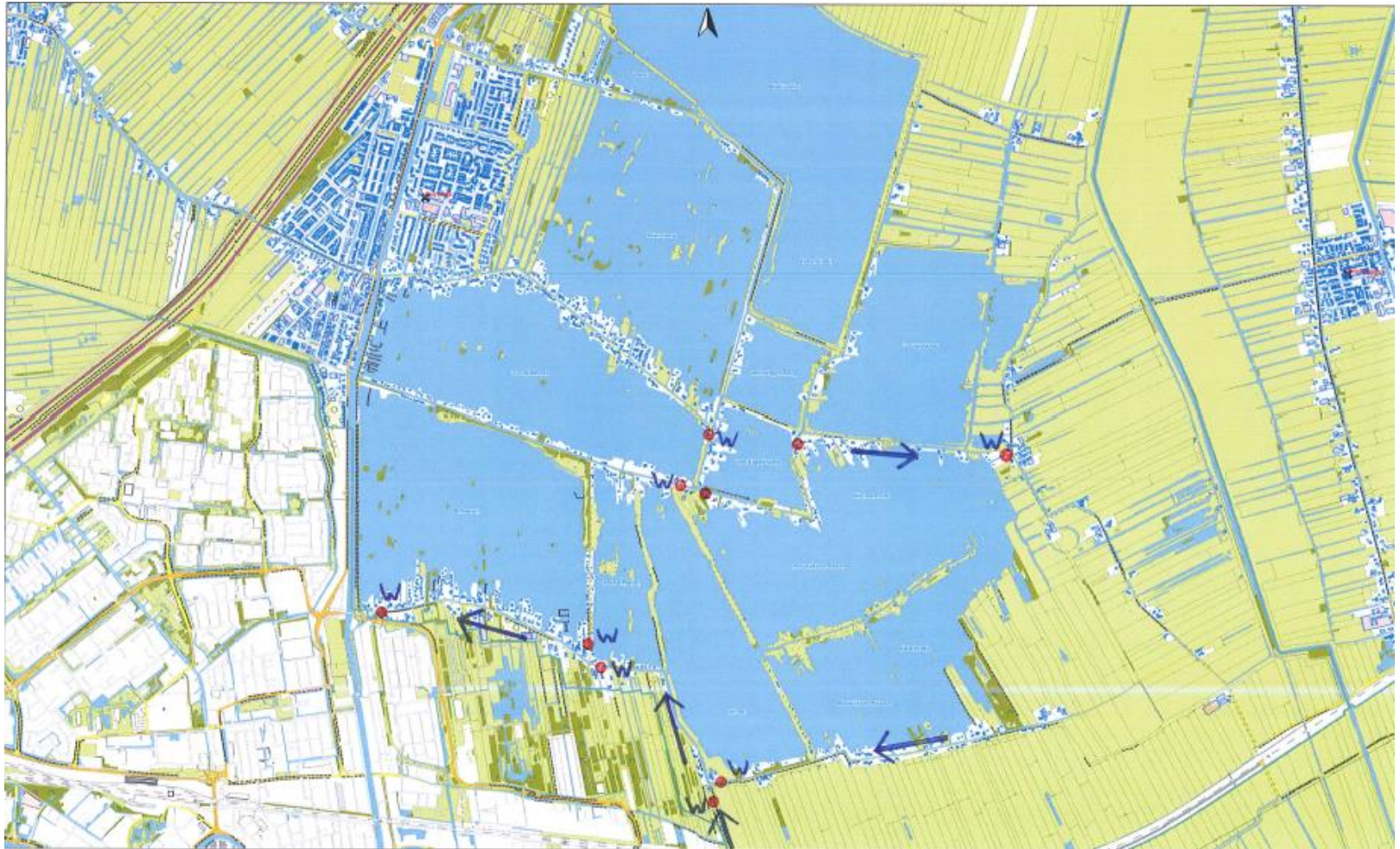


legenda



datum	jaar	jaar	jaar
1	2	3	4
5	6	7	8
Gemeente  Roddegraven-Reeuwijk			
naam	naam	naam	naam
gewoonttekening	1:1000	1:1000	1:1000
naam	naam	naam	naam
toetsing	1:1000	1:1000	1:1000
toetsing	1:1000	1:1000	1:1000

Weekendbeperkingen



Belangengroepen

- Bewoners (weekendonthefing, verhuizingen/overslag)
- Ondernemers (bouwen, aan- of afvoer)
- Agrariërs/loonbedrijven (landbouwverkeer)
- Beheerders (nuts, waterschappen, Cyclus, gemeente)
- Recreanten (fietsers, motoren)
- Leveranciers (veevoer, meubels)

Oplossingen?

- Overslag
- Transport over water
- Wisselplaatsen
- Wegentax
- (extra) Handhaving
- Aanpassing wegen
- Aanpassing vervoersmiddelen

Vervolg proces

- Concept regelgeving
- Regionaal afstemmen
- Voorgenomen besluit gemeente
- Zienswijzen
- Definitief beleid
- Bezwarentermijn (bij nieuwe verkeersbesluiten)

Klankbordgroep

- Wijkteams/bewoners 2
- Ondernemers met ontheffing 2
- Agrariërs/loonbedrijven 2
- Nuts/waterschap beheerder 2
- Recreanten 1
- Leveranciers 2
- Provincie 1

Vragen?

cwegen@bodegraven-reeuwijk.nl

From: "5.1.2e" <5.1.2e@politie.nl>
Sent: 11/28/2014 9:27:15 AM
To: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@ismh.nl>
Cc:
Subject: Aslast conta schade aan de weg

5.1.2e en 5.1.2e:

Hieronder een deel van het stuk tekst dat ik al in 2002 naar de gemeente Reeuwijk heb gestuurd.

Groet

5.1.2e

Aslasten contra wegschade:

Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de infrastructuur met name wordt belast door vrachtverkeer. Het aantal en de gewichten van vrachtwagen(assen)(s) bepalen op het wegennet voor het grootste deel de mate van onderhoud.

Uit door DWW uitgevoerde aslastmetingen samen met informatie verzameld bij staandehoudingsacties uitgevoerd door het Korps Landelijke Politie Diensten bleek dat ca. 10 % van de vrachtwagen assen op het hoofdwegennet zwaarder was dan toegestaan. Deze assen veroorzaakten echter wel ca. 50% van de wegschade.

De schade aan de weg neemt niet evenredig toe, maar tot de vierde macht ervan.
Concreet : in vergelijking met een aslast van 4 ton zal een aslast van 8 ton niet dubbel zoveel schade aanrichten, maar zestien maal zoveel.

Als dit alles wordt vertaald naar het erftoegangswegen kan worden gesteld dat het aantal en de gewichten van vrachtwagen(assen)(s) alles bepalend is voor het onderhoud van de wegen.

Vergelijk tussen een gemiddelde personenauto met een aslast van 500 kg en de 3 assige Cyclus vuilnisauto met een aslast van 8 á 10 ton (afhankelijk van de mate van belading).

De aslast is maximaal 20 maal hoger. De belasting van de weg is dus grof geschat $20^4 = 160.000$ maal zo hoog.

Dus één rit van de vuilniswagen staat gelijk aan: $160.000 : 3$ (vrachtauto assen) $\times 2$ (auto assen) = 240.000 gelijke ritten van een personenauto's.

Aangezien deze verhouding, 1 vrachtauto = 240.000 personenauto's, in geen enkele verhouding staat tot de werkelijke verhoudingen op de lokale wegen kan gesteld worden dat de schade op de lokale weg hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door vrachtverkeer en zwaar beladen tractor combinaties.

De vraag kan dan ook gesteld worden of bij dit soort wegen de economische en maatschappelijke belangen in het verleden juist zijn afgewogen.

Schade aan de wegen:

De schade aan het wegdek gaat vooral ontstaan als de constructie van de wegen niet berekend is op (te) veel zware aslasten. Het heeft te maken met de verhardingsopbouw en de daarbij behorende maximale SAL100 waarde. Op en boven de grens van die maximale waarde ontstaat aanzienlijk meer schade.

Kosten / baten:

De kosten en baten kunnen eenvoudig worden berekend. In het volgende voorbeeld wordt een willekeurige erfontsluitingsweg met een aslastbeperking genomen. We stellen dat op deze weg dagelijks gemiddeld 600 personenauto's en 12 maximaal beladen zwaarverkeer voertuigen (3 assige vrachtauto's) rijden. De wegbeheerder heeft bepaald dat de maximale aslast 4,8 ton mag bedragen.

$$\begin{array}{llll} 600 \text{ auto's hebben een aantal SAL100 van} & 600 \times 2 \times (4,9\text{kN}/100\text{kN})^4 = & \mathbf{0,007} \\ 12 \text{ vrachtauto's hebben een aantal SAL100 van} & 12 \times 3 \times (98,1\text{kN}/100\text{kN})^4 = & \mathbf{35,316} \end{array}$$

Voor dezelfde vracht zijn ongeveer 37 kleine 2 assige vrachtwagens nodig;

$$\text{Die 37 vrachtauto's hebben een aantal SAL100 van} \quad 37 \times 2 \times (47,088\text{kN}/100\text{kN})^4 = \mathbf{3,638}$$

Noot:

De gehanteerde formule : Aantal voertuigen X aantal assen per voertuig X Aslast X 9,81⁽¹⁾ =
.... kN ^4 =

100kN

(1) vaste waarde zwaartekracht.

De feitelijke belasting van deze fictieve weg is **969%** hoger dan de door de wegbeheerder beoogde belasting.

De bovengenoemde berekening kan voor elke weg worden gemaakt. Ook voor straatjes in woonwijken. Voor de keuze "wel of geen ondergrondsecontainers of aanbiedplaatsen voor minicontainers" kan deze berekening van doorslaggevende aard zijn.

Als we kunnen stellen dat zo veel van de onderhoudskosten op het conto komt van het te zware vrachtverkeer (en tractor verkeer) zijn dan de andere economische belangen langs die weg nog maatschappelijk aanvaardbaar. M.a.w. als het vrachtverkeer fysiek onmogelijk wordt gemaakt, zijn de claims dan niet veel lager dan de besparing op het onderhoud? En zij bij wegen met een beperking de leges voor de ontheffingen in verhouding tot de terug te rekenen schade van wegen?

----- Disclaimer ----- De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Kennisneming door anderen is niet toegestaan. De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en binnen het bereik van een geheimhoudingsplicht en/of een verschoningsrecht vallen. Indien dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, wordt u verzocht de afzender daarover onmiddellijk te informeren en het e-mailbericht (en bijlagen) te vernietigen. -----

From: "Postbus 'Cwegen'" <cwegen@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 12/12/2014 10:56:26 AM
To: "Postbus 'Cwegen'" <cwegen@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: Klankbordgroep wegen landelijk gebied

Geachte heer, mevrouw,

In de bijlage stuur ik u zoals afgesproken de voorlopige ledenlijst van de klankbordgroep 'Wegen landelijk gebied'. Deze is samengesteld naar aanleiding van de aanmeldingen en uitnodigingen.

De definitieve datum voor het startoverleg van de klankbordgroep is maandag 12 januari 2015 van 20.00-22.00 uur in het gemeentehuis te Bodegraven. U ontvangt in week 51 de agenda voor dit overleg. Tijdens dit overleg wordt de definitieve samenstelling van de klankbordgroep vastgesteld.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
T 0172 - 522 522

5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl

www.bodegraven-reeuwijk.nl

AANMELDINGEN KLANKBORDGROEP

Namens	Naam
Bewoner Reeuwijk	5.1.2e
Bewoner Bodegraven	5.1.2e
Bewoner Reeuwijk	5.1.2e
Wijkteam Sluipwijk	5.1.2e
Wijkteam Reeuwijk-Dorp	5.1.2e
Wijkteam Reeuwijk-Brug west	5.1.2e
Stichting Ondernemersfonds/	5.1.2e
Ondernemers Buitengebied	5.1.2e
Ondernemer	5.1.2e
Nutsbedrijven/ Stedin	5.1.2e
Provincie	5.1.2e
Fietzersbond	5.1.2e
Agrariers/ LTO	5.1.2e
Branchevereniging Cumela	Branchevereniging Cumela
Leverancier/loonbedrijf	5.1.2e
Transporteur/bouwer Nederhof	5.1.2e
VVN	5.1.2e
Gemeentelijke werkgroep:	
Wethouder	K. Oskam
Projectleider	5.1.2e
Projectleider	5.1.2e
Projectassistent	5.1.2e
Verkeersadviseur	5.1.2e
Vergunning verstrekker	5.1.2e
Beheerder	5.1.2e
Beheerder	5.1.2e
Handhaving	5.1.2e
Handhaving/BOA	5.1.2e
Politie Midden-Holland	5.1.2e
ODMH	5.1.2e
Aanvulling werkgroep op afroep	
Communicatie	5.1.2e
Jurist	5.1.2e
Hulpdiensten	Nader te bepalen

Welke geslotenverklaringen gaan wij toepassen?

Om de grote en zware voertuigen te weren zitten nu op veel wegen in het buitengebied breedte- en gewichtsbeperingen (verkeersborden C18 en C21). De vraag is of deze toegepaste geslotenverklaringen wel het meest geschikt zijn voor de doelstelling het waarborgen van de veiligheid en de bruikbaarheid van de weg te halen. En moet de gewichtsbepering altijd gecombineerd worden met de breedte beperking? Hieronder mogelijke verkeersborden die toegepast kunnen worden voorzien van een korte toelichting.



Bord C7: gesloten voor vrachtauto's

Bij toepassing van dit verkeersbord zal iedere vrachtauto (ongeacht het gewicht) die dit bord wil passeren een ontheffing nodig hebben. Omdat de meeste vrachtauto's breder zijn dan 2,20 meter heeft bijna iedere vrachtauto in de huidige situatie ook al een ontheffing nodig voor het berijden van onze C-wegen. Veel zware transporten vinden plaats met landbouwtractoren met aanhangers. Dit verkeersbord geldt niet voor deze voertuigen. Handhaving met camera's is mogelijk.



Bord C8: gesloten voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h

De zware transporten met landbouwtractoren met aanhangers worden hiermee geweerd. Echter in ons overwegend agrarisch gebied rijden ook veel landbouwtractoren met aangekoppelde werktuigen voor het uitvoeren van werkzaamheden op de aanliggende percelen. Dergelijke voorvoertuigen worden ook in gezet bij het onderhoud aan de wegbermen en aanliggende watergangen. Het gewicht van deze voertuigcombinaties is vaak beperkt. De breedte kan wel een rol spelen. Zolang de kentekenplicht nog niet is ingevoerd is handhaving met camera's niet mogelijk.



Bord C17: gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die, met inbegrip van de lading, langer zijn dan op het bord is aangegeven

Met dit verkeersbord kunnen grotere voertuigen worden geweerd. Maar de lengte van het voertuig of samenstellen van voertuigen zegt niets over het gewicht. Hiermee is dit geen passend verkeersbord voor de betreffende problematiek.



Bord C18: gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan op het bord is aangegeven

Dit verkeersbord met een breedtebeperking van 2,20 meter is nu al aanwezig op onze wegen met beperkingen. Deze wordt dan gecombineerd met een gewichtsbepering (verkeersbord C21). Met dit verkeersbord C18 kunnen de grote en zware voertuigen worden geweerd. Hiervoor is het extra verkeersbord C21 met de gewichtsbepering niet nodig. De gewichtsbeperingen worden nu gebruikt om de wegen onder te verdelen in categorieën, wat weer bepalend is voor de maximaal toegestane totaal massa in de af te geven ontheffingen. De onderverdeling van de wegen in categorieën kan ook worden vastgelegd in het ontheffingenbeleid. Handhaving op breedte is zeer eenvoudig.



Bord C20: gesloten voor voertuigen waarvan de aslast hoger is dan op het bord is aangegeven

Niet het totaalgewicht van de voertuigen (incl. lading) maar de aslasten zijn maatgevend voor de schade aan de wegconstructie en hiermee de levensduur van de weg. Voor iedere weg kan afhankelijk van de draagkracht van de weg een passende aslastbeperking worden bepaald. Het aantal af te geven ontheffingen kan hiermee worden beperkt. Nadeel is dat de handhaving erg lastig is.



Bord C21: gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen, waarvan de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven

Met dit verkeersbord kan het zware verkeer worden geweerd. Net als in het huidige ontheffingsbeleid kan er weer voor gekozen worden dat de maximale toegestane totaal massa in de ontheffing afhankelijk is van de gewichtsbeperking van de weg. Bij het behandelen van de ontheffingsaanvragen kan aan de hand van het leeggewicht van het samenstellen van voertuigen getoetst worden of de ontheffing kan worden afgeven. Handhaving op gewicht is erg lastig. Wel kan de handhaver aan de hand van het leeggewicht en een schatting van het gewicht van de lading globaal beoordelen of men zich aan de voorwaarde van de ontheffing houdt.

Infrastructurale maatregelen

In plaats van de hiervoor vermelde verkeersborden kunnen ook infrastructurale maatregelen worden getroffen, zoals:

- Hoogtebeperkingen
- Breedtebeperkingen
- Fysieke afsluitingen

Deze fysieke maatregelen zullen wel ondersteund moeten worden met verkeersborden.

Het beleid van de gemeente is om terughoudend te zijn met het plaatsen van (verkeers)borden. Kunnen de grote en zware voertuigen, op wegen waar deze niet gewenst zijn, geweerd worden met één verkeersbord in plaats van de nu toegepaste verkeersborden C18 en C21. Uit het voorstaande lijkt het erop dat hiervoor het verkeersbord C18 (breedtebeperking) het meest geschikt is. Is het mogelijk om in een ontheffing voor de breedtebeperking ook voorwaarden wat betreft de totaal massa of de aslast op te nemen? Kunnen wij volstaan met een verkeersbord voor de geslotenverklaringen van alle betreffende wegen in het buitengebied of is de keuze van het toe te passen verkeersbord afhankelijk van de situatie van de weg of het gebied?

Discussiestuk

Bij afgifte van ontheffing ook bijdrage leveren aan wegonderhoud?

De levensduur van een weg wordt mede bepaald door het aantal verkeersbewegingen en het gewicht van de gebruikte voertuigen inclusief de belading. Is het dan niet billijk dat bij het afgeven van de ontheffing voor zwaardere voertuigen dan toegestaan volgens de bebording een bijdrage wordt gevraagd voor het onderhoud aan deze wegen (principe: de vervuiler betaald). Hieronder volgt een voorstel in welke gevallen een bijdrage wordt gevraagd en op welke wijze de hoogte van deze bijdrage kan worden bepaald.

Aan de wegen met breedte- en gewichtbeperkingen staan woningen en zijn bedrijven gevestigd. Bij het vragen van een bijdrage dient men rekening te houden met de belangen van de bewoners en de economische belangen van de bedrijven. Daarom is het voorstel om niet voor iedere af te geven ontheffing ook een bijdrage te vragen. Voor het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvragen zijn wel leges verschuldigd. Een onderscheid wordt gemaakt in reguliere activiteiten en bijzondere niet reguliere activiteiten. Alleen voor de bijzondere niet reguliere activiteiten wordt een bijdrage gevraagd voor het wegonderhoud. Als er voor de activiteiten geen ontheffing nodig is, wordt er ook geen bijdrage gevraagd. Hieronder een opsomming van activiteiten. Deze opsomming is niet compleet, maar kan aan de hand van de discussie worden aangevuld.

Geen bijdrage voor de reguliere activiteiten

- Normaal onderhoud woningen en tuinen
- Leveren brandstoffen
- Leveringen aan horecabedrijven
- Aan- en afvoeren vee
- Leveren van veevoeder
- Uitvoeren van werkzaamheden op bedrijfspervenoten door loonbedrijven
- Aanvoer materialen voor tuinbouwbedrijven
- Afvoer tuinbouwproducten
- Aanvoer grondstoffen of materialen voor fabricatie
- Afvoer producten

Wel bijdrage voor bijzondere niet regulieren activiteiten

- Verbouwingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is
- Ophogen en herinrichten tuinen of terreinen
- Oprichten bouwwerken
- Wijzigen van productielijn

Hoogte van de bijdrage aan het wegonderhoud

De hoogte van de bijdrage kan bepaald worden op grond van het gewicht van de aan- of af te voeren materialen of materieel. Of deze kan bepaald worden op grond van het aantal verkeersbewegingen en de daarbij behorende aslasten. Ook de afgelegde afstand over de wegen met beperkingen kunnen in de berekening van de bijdrage worden meegenomen.

From: 5.1.2e [redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 10/1/2015 10:15:49 AM
To: 5.1.2e [redacted]@bodegraven-reeuwijk.nl>
Cc:
Subject: RE: Ontheffing verkeersbord C18

5.1.2e [redacted]

Ik heb geen informatie kunnen vinden die een antwoord op je vraag geeft. Maar volgens mij moet het mogelijk zijn om in een ontheffing van een breedtebeperking (ook) voorschriften op te nemen die betrekking hebben op het maximaal toegestane gewicht.

Als voor een weg alléén een breedtebeperking geldt, dan geldt er dus geen gewichtsbeperking. Als het vanwege de breedtebeperking welhaast onmogelijk is om met zwaar verkeer op de weg te rijden, dan kan een breedtebeperking voor die weg voldoende zijn.

In dit geval kunnen aan een ontheffing van de breedtebeperking volgens mij (ook) voorschriften worden opgenomen over het maximaal toegestane gewicht van het voertuig of het samenstel van voertuigen (inclusief lading). Dat met een ontheffing van de breedtebeperking een breder voertuig op de weg wordt toegelaten hoeft immers niet te betekenen dat er geen beperkingen aan het maximale gewicht kunnen worden opgelegd.

In kom dus tot de conclusie dat je vraag positief kan worden beantwoord.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e [redacted]
Juridisch consulent

5.1.2e [redacted]

Van: Postbus 'Juridische Zaken'
Verzonden: woensdag 6 mei 2015 14:02
Aan: 5.1.2e [redacted]
Onderwerp: FW: Ontheffing verkeersbord C18

Doorgestuurd bericht (ter behandeling).

Met vriendelijke groet,

5.1.2e [redacted]
Juridisch consulent

5.1.2e [redacted]

Van: 5.1.2e [redacted]
Verzonden: woensdag 6 mei 2015 12:47
Aan: Postbus 'Juridische Zaken'
Onderwerp: Ontheffing verkeersbord C18

Hallo collega's,

Ik heb de volgende vraag.

Kan in een ontheffing voor het verkeersbord C18 ook voorwaarden worden opgenomen over de maximale totaal massa of aslasten van het betreffende voertuig of samenstellen van voertuigen inclusief lading?

Als er nog vragen zijn hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Senior adviseur verkeer en vervoer

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

(0172) 522 522

info@bodegraven-reeuwijk.nl

www.bodegraven-reeuwijk.nl



Advies aan burgemeester en wethouders

Registratienummer	Z-14-28071 / ADV-15-04733
Auteur	5.1.2e
OPP Pilaar	Opdrachten
Bestuursbericht j/n	
Openbaarheid	Niet openbaar
Vanaf	
Portefeuillehouder	5.1.2e
Bijlagen	2

Onderwerp:

Beleid C-wegen buitengebied. Opinievormend

Samenvatting:

De gemeente wil een eenduidig beleid opstellen voor de kwetsbare wegen in het landelijk gebied. Voor de verdere uitwerking moeten een aantal uitgangspunten worden vastgesteld.

Opinievormend advies:

- Overleg over de uitgangspunten voor het beleid ten aanzien van de wegen in het landelijk gebied;
- Aansluiten op het regionale beleid dat parallel aan het lokale beleid opgesteld is.

Wat is de aanleiding?

De minder draagkrachtige buitenwegen worden veelvuldig bereden door zwaar verkeer. Vanwege de mindere draagkracht hebben deze wegen een gesloten verklaring voor voertuigen vanaf een bepaald totaalgewicht en/of breedte. De daarvoor gebruikte verkeersborden zijn de C borden uit het landelijke Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Om die reden worden deze wegen ook wel C-wegen genoemd.

Het bestaande beleid voor het afgeven van ontheffingen voorziet niet in een bijdrage voor extra onderhoud. Bij de bewoners bestaat het beeld dat er overal maar ontheffing voor afgegeven wordt. Er is een grote diversiteit in de soort afsluitingen/beperkingen van de buitenwegen en het behandelen van ontheffingsaanvragen kost veel tijd. De gemeenteraad heeft aangegeven dat het door zwaar verkeer berijden van de kwetsbare wegen in het plassengebied, moet worden teruggedrongen.

Wat willen we bereiken en voor wie?

Nieuw beleid moet:

- baten opleveren voor extra onderhoud of aanpassingen;
- het berijden van deze wegen met zwaar verkeer beperken;
- meer eenduidigheid opleveren;
- inzet gemeentelijk personeel beperken.

Wat gaan we daarvoor doen?

De huidige buitenwegen met een gesloten verklaring zijn over de totale lengte van 53km geïnspecteerd op de onderhoudstoestand. Gezien de onderhoudstoestand en het aanwezige zware verkeer, is ook besloten om de Reewal mee te nemen in dit onderzoek. Vervolgens is op de nodige locaties nader onderzoek gedaan naar de constructie en draagkracht. Op basis van deze resultaten heeft de Grontmij een advies uitgebracht over de indeling van de wegen in categorieën A, B en C, die betrekking hebben op het maximale voertuiggewicht dat is toegestaan.

Uit het onderzoek wordt duidelijk dat diverse wegen zonder aanpassing/onderhoud op middellange termijn gaan bezwijken en daarom minder zwaar belast moeten worden. Dit onderzoek vormt de basis voor het verdere proces.

Proces

Voor alle belanghebbenden is een informatiebijeenkomst gehouden met als doel het vormen van een klankbordgroep. Deze klankbordgroep is gevormd uit alle disciplines belanghebbenden: bewoners, bedrijven, handhavers, beheerders, nutspartijen, transporteurs en agrariërs. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met als resultaat een scala aan ideeën en standpunten. In grote lijnen was de conclusie dat niemand overlast wil, maar dat bestaande bedrijven wel door moeten kunnen met hun bedrijfsvoering.

De gemeente wordt verzocht na te denken over in hoeverre zij bedrijven wil laten groeien of toe te staan met steeds groter materieel te rijden. Een andere conclusie was dat het plassengebied als een apart gebied moet worden gezien. De wegen daar zijn het minst draagkrachtig en er zijn weinig grote bedrijven aan gevestigd.

Afgesproken is dat de gemeente een concept beleid opstelt en dit teruglegt in de klankbordgroep ter bespreking. Er zijn diverse oplossingen/ideeën voorgesteld die de gemeente hierbij moet beoordelen/onderzoeken.

Ideeën en aandachtspunten die door de klankbordgroep zijn aangedragen:

- Eenduidige wisselplaatsen in combinatie met smalle wegen;
- Sluipverkeer voorkomen;
- Loskades, overslagplaatsen aanleggen;
- Informatievoorziening bij inrijden gebied eenduidig. Duidelijke bebording bij inrijden maakt verdere bebording in het gebied overbodig;

- Gezamenlijk beleid waarin vervoerders verplicht de vrachtwagenversie hebben van de navigatiesystemen;
- Toegankelijkheid wegen bewust verminderen door het aanbrengen van verticale elementen (knotwilgen, elzenhaagjes, riet) met strikt snoei-beleid;
- Aslast verminderen, meesturende assen, luchtvering verplicht stellen, bandenbreedte, tonnage;
- Vaste routes voor landbouwverkeer;
- Nieuwe bouwprojecten vooraf een bijdrage laten betalen voor het onderhoud van de wegen of herstel laten betalen;
- Aanpassen vergunningen- en ontheffingenbeleid;
- 1 soort geslotenverklaring voor alle wegen (bijvoorbeeld op basis van aslast);
- Weegbruggen bij toegangswegen naar gebied;
- Hulpmiddelen voor handhaving (camera's met kentekenregistratie);
- Spitsafsluiting en voorkomen zware transporten tijdens fietsen schoolroutes;
- ODMH kan vooraf informatie verstrekken over beperkingen voor bouwactiviteiten in het landelijke gebied;
- Waar mogelijk landbouwverkeer over elkaars terrein laten rijden;
- Parallelstructuur voor de A12 ontbreekt;
- Invoeren van waarborgsommen bij evenementen;
- Gemeente moet gesprek met Cyclus aangaan voor gebruik kleiner materieel en op vastgestelde tijden. Niet tijdens spits, wel bijvoorbeeld op zaterdag.

Gelijktijdig met het bovengenoemde proces, liep er ook een regionaal onderzoek naar de problematiek van zwaar- en landbouwverkeer. Daarbij is onderzoek gedaan naar de routes met onderverdeling in intensiteit. Het resultaat is een routekaart met aanduiding van wegen waar doorgaand zwaar verkeer op wordt voorzien. Er is beperkt gekeken naar mogelijke oplossingen voor het beter inrichten van wegen, beleid en handhaving. Deze aspecten moeten nog nader worden bekeken.

Resultaat behandelde onderwerpen

De bovenstaande zaken zijn nader bekeken en voor de onderstaande punten heeft dit geleid tot verdere uitwerking.

Inrichting wegen: Buitenwegen die lokaal/beperkt berijdbaar moeten zijn voor groot/zwaar verkeer zouden bij voorkeur een breedte van 3,50m moeten hebben, met uitwijkstroken van 20m lang en minimaal 2m breed. De tussen afstanden zijn afhankelijk van de intensiteit. Om schade aan de bermen te voorkomen bij voorkeur knotwilgen plaatsen in de berm. Waar dit niet mogelijk is vanwege kabels en leidingen, andere obstakels aanbrengen. Afhankelijk van de routing die uit het regionale onderzoek is gekomen, per wegvak kijken wat gewenst is. Verbeteringen van de buitenwegen zijn kostbaar en trekken weer extra (ongewenst) verkeer aan. Ook is verbreding niet altijd mogelijk vanwege eigendom, behoud wateroppervlak of kabels en leidingen.

Plassengebied: In het plassegebied speelt naast de problematiek met zwaar (bouw)verkeer, ook de weekendafsluiting. Deze is bedoeld om recreatief autoverkeer tegen te gaan. In het plassegebied zijn nauwelijks bedrijven aanwezig die zwaar verkeer behoeven. Bijna al het zware verkeer is voor bouwen en onderhoud. Hierdoor is geconcludeerd dat dit gebied apart gezien kan worden. In de klankbordgroep is voorgesteld om dit gebied af te sluiten voor zwaar verkeer. Daarnaast fysieke afsluitingen om ook het doorgaande gemotoriseerde recreatieverkeer tegen te gaan.

Ontheffingen alleen bij uitzondering toe staan, wanneer alternatieven niet mogelijk zijn. Op de bijgevoegde tekening zijn de voorgestelde plaatsen van afsluiting aangegeven. Er is tijdens een regulier overleg over gesproken met het wijkteam. Zij geven aan dat dit als zware en hinderlijke maatregel wordt gezien. Voorstel om dit onderwerp op een informatieavond met aanwezigheid van een vakspecialist te bespreken, zodat de inhoud en vorm gezamenlijk wordt bekeken.

Loswal: Om een goed alternatief te bieden voor vervoer in het plassengebied, is gezocht naar een goed bruikbare loswal voor de overslag van materiaal en materieel van land- naar watertransport. Een locatie langs de Zoutmansweg, die bereikbaar is voor zwaar verkeer en op draagvlak van omwonenden kan rekenen, bleek niet haalbaar. In de nota van beantwoording over herinrichting Zoutmansweg is opgenomen dat de gemeente andere locaties gaat onderzoeken vanwege het ontbreken van draagvlak. Een betere locatie is niet gevonden.

Overslagplaatsen: Voor het terugdringen van zwaar verkeer op de buitenwegen is overslag van groot naar klein transport nodig. Voor de diverse buitenwegen zijn meerdere locaties gewenst. Vanwege het ontbreken van een loswal en diverse klachten van bewoners van de Treebord, is een nieuwe locatie gewenst bij het plassengebied. De voorkeur gaat uit naar het goed bereikbare parkeerterrein aan de Reeuwijksehoutwal?. De beheerder (GZH) is helaas niet positief.

Andere alternatieven zijn:

1. Bedrijventerrein Zoutman. Op het terrein zijn zowel woningen als bedrijven aanwezig en is de openbare ruimte beperkt. Hierdoor wordt er geen draagvlak voor 1 vaste locatie verwacht. Voorstel is om overslag op het gehele terrein mogelijk te maken?. Laden en lossen op de rijbaan is volgens de Wegenverkeerswet toegestaan. De bedrijven kunnen zelf zoeken naar de op dat moment beschikbare locatie.

Er is wel een vaste locatie geschikt te maken. Dat is de binnenbocht van de aansluiting nieuwe Randweg/Leeghwaterstraat. Voor deze locatie is ook het verzoek gekomen voor extra parkeergelegenheid voor het bedrijventerrein Zoutman. Volgens het bestemmingsplan is het terrein deels verkeer en deels groenbestemming.

2. combinatie met een mogelijke loswal.

De bovengenoemde locaties zijn niet bedoeld voor tussentijdse opslag van materialen. Daarvoor moeten particuliere ondernemers benaderd worden. Firma Olieman heeft al aangegeven hier interesse in te hebben.

Voorkomen zwaar bouwverkeer: De beste manier om te beperken is voorkomen. Met de ODMH is afgesproken dat zij al bij de eerste gesprekken meldt dat het bouwterrein zich aan een C-weg bevindt en niet bereikbaar is met groot en zwaar verkeer. Dit heeft gevolgen voor het ontwerp. Voorstel is om dit verder uit te werken in een flyer. De mogelijkheden om een aangepast ontwerp of bouwtechniek op dergelijke locaties af te dwingen, moeten nader worden onderzocht.

Handhaving: Tot op heden is handhaving van de afsluitingen beperkt mogelijk. Bij de politie heeft dit geen prioriteit en de BOA's beschikken niet over de juiste middelen. Het is bekend dat er veelvuldig voertuigen zonder ontheffing, of afwijkend van de voorwaarden rijden (zwaarder dan is toegestaan). Op dit moment wordt alleen gehandhaafd op de breedtebeperkingen. Het gewicht van een voertuig kan niet ter plaatse worden gemeten. De BOA's moeten dan naar Zwammerdam. Wat diverse problemen met zich meebrengt. Voorstel is om een weegmat aan te schaffen, zodat op gewicht kan worden gehandhaafd in plaats van op de breedte. Op het moment dat een voertuig te zwaar beladen is, is sprake van een economisch delict. De boetes zijn daarbij vele malen hoger en kunnen oplopen tot enkele duizenden euro's, terwijl bij overschrijding van de breedte de boete maximaal €140 bedraagt.

Het heeft de voorkeur om de weegmat(ten) in regionaal verband aan te schaffen en onderling uit te wisselen of een vast team voor de regio in te zetten. Het OM heeft officieel laten weten dat een BOA niet bevoegd is om zelfstandig deze metingen uit te voeren. Deze taak is voorbehouden aan de politie en het ILT. BOA's zouden mogen wegen wanneer de openbare orde in het geding is. Het OM zegt echter zowel schriftelijk als in een mondelinge toelichting dat bij het handhaven van de betreffende "C"-borden geen sprake is van een openbare orde maar van een verkeersveiligheidsaspect en dus een zaak voor de politie. Het OM geeft geen medewerking aan het bevoegd maken van de BOA's.

Om effectief te handhaven is het mogelijk om camera's aan te brengen bij de ingangen van de C-wegen. Met actieve uitlezing op een video-wall kan de handhaver naar de juiste locatie gestuurd worden. Met kentekenherkenning wordt bewijslast vastgelegd. Gezien de hoge kosten van

gemiddeld 5.1.2f per camerapunt, is het voorstel om niet gelijk hiermee te starten. Eerst door middel van bestuurlijk overleg of benaderen landelijke politiek de handhaving door de BOA proberen mogelijk te maken en monitoren of de informatieverstrekking voor de bouw de situatie verbetert.

Verder wordt de mogelijkheid onderzocht om bestuurlijke handhaving toe te passen, zodat de boetes deels ten goede komen aan de gemeente. Dit houdt wel in dat de gemeente ook de bezwaren moet afhandelen.

Kostenverhaal: Een van de gevolgen van zwaar verkeer op de minder draagkrachtige buitenwegen, is schade aan de weg. Voorstel is om deze kosten te verhalen op de gebruiker met behulp van een vast te stellen berekening. Bij voorkeur een berekening die in regionaal verband wordt vastgesteld. Meewegende componenten zijn: aslast, aantal assen, luchtvering, meesturende achterassen, aantal bewegingen en de te berijden afstand.

Er moet een keuze gemaakt worden voor wie dit gaat gelden. Iedereen, of alleen nieuwe gevallen? Voorstel is om geen bijdrage in te voeren voor de bedrijven die al aan deze wegen zitten en die aantonen dat er geen economisch haalbaar alternatief voor handen is. Bij vergroting van de bedrijfsvoering (dus meer materieel of zwaarder materieel), de bijdrage wel verplicht stellen. Bij groot onderhoud aan de wegen kunnen de wegen aangepast worden aan zwaar verkeer. Dat betekent onder andere asfaltwapening en uitwijkplaatsen. Voorstel is om per wegvak met de aanliggende bedrijven in overleg te gaan over het verbeteren en een bijdrage van deze bedrijven in de extra kosten. Voor beter inzicht in de werkelijke draagkracht van deze wegen met gefundeerd kostenverhaal bij zwaar verkeer, wordt onderzoek uitgezet bij Grontmij, Deltares of TU Delft. Ook is het voorstel om te onderzoeken of de bijdrage van de agrarische bedrijven aan het Ondernemersfonds aangewend kan worden voor aanpassing van de wegen.

Ontheffingen: Er is gezocht naar minder inzet van capaciteit voor het behandelen van ontheffingaanvragen. Door het fysiek afsluiten van het plassengebied zijn er geen doorgaande routes, maar blijven alle wegen bereikbaar. Ontheffingen voor de bewoners zijn dan in principe niet meer nodig. De wijze van aanvragen kan vereenvoudigd worden. Door het opzetten van een invulformulier op de website, kunnen aanvragers zo veel mogelijk zelf doen.

Door strenger beleid met meer pakkans en hogere boetes, is de verwachting dat er bij aanvang meer aanvragen voor het berijden met zware voertuigen worden ingediend. Voor het behandelen van een aanvraag moet kritisch beoordeeld worden of er alternatieven voorhanden zijn. De verwachting is dat de personele inzet daardoor niet zal afnemen.

Het huidige beleid gaat uit van de mogelijkheid om voor maximaal 3 jaar ontheffingen te verstrekken. Om verdere verhoging van de capaciteit te voorkomen, is het voorstel om dit aan te houden voor het materieel dat noodzakelijk is voor de aanwezige bedrijfsvoering. Bijvoorbeeld transport van veevoer, mest of melk. Voor al het andere materieel alleen nog ontheffingen per geval afgeven. Dit wijkt af van het huidige beleid waarbij transporteurs een langlopende ontheffing krijgen voor vervoer over deze wegen.

Categorisering wegen: Op dit moment kent het beleid diverse soorten beperking op de buitenwegen, die zijn ondergebracht in 3 categorieën:

Categorie A met 4 en 5 ton limiet

Categorie B met 6 en 8 ton limiet

Categorie C met 10 ton limiet

Daarnaast zijn er nog enkele wegen zonder limiet, maar waar zichtbaar schade is door zwaar verkeer en zetting (Reewal en Parallelweg A12)

Zoals bovengenoemd, is het mogelijk om alle bestaande C-wegen te beborden met een 10 ton limiet. Het huidige beleid biedt de mogelijkheid voor een ontheffing tot 2,5 keer de limiet. Voorstel is om het tonnage uniform op te hogen tot 15 ton en bij het afgeven van ontheffingen de limiet te bepalen naar de draagkracht van de wegen/wegvakken. Voorstel is om in de ontheffing een maximum aslast aan te geven. Dit is mogelijk na aanschaf van weegmatten. Door het maximum tonnage te verhogen naar 15 ton is het voor de meest gangbare (lege) landbouwvoertuigen mogelijk om de wegen te berijden. Deze voertuigen moeten hier voor de bedrijfsvoering toch

komen en krijgen anders ontheffing. Door verhoging wordt het verstrekken van ontheffingen beperkter qua inzet van personeel.

De Reewal en Parallelweg zijn door groot onderhoud geschikt te maken voor de huidige verkeersdoeleinden. Het invoeren van een gewichtsbepanking is hierdoor niet noodzakelijk.

Bebording: Op dit moment worden er 2 soorten C-borden ingezet om het berijden van wegen te beperken: maximum totaal gewicht voertuig en maximum breedte voertuig. In de meeste gevallen vindt overschrijding van de breedte plaats bij overschrijding van het toegestane gewicht. In de gevallen waar dit niet zo is, zijn het meestal landbouwvoertuigen die werkzaamheden moeten verrichten op locatie. Met de inzet van weegmatten en de afsluiting van het plassengebied, kan op uniforme wijze bebording worden aangebracht voor een maximum totaalgewicht van 15 ton. Door de vervanging van een brug door een duiker die vorig jaar heeft plaats gevonden, kan ook voor de Oud Bodegraafseweg te Bodegraven dit maximum worden ingevoerd in plaats van de huidige 5 ton.

Resumé voorstellen bij aanpassingen beleid:

Voor het beleid voor berijden van de C-wegen in het buitengebied, worden de volgende zaken/aanpassingen voorgesteld:

1. Plassengebied afsluiten voor vrachtwagens en tractoren/landbouwvoertuigen;
2. Weekendmaatregelen: de wegen in het plassengebied fysiek afsluiten voor doorgaand verkeer van 10:00 tot 18:00u;
3. Bovenstaande maatregelen vooraf bespreken op informatieavond;
4. Geen openbare loswal voor het plassengebied;
5. Overslag van groot naar klein materieel verwijzen naar aangewezen locaties;
6. Geen opslag van materialen op de openbare overslaglocaties;
7. Bij voorgesprekken of vergunningbehandeling van bouwplannen de bouwers actief informeren over de transportbeperkingen;
8. Onderzoek naar mogelijkheden voor afdwingen bouwbeperking met grote zware materialen;
9. Bestuurlijk overleg met het OM over gebruik weegmatten voor handhaving door BOA's. Bij voorkeur in regionaal verband.
10. Na monitoring overwegen om op de nodige locaties camera's te plaatsen voor effectieve handhaving;
11. Kostenverhaal invoeren bij afgifte ontheffingen die niet het gevolg zijn van de huidige bedrijfsvoering aanliggende bedrijven;
12. Methode en hoogte kostenbijdrage bepalen. Bij voorkeur in regionaal verband;
13. Bij groot onderhoud mogelijke verbeteringen aan wegen bespreken met aanliggende bedrijven voor financiële bijdrage;
14. Onderzoek naar inzet bijdrage Ondernemersfonds agrarische bedrijven voor wegverbeteringen;
15. Onderzoek naar praktische draagkracht wegen voor onderbouwing kostenverhaal;
16. De inrichting van wegen afstemmen op het gewenste gebruik. Hiervoor de regionale routekaart als leidraad gebruiken;
17. Geen uitbreiding van het aantal C-wegen;
18. Buiten de bebouwde kom de beperking voor het inrijden van de bestaande C-wegen buiten het plassengebied alleen nog met bebording van maximaal 15 ton;
19. Ontheffingen alleen voor de bestaande bedrijfsvoering en wanneer er geen alternatief mogelijk is;
20. Ontheffingen afgeven op basis van zowel totaalgewicht als maximale aslasten, die afgestemd zijn op de draagkracht van de wegvakken;

Wat zijn de alternatieven?

Er wordt in regionaal verband beleid opgesteld voor de wegen in het landelijk gebied. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk kan er voor kiezen om het regionale beleid af te wachten en zich daaraan te conformeren.

In het plasseengebied zelf lijkt een loswal weinig zinvol. Er moeten hoge kosten gemaakt worden om een locatie voor zwaar verkeer bereikbaar te maken. Een met bewoners besproken optie is het braak liggende perceel aan de Breevaart bij Oudeweg/Meentweide. In het vigerende bestemmingsplan is deze locatie nog in te vullen. Bedrijfsruimte en maatschappelijke doeleinden zijn mogelijk. Echter, tegenover deze locatie is woningbouw voorzien die door de aanleg mogelijk moeilijker gaat lopen. De aanvoerroute naar het plasseengebied is erg lang met diverse bruggen die niet open kunnen. Vanwege enkele transportleidingen op deze locatie, is ook overleg met de nutspartijen nodig om te komen tot een ontwerp. Om deze redenen heeft deze locatie niet de voorkeur.

Er wordt gezocht naar een zo breed mogelijk draagvlak en een beheerbare situatie qua verkeersveiligheid en onderhoud van de wegen/bermen. Betrokkenen:

- Bewoners en belanghebbenden (ca. 15 personen) die zich naar aanleiding van de informatieavond op 11 november 2014 hebben aangemeld;
- Dorpsoverleggen
- Cumela Nederland (5.1.2e)
- Politie (5.1.2e)
- VVN (5.1.2e)
- Provincie Zuid-Holland (5.1.2e)
- Fietzersbond (5.1.2e)
- ODMH (5.1.2e)
- Gemeente Bodegraven-Reeuwijk (5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e)

Onderdeel	Uitwerking
Personeel	Het plan van aanpak is opgesteld door 5.1.2e . Het beleid kan worden uitgewerkt in samenwerking met een van de verkeerskundigen van de gemeente.
Informatie	Geen
Juridisch	De afdeling juridische zaken onderzoekt de haalbaarheid voor het invoeren van bestuurlijke handhaving, waarbij de inkomsten door boetes naar de gemeente gaan en de gemeente de afhandeling van klachten en bezwaren afhandelt. Juridisch mag de gemeente een bijdrage vragen voor het berijden van de buitenwegen met een ontheffing.
Organisatie	Wegbeheerders en verkeerskundigen schrijven het beleid in samenwerking met juridische zaken.
Financieel	Na vaststelling van de uitgangspunten moeten de financiële gevolgen worden onderzocht en verwerkt in het uitvoeringsprogramma IBBP. Aanpassing van wegen kan vaak in combinatie met groot onderhoud. Bij voorbeeld de Reewal staat voor 2016 op het programma voor ophoging. Ook kan er gezocht worden naar subsidiemogelijkheden. Bij voorkeur in regionaal verband. Zodra een keuze is gemaakt voor de beoogde loswal locatie, moeten voor die locatie de financiële mogelijkheden worden onderzocht. Voor de financiering zijn er 2 principe mogelijkheden voor handen:

	1. aanleg door ondernemer(s) 2. eigen financiering (zo mogelijk met subsidie) en vragen huur voor het gebruik.
Automatisering	Om de ontheffingen via de website mogelijk te maken met doorkoppeling naar de BOA's, is aanpassing van Decos nodig. Momenteel loopt er een proces voor de aanpassing, waarbij ook gekeken wordt naar een applicatie om de procedure voor afhandeling meldingen te verbeteren. Hierbij zijn mogelijkheden om de melding van ontheffingen verder te digitaliseren.
Communicatie	Het is raadzaam om het plan van aanpak te bespreken met de klankbordgroep. De klankbordgroepleden kunnen – vanwege gebiedskennis - op individuele basis betrokken worden bij het opstellen van beleid. Vervolgens is bespreking in de wijkteams gewenst. Voor aanpassingen van wegen of routes, is overleg met de plaatselijke bewoners, eigenaren en bedrijven gewenst.

Tekst raadsinformatiebrief

In november 2014 is er een informatiebijeenkomst gehouden voor alle belanghebbenden met als doel, een klankbordgroep te vormen. Deze klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers uit alle disciplines: bewoners, bedrijven, handhavers, transporteurs, beheerders, nutspartijen en agrariërs. In een drietal bijeenkomsten is er voldoende informatie verzameld voor een plan van aanpak, hoe om te gaan met de wegen in het landelijk gebied. Na vaststellen van het plan van aanpak wordt het lokale beleid ten aanzien van de wegen in het landelijk gebied opgesteld. Parallel aan laatste actie lopen de ontwikkelingen richting een regionaal beleid waarvan wethouder C.A. Oskam de trekker is.

Consequenties voor andere beleidsterreinen:

Zie piofac consequenties.

Wat is het vervolg en eventuele risico- en beheersmaatregelen?

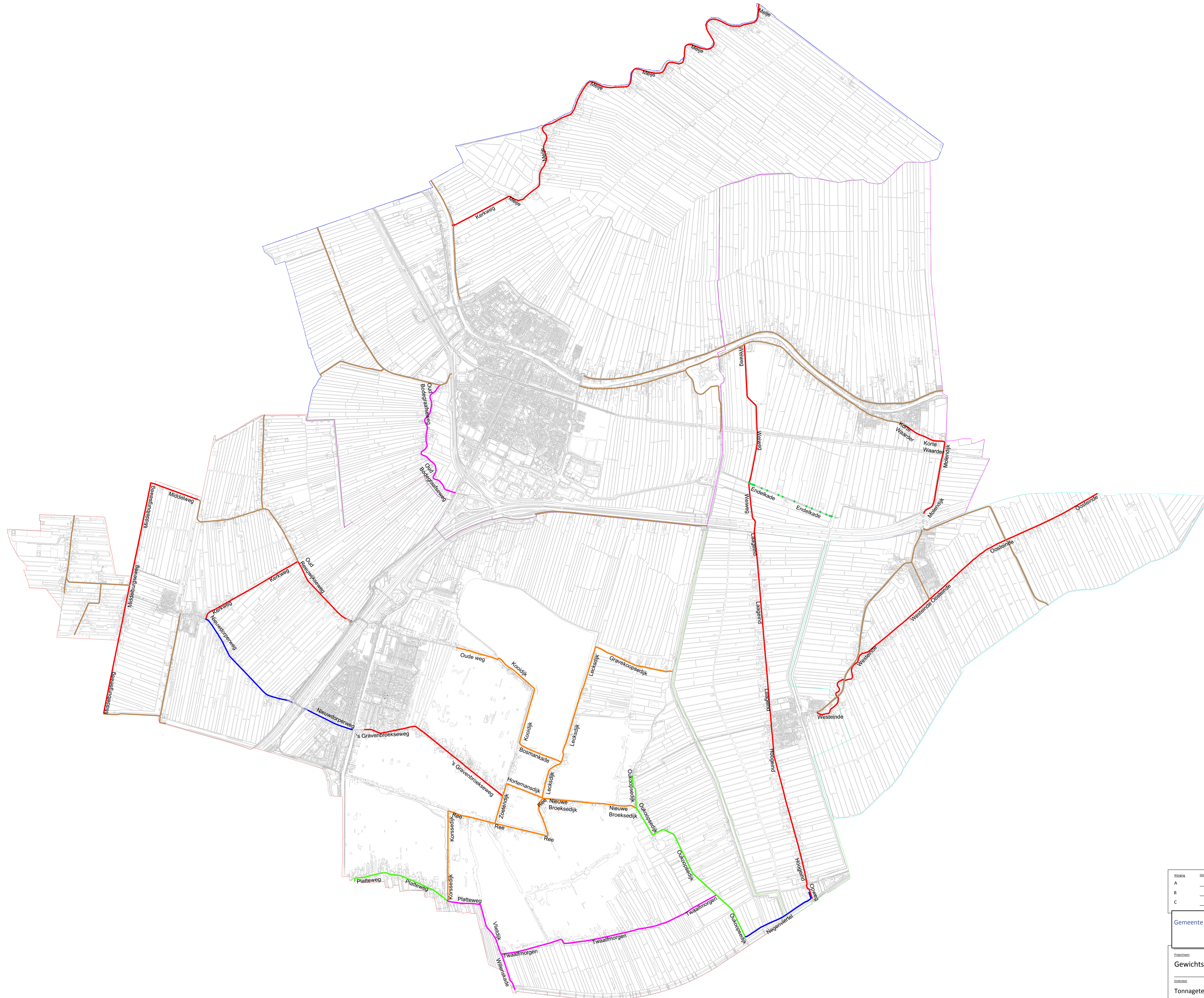
Na de opinievorming het advies inbrengen voor besluitvorming.

De verkeerskundigen van de gemeente kunnen in samenwerking met de wegbeheerders en handhaving het beleid opstellen. Op het moment dat wij geen beleid hanteren op het uitgeven van vergunningen en ontheffingen dan lopen wij het risico, dat veel wegen in het landelijk gebied ernstig lijden onder de vele en te zware verkeersbewegingen en wellicht onherstelbaar beschadigd raken.

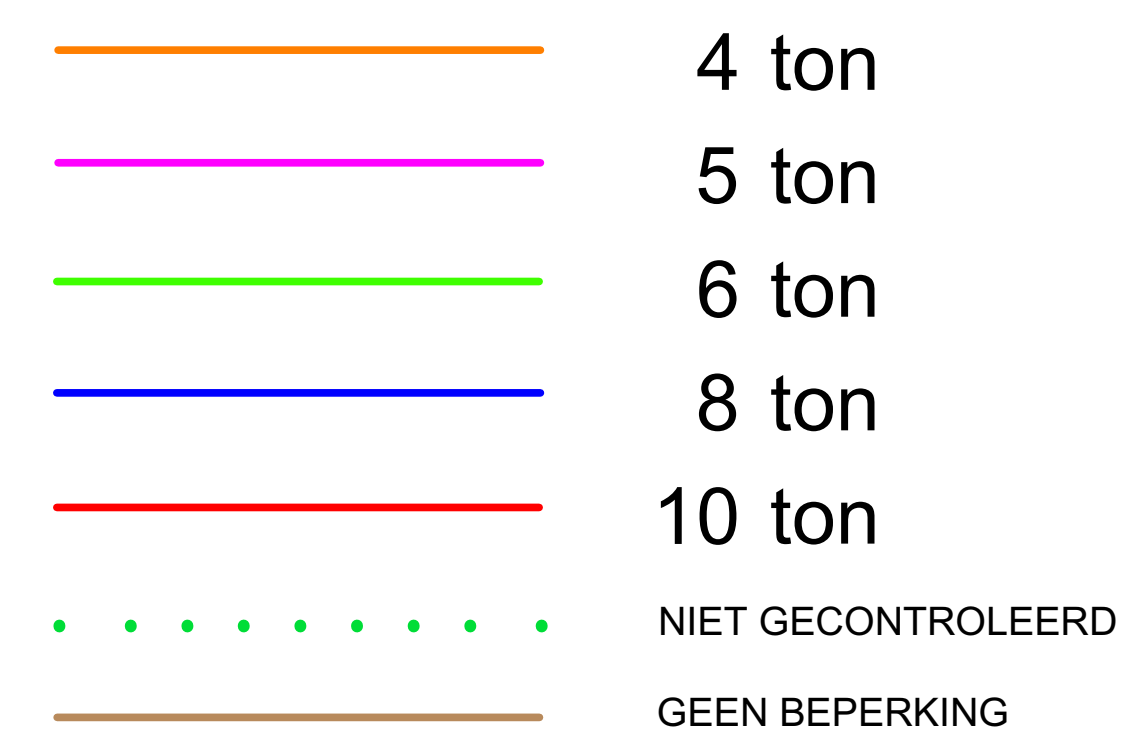
Met het OM vindt overleg plaats over de bevoegdheid van de BOA's om te kunnen handhaven. Wanneer dit niet mogelijk blijkt en de politie hierin een rol moet spelen, worden problemen met de capaciteit verwacht. Dit omdat handhaving op dit onderdeel geen prioriteit heeft bij de politie.

Dorpsoverleg?

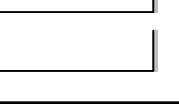
De dorpsoverleggen zijn uitgenodigd voor de overleggen van de klankbordgroep en hebben het verslag daarvan ontvangen. Enkele leden van de klankbordgroep zijn lid van een van de dorpsoverleggen. Na besluit van college is verder overleg met de wijkteams gewenst.



legenda



<u>Woning</u>	<u>Adres</u>	<u>Postcode</u>	<u>Opstalnummer</u>
A			
B			
C			

Gemeente  Bodegraven Reeuwijk	<u>Adres</u>	- Raadhuisplein 1, 2611 AD te Bodegraven
	<u>Postcodes</u>	- Postbus 401, 2610 AC te Bodegraven
	<u>Telefoon</u>	(0)772 522 342
	<u>E-mail</u>	(0)772 522 399
	<u>Internet</u>	www.bodegraven-reeuwijk.nl

<u>Opstalnummer</u>	<u>Schiet</u>	<u>Formaat</u>	<u>Datum</u>
	1:5000	A0	9-1-17
<u>Onderscheid</u>	<u>Gekleurd</u>	<u>Gecombineerd</u>	<u>Traam</u>
	R.J.K	P.B.	TOR
<u>Tonnagetekening</u>	<u>Beeldschijner</u>	<u>Telefoonnummer</u>	
	001	0601	

Projectplan: Hoogeind-Laageind te Driebruggen en Weiweg te Bodegraven

Inleiding

Het Hoogeind, het Laageind en de Weiweg hebben op dit moment de status van een zogenaamde "C-weg". Het betreft hier oude landwegen buiten de bebouwde kom, die door de constructie of situering en voor de verkeersveiligheid niet geschikt zijn bereden te worden door zwaar verkeer. In de gemeente Bodegraven-Reeuwijk wordt al jaren gesproken over deze kwetsbare wegen (smalle wegen met vaak een breedte- en gewichtsbeppering) en de problemen die het brede en zware (bouw)verkeer veroorzaakt. Naast hoge kosten voor het onderhoud aan de weg en de bermen, komen er ook veel klachten van weggebruikers en aanwonenden over de verkeersveiligheid, doorstroming en hinderoverlast. De handhaving van de geslotenverklaringen op kwetsbare smalle wegen is een probleem.

Activiteiten

Het project voorziet in het realiseren van herkenbare passeerplaatsen op deze wegen. Dat zijn 5 passeerstroken op het Hoogeind, 8 passeerstroken op het Laageind en 1 passeerstrook op de Weiweg.

Doelstellingen

Doelstellingen van het project zijn het verbeteren van de verkeerssituatie en het beheersen van bodemdaling; door slim onderhoud en beheer van deze weg.



Informatieblad ontheffingsaanvraag voor het berijden een of meerdere wegen met een breedte- en gewichtsbepierking (plassengebied Reeuwijk niet inbegrepen)

Bepierkingen breed en/of zwaar verkeer

Op diverse wegen in het buitengebied van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk gelden breedte- en gewichtsbepierkingen voor verkeer. Een voertuig dat breder is dan 2,2 meter en/of zwaarder (geladen) is dan 10 ton, mag de weg niet inrijden.

Voor het berijden van deze verboden met voertuigen die over de limieten heen zijn, staat een boete. De verboden staan aangegeven met verkeersborden aan het begin van de wegen.

De gemeente heeft deze verboden ingevoerd vanwege de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te waarborgen. De slappe (veen)gronden, waar de wegen en de bermen zich op bevinden, zijn gevoelig voor schade en verzakking. Daarbij zijn hebben deze wegen een smal wegprofiel waar al het verkeer zich dichtbij elkaar begeeft en uitwijken door de zachte berm of waterkant nauwelijks mogelijk is. Wegen met de deze kenmerken worden ook wel c-wegen genoemd. Groot en zwaar verkeer is op deze wegen onveilig voor fietsers en voetgangers.

Bepierkingen voor voertuig lengte en langens dan 12 meter

Let op! Op ~~de meeste van deze~~sommige wegen zijn de bochten krap. ~~Op de website kunt u een kaart raadplegen met knelpunten voor lange voertuigen~~U moet zelf de route voorverkennen om te beoordelen of een voertuig de benodigde route kan volgen

Ontheffing

Voor sommige wegen met een breedte- en zwaartebepierking kunt u ontheffing aanvragen van het verbod. Hiervoor moet u aan meerdere eisen voldoen.

U moet bekijken of het vervoer mogelijk met een smaller en/of lichter voertuig uitgevoerd kan worden. Daarnaast moet u bekijken of het vervoer via een andere route gereden kan worden.

Zijn de hierboven genoemde opties niet mogelijk, dan kunt u een ontheffing aanvragen. Het maximumgewicht waarvoor u een ontheffing kunt krijgen is 20 of 25 ton.



Voor welke wegen moet ik een ontheffing aanvragen?

Locaties met mogelijkheid ontheffing tot 25 ton

Hoogeind
Kerkweg (Bodegraven)
Kerkweg (Reeuwijk-Dorp)
Korte Waarder
Kosterdijk
Laageind
Meije
Middelburgseweg
Middelweg
Negenviertel
Oosteinde
Oud Bodegraafseweg
Oud-Reeuwijkseweg
Weiweg
Westeinde

Locaties met mogelijkheid ontheffing tot 20 ton

[Nieuwdorperweg](#)

Hoe vraag ik een ontheffing aan?

Om een ontheffing aan te vragen, vult u het daartoe bestemde [aanvraagformulier](#) in. Daarnaast voegt u een [kopie van het kentekenbewijs](#) van het desbetreffende voertuig bij.

Voor [voertuigen zonder kenteken](#) (bijv. landbouwvoertuigen, bouwmaterieel, ect.) voegt u een eigenaarsverklaring bij met hierop aangegeven:

- Het merk en chassisnummer van het voertuig;
- De totale massa van het lege voertuig (rijklaar);
- De druk op de assen van het lege voertuig;
- De totale massa van het geladen voertuig (totaalgewicht);
- De druk op de assen van het geladen voertuig;

Waarvoor kan ik een ontheffing aanvragen?

Ook bij een ontheffing stelt de gemeente een maximum voor de breedte en zwaarte van een ontheven voertuig.

Maximum toegestane voertuigbreedte:

- De maximaal toegestane breedte van het bedraagt, volgens de breedtebeperking, 2,20 meter;
- Op basis van het Voertuigreglement wordt ontheffing verleend voor een maximum breedte van 2,60 meter voor een voertuig op kenteken (vrachtauto's, etc.) en 3,00 meter voor voertuigen zonder kenteken [en](#) [\(landbouwvoertuigen, bouwmaterieel, etc.\)](#);

Maximum toegestane gewicht:

- Het maximaal toegestane gewicht van het voertuig (in beladen toestand) bedraagt, volgens de breedtebeperking, 10 ton;
- Ontheffingen worden slechts verleend tot een [maximum van 20 of 25 ton](#);



Aan welke voorwaarden moet ik voldoen bij een ontheffing?

- a. Ontheffingen worden uitsluitend uitgegeven aan transporten ten behoeve van een perceel dat ligt aan een weg met breedte- en gewichtsbepierking, via een route die door de gemeente is wordt vastgesteld. Als Voor een perceel ook bereikbaarheid is via een aanpassing van de route zonder breedte- en gewichtsbepierking, maar de aanvrager toch kiest voor transport over een of meerdere desbetreffende wegen, dan weegt het gemeentebestuur de gemeente extra zwaar de belangen af. De belangen van de aanvrager bij de gekozen route zullen afgewogen worden tegen de belangen omtrent de handhaving, veiligheid, schadekans en leefbaarheid van de breedte- en gewichtsbepierking. Alvorens zal besloten worden over de verlening van de gevraagde ontheffing;
- b. Ontheffingen worden uitsluitend uitgegeven voor bestemmingsverkeer, niet voor doorgaand verkeer;
- c. Bij de ontheffing geldt een maximumsnelheid van 25 km/uur voor landbouw- en bouwverkeer. Voor overige voertuigen geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- d. De gemeente is niet aansprakelijk voor eventuele schade als gevolg van het gebruik van de ontheffing;
- e. Elke beschadiging aan de weg (kabels en leidingen, bermen en wegobjecten inbegrepen), die als gevolg is van het gebruiken van de weg volgens de ontheffing, moet aan de onderhoudsplichtige(n) worden vergoed;
- f. Het overige aanwezige verkeer mag niet in gevaar worden gebracht of onnodig worden gehinderd;
- g. Op de betreffende wegen met een breedte- en gewichtsbepierking mag niet worden geparkeerd;
- h. Het berijden van de wegen met een ontheffen voertuig in het verband met schoolgaande kinderen niet is toegestaan op werkdagen tussen 07.00-09.00, met uitzondering van de schoolvakantieperiodes;
- i. Bij een ontheffing voor de Kerkweg (Bodegraven) en de Meije is het niet toegestaan de weg te berijden tussen 07.00-09.00, 12.00-14.00 en 16.00-18.00 uur in verband de (fiets)route voor schoolgaande kinderen;
- j. Als de bovengenoemde voorschriften niet worden nageleefd, dan kan de ontheffing ingetrokken worden;
- k. Het bevoegd gezag kan afwijken van bovengenoemde voorwaarden, als de voorwaarden niet afdoende zijn voor de verlening van de ontheffing.

Wat als er niet aan de voorwaarden voldaan kan worden?

Als u meer dan 20 ton moet vervoeren, uw voertuig breder is dan de maximale breedtelimiet of kunt u niet voldoen aan bepaalde voorwaarden, dan kan het college van burgemeester en wethouders afwijken van deze eisen. Hiervoor moet u een motivering aanleveren met waarom afgeweken dient te worden van de eisen.

Aanvraagtermijn voor een ontheffing

- Een ontheffing voor één week of minder dient minimaal 10 werkdagen voor de geplande aanvang van het transport bij voorkeur digitaal te worden aangevraagd.
- Een ontheffing voor een kwartaal of voor een jaar dient minimaal 4 weken voor de geplande aanvang van het gebruik bij voorkeur digitaal te worden aangevraagd.
- Een ontheffing met een afwijkende aanvraag met motivatie dient minimaal 4 weken voor de geplande aanvang van het transport bij voorkeur digitaal te worden aangevraagd.

Legeskosten (2023~~2~~) ontheffing en termijn geldigheid

- Incidentele ontheffing voor één week of minder: €4~~7~~4,850,-
- Incidentele ontheffing college met afwijking en motivering: €~~600~~636,-
- Ontheffing per één kwartaal: €89~~5~~710,-
- Ontheffing per één jaar: €150159,--
- Wijziging kenteken: €22~~23~~4075,-

Informatie

Voor meer informatie kun u contact opnemen met ^{5.1.2e} of met onze wegbeheerders (inhoudelijk), bereikbaar [via](#) het e-mailadres info@bodegraven-reeuwijk.nl of via telefoonnummer 0172 – 522 522.



Beleid ontheffing berijden wegen met breedte- en gewichtsbepierking

Opdrachtgever : Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Versienummer : Concept 2.0
Datum : 30 juli 2018
Vastgesteld in : (moet nog worden vastgesteld door college)
Zaaknummer : Z/18/069444 / DOC-18068733

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Ter uitvoering van de aan haar opgedragen publieke taken beheert de gemeente Bodegraven-Reeuwijk een groot aantal wegen. Voor een deel van deze wegen gelden breedte- en gewichtsbependingen. De reden voor de beperkingen is dat deze wegen, door de situering of constructie, uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet geschikt zijn om bereden te worden door brede en zware voertuigen.

In de afgelopen jaren heeft de gemeente een ontheffingenbeleid gevoerd gericht op het terugdringen van het gebruik van deze wegen door zwaar en breed verkeer. De gemeente heeft echter moeten constateren dat het beleid in de praktijk niet het beoogde effect heeft. Er rijdt nog altijd veel zwaar en breed verkeer over deze wegen en vaak ook zonder ontheffing. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en tot veel schade aan wegen en bermen.

Gelet op het bovenstaande heeft het college besloten een nieuw ontheffingenbeleid voor het berijden van wegen in het formuleren. De wegen in het plangebied vallen buiten de reikwijdte van dit beleidsdocument, omdat voor de wegen in plangebied recentelijk een apart heffingsbeleid is vastgesteld.

1.2 Uitgangspunten nieuw beleid

Uitgangspunt is het voorkomen en ontmoedigen van ongewenst en oneigenlijk gebruik van wegen in de gemeente door zwaar en breed verkeer. Het college wil dit bewerkstelligen door zwaar en breed verkeer alleen toegang te verlenen tot wegen in de gemeente onder de voorwaarde dat de gebruiker beschikt over een ontheffing. Voor het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvraag zal de gebruiker leges moeten afdragen aan de gemeente. In beginsel is een ontheffing slechts éénmaal bruikbaar en dus zal de gebruiker voor elke keer dat zij de gemeente wenst te betreden met een breed of zwaar voertuig een nieuwe ontheffing moeten aanvragen en leges moeten betalen. In bepaalde gevallen kan de gemeente echter een ontheffing een ontheffing voor een periode verlenen. Daarnaast zijn een aantal (categorieën) gebruikers vrijgesteld (zie artikel 2 lid 3 van de Beleidsregel).

1.3 Uitwerking in de praktijk?

De aanvraag voor een ontheffing dient minimaal 30 minuten voor de geplande aanvang van het gebruik te worden ingediend. Een aanvraag voor een doorlopende ontheffing voor een kwartaal of voor een jaar dient minimaal vier weken voor de geplande aanvang van het gebruik te worden aangevraagd. De gebruiker kan de aanvraag digitaal indienen via de gemeentelijke website: www.bodegraven-reeuwijk.nl.

(Geldt dit voor alle c-wegen of alleen voor de c-wegen in het plangebied waar gebruik wordt gemaakt van toegangspoorten?)

1.4 Leges

De gemeente brengt bij de gebruiker de kosten in rekening voor het in behandeling nemen van de aanvraag. Dit worden ook wel *leges* genoemd.

De legeskosten 2018 voor het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvraag bedragen:

Incidentele ontheffing (ontheffing voor één keer) (art. 4, lid 1)	€ 28,-
Ontheffing voor drie maanden (art. 4, lid 1 juncto art. 5, lid 3)	€ op aanvraag
Ontheffing voor een jaar (art. 4, lid 1 juncto art. 5, lid 3)	€ op aanvraag
Incidentele ontheffing gewicht maximaal 25 ton (art. 4, lid 2)	€ op aanvraag
Doorlopende ontheffing gewicht maximaal 25 ton (art. 4, lid 3)	€ op aanvraag

1.5 Overgangsregeling

Er is een aantal personen dat nog beschikt over een ontheffing die is verleend onder het oude beleid. Met de inwerkingtreding van het nieuwe ontheffingenbeleid komt deze reeds verleende ontheffing niet automatisch te vervallen. Indien en voor zover het nieuwe beleid in werking treedt voordat de termijn als gegeven in de verleende ontheffing is verlopen, zal het college aan de gebruiker barcodes verstrekken die 4/9

geldig is voor de resterende duur van de ontheffing. Het college zal de duur van de verleende ontheffing echter niet verlengen.

Informatie

Nadere informatie kunt u verkrijgen bij 5.1.2e of 5.1.2e (inhoudelijk), bereikbaar via telefoonnummer 5.1.2e.

2 Beleidsregel

Artikel 1

In deze Beleidsregel wordt verstaan onder:

college: Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk;

gebruiker: Berijder van een weg;

ontheffing: Publiekrechtelijke toestemming van het college aan een gebruiker om te rijden op bepaalde wegen in de gemeente;

Artikel 2

1. Deze Beleidsregel is van toepassing op het berijden van de volgende wegen in de gemeente:

.....(gaat om alle c-wegen in de gemeente (voor c-wegen in plassengebied is apart beleid vastgesteld))

2. Voor het berijden van de wegen als bedoeld in het eerste lid, moet een gebruiker over een ontheffing beschikken.

3. In afwijking van het tweede lid, hoeven de volgende (categorieën) gebruikers niet te beschikken over een ontheffing:

- a. Gebruikers waarvan het te gebruiken voertuig (rijklaar):
 - i. een maximaal totaalgewicht (massa) heeft van 10 ton en
 - ii. een maximale breedte heeft van 2,20 meter.
- b. Brandweer, politie en ambulancediensten;
- c. Gebruikers die werkzaam zijn binnen een overheidsdienst en die uit hoofde van hun functie belast zijn met de taak van het onderhoud van de gemeente met dien verstande dat het maximaal totaalgewicht (massa) van het te gebruiken voertuig niet meer dan 20 ton bedraagt.
- d. Agrariërs die krachtens een beheerovereenkomst zorgdragen voor het agrarisch natuurbeheer binnen de gemeente met dien verstande dat het maximaal totaalgewicht (massa) van het te gebruiken voertuig niet meer dan 20 ton bedraagt.

4. Indien de gebruikers als bedoeld in het derde lid onder b en c gebruik maken van een voertuig (rijklaar) met een maximaal gewicht (massa) van meer dan 10 ton of een breedte van meer dan 2,30 meter dan dienen deze (categorieën) gebruikers tijdig voor het berijden van de wegen als bedoeld in het eerste lid bij het college melden dat zij vallen onder het 6/9

toepassingsbereik van het bepaalde in het derde lid, waarna zij een ontheffing verkrijgen.

Artikel 3

1. Een aanvraag om een incidentele ontheffing wordt langs elektronische weg gedaan. Langere aanvragen
2. Een aanvraag wordt gedaan met het elektronische formulier dat op de datum van inwerkingtreding van deze Beleidsregel beschikbaar is via de gemeentelijke website.
3. In of bij de aanvraag om een ontheffing verstrekt de gebruiker met een gekentekend voertuig de volgende gegevens en bescheiden:
 - a. het kenteken van het voertuig;
 - b. de naam, het adres en de woonplaats van de aanvrager, alsmede het elektronische adres van de aanvrager;
 - c. indien het voertuig in eigendom is van een ander (bijvoorbeeld een bedrijf), de naam, het adres en de woon/vestigingsplaats van de ander.
4. In of bij de aanvraag om een ontheffing verstrekt de gebruiker met een ongekentekend voertuig de volgende gegevens en bescheiden:
 - a. een eigenverklaring met hierop aangegeven:
 - i. het merk en chassisnummer van het voertuig of samenstel van voertuigen;
 - ii. de totale massa van het lege voertuig (ledig gewicht);
 - iii. de totale massa met de lading (totaalgewicht);
 - b. de naam, het adres en de woonplaats van de aanvrager, alsmede het elektronische adres van de aanvrager;
 - c. indien het voertuig in eigendom is van een ander (bijvoorbeeld een bedrijf), de naam, het adres en de woon/vestigingsplaats van de ander.

Artikel 4

1. Het college verleent een ontheffing als bedoeld in artikel 2, tweede lid, indien:
 - a. De gebruiker een aanvraag heeft ingediend die voldoet aan het bepaalde in artikel 3 of 4, en
 - b. Het te gebruiken voertuig (rijklaar) een maximaal totaalgewicht (massa) heeft van 20 ton, en
 - c. Het te gebruiken voertuig (rijklaar) een maximale breedte heeft van 3 meter.
2. Het college kan afwijken van het maximaal totaalgewicht als bedoeld in lid 1 onder b tot een maximaal gewicht (massa) van 25 ton, voor incidenteel gebruik onder de volgende voorwaarden:
 - a. naar oordeel van het gemeentebestuur weegt het belang van de gebruiker bij verlening van ontheffing zwaarder dan het belang bij handhaving van de gewichtsbeperving van 20 ton; 8/9
 - b. er is geen sprake van doorgaand verkeer;
 - c. er vindt transport plaats naar een perceel dat alleen bereikbaar is via de wegen als bedoeld in artikel 2, eerste lid;
 - d. er is geen realistisch alternatief voor het zware transport voorhanden;
 - e. ontheffing wordt slechts voor één keer verleend.
3. Het college kan afwijken van het maximaal gewicht als bedoeld in lid 1 onder b tot een maximaal gewicht (massa) van 25 ton, voor voertuigen waarvoor ten tijde van de inwerkingtreding van de Beleidsregel door het college al voor die massa een ontheffing is verleend onder de voorwaarde dat wordt onderbouwd dat de ontheffing is vereist voor de bedrijfsvoering waarbij aangetoond dient te worden dat geen realistisch alternatief voor het zware/brede transport voorhanden is;

Artikel 5

1. De ontheffing wordt voor één keer, voor een kwartaal of voor een jaar verleend.
2. De ontheffing die voor één keer wordt verleend is geldig tot:
 - a. het voertuig het de gemeente verlaat, of
 - b. een week na het moment van verlening van de ontheffing.
3. De ontheffing wordt slechts per kwartaal of per jaar verleend aan gebruikers die werkzaam zijn in een bedrijf dat in de gemeente gevestigd is en voor de uitoefening van dat bedrijf moeten rijden met een voertuig dat voldoet aan de criteria als bedoeld in artikel 4, eerste of derde lid.
4. De ontheffing voor een kwartaal of voor een jaar, dient minimaal vier weken voor het voorgenomen gebruik te worden aangevraagd.

Artikel 6

Aan de ontheffing zijn de volgende voorschriften verbonden:

- a. Op de wegen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, mogen de gebruikers met een landbouwvoertuig niet sneller rijden dan 25 km/u en mogen gebruikers van overige motorvoertuigen niet sneller rijden dan 30 km/u;
- b. Op de wegen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, mogen gebruikers niet parkeren;
- c. het berijden van het gebied is in verband met schoolgaande kinderen niet toegestaan op werkdagen tussen 07.00-09.00, met uitzondering van de schoolvakantieperiodes.

Artikel 7

1. Het college is te allen tijde bevoegd de ontheffing in te trekken, als de aan de ontheffing verbonden voorschriften niet worden nageleefd. 9/9
2. Het college is te allen tijde bevoegd de aan de ontheffing verbonden voorschriften te wijzigen dan wel nadere voorschriften te verbinden aan de ontheffing.

Artikel 8

Het college heft rechten ter zake van de behandeling van aanvragen tot verlening van een ontheffing.

Artikel 9

1. Deze Beleidsregel treedt in werking op 1 juni 2018.
2. Indien voor een activiteit als bedoeld in artikel 2, tweede lid, voor het tijdstip van in werking treden van deze Beleidsregel reeds een ontheffing is verleend, kan de activiteit worden voortgezet totdat de termijn als gegeven in de ontheffing is verstreken. Daartoe zal het college voor het tijdstip van in werking treden van deze Beleidsregel de ontheffing omzetten met een barcode die bruikbaar is voor de resterende duur van de ontheffing.

Citeertitel

Dit beleid wordt aangehaald als: Beleid ontheffing berijden wegen binnen de gemeente met breedte- en gewichtsbepierking.

Informatieblad ontheffingsaanvraag voor het berijden van weg(en) met een breedte- en gewichtsbepierking

Geslotenverklaringen Breed en zwaar verkeer

Op veel wegen in het buitengebied van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zitten geldende breedte- en gewichtsbepierkingen. Verkeer dat breder is dan 2,20m of in veel gevallen zwaarder dan 10 ton, mag die weg niet inrijden. Daar geldt een verbod voor. Dit is aangegeven door met verkeersborden. Dit doet de gemeente om de wegen en de bermen, op de slappe veengrond, te beschermen en vanwege maatregelen zijn genomen omdat deze wegen door de situering of constructie en uit het oogpunt van de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet geschikt zijn, bereden te worden door brede en zware voertuigen.

Formatted: Highlight

Commented 5.1.2e

Formatted: Highlight

Ontheffing

In sommige gevallen kunt u een ontheffing aanvragen van het verbod. In het Plassengebied Allereerst moet u eerst bekijken of vervoer over het water een optie is of vervoer met kleinere auto's. Als dat niet kan, kunt u een ontheffing aanvragen. Dat kan voor verkeer tot maximaal 20 ton in het Reeuwijkse Plassengebied en voor verkeer tot

Max totaal 20 ton Reeuwijkse (Plassen) gebied	Max totaal 25 ton Overige wegen
Bosmankade	Hoogeind
Gravekoopsedijk	Kerkweg (Bodegraven)
Hortemansdijk	Kerkweg (Reeuwijk-Dorp)
Korssendijk	Korte Waarder
Lecksdijk	Kosterdijk
Nieuwdorperweg	Laageind
Nieuwenbroeksedijk	Meije
Platteweg	Middelburgseweg
Ree (gedeeltelijk, tussen Korssendijk en Zoetendijk)	Middelweg
Twaalfmorgen	Oosteinde
Oukoopsedijk	Oud Bodegraafseweg
's-Gravenbroekseweg	Oud-Reeuwijkseweg
Vlietdijk	Weiweg
Willenskade	Westeinde
Zoetendijk	Negenviertel

Formatted Table

maximaal 25 ton op overige wegen in onze gemeente.

De gemeente is bezig met het aanpassen van het beleid inzake het rijden op wegen met een breedte- en/of gewichtsbepierking, ontheffing worden als volgt afgegeven:

— Voor het Reeuwijkse Plassengebied geldt dat de ontheffing geldig is tot maximaal 21 april 2021 aangezien het gebied wordt voorzien van Beweegbare Fysieke Breedtebepierkingen (BFB). Bij eerder sluiten van de poorten, worden houders van een ontheffing vooraf geïnformeerd.

— Voor de overige wegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk wordt de ontheffing voor maximaal 1 jaar verleend.

Afhankelijk van de ingestelde gewichtsbepierking zijn deze wegen onderverdeeld in de onderstaande categorieën.

De weggedeelten van de Oudeweg (tussen de Steupel en Kooidijk) en de Ree (tussen de ~~Hortemansdijk~~-Nieuwenbroeksedijk en Zoetendijk) vallen buiten het reguliere ontheffingenbeleid. Vanwege de omvang en draagkracht, wordt voor deze wegen in principe geen ontheffing verleend.

Is dit toch noodzakelijk, dan minimaal 4 weken van tevoren een gemotiveerde aanvraag indienen per mail bij info@bodegraven-reeuwijk.nl

Verschillende ontheffingen

Omdat er specifiek voor het Reeuwijkse Plassengebied een pilot loopt om onnodig breed en zwaar verkeer tegen te gaan in ~~Voor~~ het Reeuwijkse Plassengebied zijn er twee soorten ontheffingen voor de gemeentelijke wegen: Plassengebied Reeuwijk en overige wegen.

Plassengebied:

Voor dit gebied, wat is afgesloten door beweegbare breedtebeperkingen gelden 2 soorten ontheffingen: een eenmalige en een langlopende ontheffing. Bij een eenmalige ontheffing ontvangt u ~~per direct~~ per mail een barcode waarmee u de hekjes eenmalig (heen en terug) kunt openen. U kunt de barcode uitprinten of u kunt de barcode via uw telefoon laten zien. ~~Voor een langlopende ontheffing geldt een aanvraagperiode van minimaal 2 weken. Na goedkeuring~~ ontvangt u een pasje met een andere barcode, waarmee u de hekjes ~~gedurende de aangevraagde periode kunt openen.~~

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Commented
bv?

5.1.2e

Is dat onbeperkt, of een jaar geldig

Commented

5.1.2e

Tot een maximum van 1 jaar

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Voorwaarden Hoe vraag ik voor het indienen van een ontheffing aan?aanvraag

Max totaal 20 ton Reeuwijks (Plassen)-gebied	Max totaal 25 ton Overige wegen
Besmarkade	Hoogeind
Gravekoopsedijk	Kerkweg (Bodegraven)
Hortemansdijk	Kerkweg (Reeuwijk Dorp)
Korssendijk	Korte Waarder
Leeksdijk	Kosterdijk
Nieuwdorperweg	Laageind
Nieuwenbroeksedijk	Meije
Platteweg	Middelburgseweg
Ree (gedeelte tussn Korssendijk en Zoetendijk)	Middelweg
Twaalfmorgen	Oosteinde
Oukoopsedijk	Oud-Bodegraafseweg
Gravenbroekseweg	Oud-Reeuwijkseweg
Vlietdijk	Weiweg
Willenskade	Westeinde
Zoetendijk	Negenviertel

Om ontheffing aan te vragen, vult u ~~De aanvraag kan uitsluitend plaatsvinden door het compleet invullen van het daartoe bestemde aanvraagformulier in. U voegt Bij het aanvraagformulier dient~~ een kopie van het kentekenbewijs van het desbetreffende voertuig(en) worden gevoegd bij.

Voor voertuigen zonder kenteken (~~bv landbouwvoertuigen en dergelijke~~) is dit een eigenverklaring met hierop aangegeven:

- het merk en chassisnummer van het voertuig;
- de totale massa van het lege voertuig (rijklaar);
- de totale massa van de lading;
- de asdrukken van het voertuig leeg;



- de asdrukken van het voertuig in beladen toestand.

~~Met betrekking tot wegen met een breedte- en gewichtsbepanking gelegen in de nabijheid van de Reeuwijkse Plassen dient in eerste instantie door de aanvrager de optie van vervoer over water te worden bezien, alvorens de aanvraag voor een ontheffing in behandeling wordt genomen.~~

Waarvoor vraag ik Voorwaarden voor het verlenen van een ontheffing aan?

Maximaal toegestane voertuigbreedte:

De maximaal toegestane breedte van het voertuig bedraagt, volgens de breedtebepanking, bedraagt 2,20-meter.

Op basis van het Voertuigreglement wordt ontheffing verleend voor een maximale breedte van 2,60 meter voor gekentekende voertuigen (vrachtauto's e.d.) en 3,00 meter voor landbouwvoertuigen.

Maximaal toegestane massa op diverse wegen:

Het maximaal toegestane gewicht van het voertuig (in beladen toestand) bedraagt, volgens de gewichtsbepanking, 10 ton.

Ontheffingen worden slechts verleend tot max 20 ton (Plassengebied) of 25 ton (in overige delen van de gemeenten). In het Plassengebied geldt een uitzondering voor de Oudeweg, tussen de Steupel en Kooidijk, en de Ree, tussen Hortemansdijk en Zoetendijk. Vanwege de omvang en draagkracht, wordt voor deze wegen momenteel in principe geen ontheffing verleend. een voor de betreffende categorie maximaal toegestane massa (in beladen toestand).

Formatted: Highlight

Voorwaarden waaronder voor een ontheffing wordt verleend

- Ontheffingen worden uitsluitend verleend-uitgegeven voor transporten t.b.v. een perceel dat ligt aan een weg met breedte- en gewichtsbepanking gelegen percelen, via een door de gemeente vast te stellen route. Als een perceel ook bereikbaar is via een route zonder wegen met een breedte- en gewichtsbepanking, maar kiest de aanvrager desalniettemin voor transport over een dergelijke weg(en), dan weegt het gemeentebestuur de belangen van aanvrager bij de gekozen route af tegen het belang van de handhaving van de breedte- en gewichtsbepanking, alvorens te besluiten over de verlening van de gevraagde ontheffing;
- Ontheffingen worden uitsluitend uitgegeven voor bestemmingsverkeer, niet voor t.b.v. doorgaand verkeer worden niet afgegeven;
- Er mag niet sneller worden gereden dan 25 km/uur door landbouwvoertuigen en 30 km/uur door overige motorvoertuigen;
- De gemeente is nooit aansprakelijk voor eventuele schade als gevolg van het gebruik van de ontheffing;
- Elke beschadiging aan de weg (kabels en leidingen inbegrepen), die een gevolg is van het gebruik maken van de weg krachtens volgens de ontheffing, moet aan de onderhoudsplichtige(n) worden vergoed;
- Het overige verkeer mag niet in gevaar worden gebracht of onnodig worden gehinderd;
- Op de betreffende wegen met een breedte- en gewichtsbepanking mag niet worden geparkeerd;
- Het met zwaar verkeer berijden van de Kerkweg en de Meije is in verband met schoolgaande kinderen niet toegestaan in de spitsuren tussen 07.00-09.00, 12.00-14.00 en 16.00-18.00 uur;
- Als de voorschriften niet worden nageleefd kan de ontheffing worden ingetrokken. De houder van de ontheffing wordt erop gewezen dat het bevoegd gezag de ontheffing te allen tijde kan in te trekken, als de aan de ontheffing verbonden voorschriften niet worden nageleefd.
- Het bevoegd gezag kan afwijken van de bovengenoemde voorwaarden, als deze voorwaarden geen of niet afdoende zijn voor de verlening van de ontheffing.

Formatted: Font color: Red

Commented 5.1.2e Dit is in strijd met lid b. De overweging door het college is alleen in die gevallen dat er voor bijvoorbeeld maatschappelijk belang er bij een ondeelbare lading meer dan 20t ontheffing wordt gevraagd.

Aanvraagtermijn voor een ontheffing



U dient een aanvraag voor een ontheffing ~~dient~~ minimaal ~~10 tien~~ werkdagen voor de geplande aanvang van het transport ~~te worden ingediend~~in.

Legeskosten

Voor het in behandeling ~~laten~~ nemen van de ontheffingsaanvraag ~~kost u~~ volgens de geldende legesverordening van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk ~~leges verschuldigd~~ € ~~28,75 per eenmalige rit in het plasseengebied, ...~~

Informatie

Voor meer ~~Nadere~~ informatie ~~neemt u contact op met~~ kunt u verkrijgen bij ~~5.1.2e~~ ~~5.1.2e~~ ~~of~~ ~~5.1.2e~~, bereikbaar ~~op~~ via telefoonnummer 0172 - 522 522.

Commented 5.1.2e Hoeveel bedraagt die leges?



www.bodegraven-reeuwijk.nl/plassengebied

Ontheffing BFB's aanvragen

Voor voertuigen met een breedte tussen 2,2 en 3 meter en met een gewicht tussen 10 en 20 ton kunt u straks een ontheffing aanvragen. Daarmee kunt u, door het scannen van de bijbehorende barcode, de klaphekjes van de BFB's openen. U kunt een aanvraag doen voor een eenmalige ontheffing of een pas aanvragen voor een langlopende ontheffing. Dit laatste is alleen mogelijk voor aanwonenden, bedrijven in het gebied en vaste toeleveranciers. De kosten om met een ontheffing de poortjes te openen bedragen € 28,75 per keer. U doet de aanvraag te zijner tijd via www.bodegraven-reeuwijk.nl/verkeersontheffingen. Als u voldoet aan de voorwaarden en u heeft betaald, ontvangt u per ommekeer een barcode in uw mailbox. Door de barcode te scannen bij de paal, opent u het hek.

www.bodegraven-reeuwijk.nl/verkeersontheffingen

Verkeersontheffingen

Binnen de gemeente gelden er voor een aantal wegen beperkingen. Sommige wegen zijn op bepaalde tijdstippen afgesloten. Voor andere wegen gelden beperkingen in de lengte, breedte (2.20m) en/of het gewicht (10 ton) van uw voertuig. Is uw voertuig te breed of te zwaar, dan kunt u tot een bepaald maximum een ontheffing aanvragen.

Button **Ontheffing aanvragen voor Plassengebied via poortjes (BFB)**

Button **Ontheffing aanvragen voor overige wegen**

Lengte-, breedte- en gewichtsbeperving

Binnen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zijn een groot aantal smalle wegen. In combinatie met de slecht draagkrachtige veengrond in dit gebied van Nederland is groot en/of zwaar verkeer op deze wegen niet gewenst. Op deze wegen zijn breedte- en/of gewichtsbepervingen van kracht.

- Het aanpassen van de transportroute of de wijze van vervoer (bijvoorbeeld over water) heeft daarom de voorkeur.
- Wanneer dit niet mogelijk is kunt u een aanvraag indienen voor ontheffing voor deze smalle wegen. Deze aanvraag moet uiterlijk tien werkdagen voor de ingangsdatum van het transport door ons ontvangen zijn. U kunt voor het Plassengebied een ontheffing aanvragen voor een gewicht tot maximaal 20 ton. Met die ontheffing kunt u door de week de poortjes (BFB – beweegbare fysieke beperkingen) in het Plassengebied openen om uzelf toegang te verlenen. Het kan gaan om een eenmalige of een langlopende ontheffing. Voor de meeste overige wegen met beperkingen in onze gemeente kunt u een ontheffing krijgen tot maximaal 25 ton. {

Via bovenstaande buttons vindt u het aanvraagformulier.

PDF - Informatieblad aanvraag ontheffing breedte- en gewichtsbeperving (PDF, 125.23 KB)

Lengtebeperking - draaicurves

Voor in het kwetsbare Reeuwijkse Plassengebied zijn er veel smalle landweggetjes waar het moeilijk draaien en keren is. Voor langer verkeer zijn daar veel beperkingen in de draaicirkels. Op

Commented 5.1.2e: Moet Lengte erbij? Ik denk dat dit hier eraf kan, omdat de lengtebeperking hierna toegelicht wordt.

bijgaande overzichtskaart is aangegeven met welke lengte van uw (vracht)auto het al dan niet mogelijk is om de bocht te maken. Hiermee kunt u – los van eventuele benodigde ontheffingen vanwege het gewicht van uw voertuig – uw route voorbereiden.

PDF - 210510 Overzichtskaart plassengebied draaicurves (PDF, 14.54 MB)

Geslotenverklaringen

Een aantal wegen binnen de gemeente is op bepaalde dagen afgesloten voor (één of meerdere categorieën) weggebruikers. Zo is de Hoge Rijndijk in Nieuwerbrug tijdens de spits niet toegankelijk en mag u in het weekend niet over de wegen in het Reeuwijkse Plassengebied rijden. U kunt een ontheffing voor deze wegen aanvragen als u aan bepaalde voorwaarden voldoet.

Via bovenstaande buttons vindt u het aanvraagformulier.

PDF - Informatieblad ontheffingsaanvraag geslotenverklaring Hoge Rijndijk te Nieuwerbrug

PDF - Informatieblad ontheffingsaanvraag geslotenverklaring Reeuwijks Plassengebied

Commented 5.1.2e Hoe zit het eigenlijk met mensen die in het weekend met zwaar verkeer door de BFB-poortjes willen? Moeten die twee ontheffingen aanvragen, een voor de geslotenverklaring en een voor de breedte/gewichtsbeperking?

Kosten!

Breedte- en gewichtsbeperking

- Ontheffing voor een week of minder: € 44,15 (prijs 2021)
- Ontheffing voor een week tot drie maanden: € 88,40 (prijs 2021)
- Ontheffing voor vanaf drie maanden tot drie jaren: € 132,65 (prijs 2021)
- Wijziging kenteken: € 22,05 (prijs 2021)

Geslotenverklaringen

- Ontheffingsaanvraag: € 44,15 per kenteken
- Wijziging kenteken: € 22,05

Legeskosten bedieningsmechanisme Oudeweg en Oosteinde

- Borg: € 70,00
- Legeskosten: € 44,15 (prijs 2021)

Commented 5.1.2e Hier moeten de kosten voor de BFB ontheffingen in verwerkt worden. Eenmalige barcodes en langdurige pasjes

www.bodegraven-reeuwijk.nl/verkeersontheffing-aanvragen/formulier

Verkeersontheffing aanvragen

Vul alle velden in. Als een veld niet verplicht is, staat dit erbij.

Welke ontheffing wilt u aanvragen?

- o Hoge Rijndijk te Nieuwerbrug (geslotenverklaring in de spits)
- o Reeuwijkse Plassengebied (geslotenverklaring in het weekend)
- o Reeuwijkse Plassengebied (wegen met breedte en/of gewichtsbeperkingen)
- o Overige wegen buiten het Reeuwijkse Plassengebied (met breedte en/of gewichtsbeperkingen)

Gegevens aanvrager

Naam organisatie/vereniging (niet verplicht)
Naam contactpersoon
Straatnaam en huisnummer
Postcode
Woonplaats
Telefoonnummer
E-mailadres

www.bodegraven-reeuwijk.nl/verkeersontheffing-aanvragen/formulier

Verkeersontheffing aanvragen

Wegen ontheffing

De onderstaande wegen in het Reeuwijkse Plassengebied zijn open voor verkeer dat maximaal 2.20m breed is en maximaal 10 ton zwaar, inclusief belading. Is uw voertuig exceptioneel breder of zwaarder? Maar niet breder dan 3.00m of zwaarder dan 20 ton? Dan kunt u een ontheffing aanvragen.

Voor onderstaande wegen in het Reeuwijkse Plassengebied geldt dat er een ontheffing voor exceptioneel verkeer afgegeven kan worden waarbij het voertuig een totaalgewicht van maximaal 20 ton mag bedragen. De ontheffing geldt voor **Het gaat om** onderstaande wegen in het Reeuwijkse Plassengebied:

- Bosmankade
- Gravekoopsedijk
- Hortemansdijk
- Korssendijk
- Lecksdijk
- Nieuwenbroeksedijk
- Nieuwdorperweg
- Oudeweg (betreft Kooidijk tbv woningen Oudeweg 88-110)
- Kooidijk (tbv percelen Oudeweg en Zoetendijk)
- Platteweg (gedeeltelijk)
- Ree (gedeeltelijk)
- Twaalfmorgen
- Vlietdijk
- Willenskade
- Zoetendijk (tussen Ree en Hortemansdijk)
- 's-Gravenbroekseweg (tussen Roland Holstlaan en Zoetendijk)
- Oukoopsedijk

Er zijn meer wegen in Bodegraven-Reeuwijk die breedte- of gewichtsbeperkingen kennen. Ook daarvoor geldt dat er geen probleem is zolang uw voertuig niet breder is dan 2.20 en niet zwaarder is dan 10 ton. U kunt voor onderstaande wegen echter een ontheffing aanvragen wanneer uw voertuig, inclusief belading, maximaal 25 ton weegt. Deze ontheffing kan verleend worden voor:

- Hoogeind
- Kerkweg (Bodegraven)
- Kerkweg (Reeuwijk-Dorp)
- Korte Waarder
- Kosterdijk

- Negenviertel
- Laageind
- Meije
- Middelburgsweg
- Middelweg
- Oosteinde
- Oud-Bodegraafseweg
- Oud-Reeuwijkseweg
- Weiweg
- Westeinde

Er is nog een weg met minder draagkracht, waarvoor ook tot een lager gewicht ontheffing wordt gegeven van maximaal 16 ton:

- Nieuwdorperweg

Burgerzaken:
Julianastraat 6
2411 CV Bodegraven

Gemeentehuis:
Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven

Postbus 401
2410 AK Bodegraven

T 0172 – 522 522

www.bodegraven-reeuwijk.nl
info@bodegraven-reeuwijk.nl

VIOS Trappen B.V.
Hoogeind 70
3465 HD DRIEBRUGGEN



Datum verzonden

Ons kenmerk Z/22/132893 / DOC-22249803

Uw kenmerk

Behandeld door 5.1.2e

Bijlage(n) Ontheffing

Onderwerp Ontheffing voor wegen met een breedte- en gewichtsbepanking

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand treft u de door u aangevraagde ontheffingen aan voor het berijden van wegen met een breedte- en gewichtsbepanking. De ontheffing behoort tijdens het transport in het betreffende motorvoertuig aanwezig te zijn. U ontvangt binnenkort een rekening voor het bedrag van € ¹⁷⁰. Voor het wijzigen van een kenteken op een al verleende ontheffing wordt € ^{5.1.2e} in rekening gebracht.

Aangezien de gemeente bezig is met het aanpassen van het beleid inzake het rijden op wegen met een breedte- en gewichtsbepanking (project C-wegen), wordt de af te geven ontheffing als volgt afgegeven:

- **Voor de overige wegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk wordt de ontheffing voor maximaal 1 jaar verleend**

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met ^{5.1.2e}, bereikbaar op maandag tot en met donderdag via telefoonnummer (0172) 522 522 of via e-mailadres info@bodegraven-reeuwijk.nl

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

5.1.2e

Ontheffing voor het berijden van (een) weg(en) met een breedte- en gewichtsbepierking

Registratienummer : **Z/22/132893 / DOC-22249803**

Ingangsdatum van de ontheffing : **29 juni 2022**

Vervaldatum van de ontheffing : **29 september 2022**

Hierbij verlenen wij u ontheffing op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, wat betreft de borden C18 (Breedtebeperking) en bord C21 (totaal tonnage beperking) van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990.

GEGEVENS HOUDER VAN DE ONTHEFFING:

Naam : **VIOS Trappen B.V.**

Telefoon : 5.1.2e

Adres : **Hoogeind 70**

Postcode : **3465 HD**

Woonplaats : **Driebruggen**

DE ONTHEFFING IS GELDIG OP DE VOLGENDE WEGEN (max. totaal 25 ton) Overige wegen:

Hoogeind	Oosteinde
Kerkweg, Bodegraven	Oud-Bodegraafseweg
Kerkweg, Reeuwijk-Dorp	Oud-Reeuwijkseweg
Korte Waarder	Weiweg
Kosterdijk	Westeinde
Laageind	Middelweg
Meije	Negenviertel
Middelburgseweg	

Zoz

VOORWAARDEN WAARONDER DE ONTHEFFING WORDT VERLEEND:

- A. De houder van de ontheffing dient ervoor te zorgen dat een transporteur een afschrift van deze ontheffing tijdens het gebruik ervan aanwezig heeft in het gebruikte motorvoertuig en dient deze op eerste aanvraag te tonen aan de bevoegde autoriteiten;
- B. Het overige verkeer mag niet in gevaar worden gebracht of worden gehinderd;
- C. Elke beschadiging aan de weg of wat daartoe behoort (inclusief kabels en leidingen) als gevolg van het gebruik van de weg krachtens deze ontheffing moet aan de onderhoudsplichtige(n) of aan de eigenaar(s) worden vergoed;
- D. De houder van de ontheffing doet bij voorbaat afstand van alle aanspraken die hij tegen de gemeente zou kunnen doen gelden wegens schade aan het krachtens de ontheffing gebruikte motorvoertuig, door welke oorzaak ook ontstaan en aanvaardt de verplichting tot vrijwaring van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk die alle vorderingen die derden mochten doen gelden tot vergoeding van schade, die met het gebruik maken van de ontheffing in enigerlei verband staan, tenzij de schade is ontstaan door of de vordering voortspuit uit schuld aan de zijde van de gemeente;
- E. De ontheffing geldt slechts voor transporten t.b.v. aan de betreffende wegen gelegen percelen, en de genoemde wegen die daar via de kortste route naar toe leiden, en mag derhalve niet voor doorgaand verkeer worden gebruikt;
- F. Er mag niet sneller worden gereden dan 25 km/uur door landbouwvoertuigen en 30 km/uur door overige motorvoertuigen;
- G. Er mag niet worden geparkeerd op de betreffende wegen met een breedte- en gewichtsbeperking;
- H. Maximum toegestane totaal massa in KG op de overige wegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk: **25.000**
- I. De houder van de ontheffing wordt erop gewezen dat het college altijd bevoegd is deze ontheffing in te trekken, als aan deze ontheffing verbonden voorschriften niet worden nageleefd. Het college is daartoe ook bevoegd als de aan de ontheffing verbonden maatregelen daarvoor geen of geen afdoende oplossing bieden. Die maatregelen zijn: het wijzigen van de aan de ontheffing verbonden voorschriften, het aan de ontheffing verbinden van nadere voorschriften.

Door van deze ontheffing gebruik te maken stemt u met het vorenstaande in.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,

5.1.2e



5.1.2e



BEZWAAR: Binnen zes weken na de dag waarop dit besluit aan u is toegezonden of uitgereikt, kunt u hiertegen op grond van de Algemene wet bestuursrecht bij ons college een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet door u worden ondertekend en moet ten minste uw naam en adres, dagtekening, een omschrijving van dit besluit en de motivering van uw bezwaren bevatten.

Legeskosten: € 



Adviserend

Registratienummer	Z/24/195362/ DOC-24441490
Datum	12 december 2024
Portefeuillehouder	Robin Kersbergen
Ambtelijk contact	5.1.2e
Geheimhouding	nee
Afgestemd met	
Portefeuillehouder?	ja
Voorstel	
portefeuillehouder	Hamerstuk
Aantal bijlage(n)	Vul aantal bijlage(n) in of type spatie bij nul

Onderwerp

Afwijken beleid zwaar/breed transport c-wegen in verband met vervoer en plaatsing trafostations Stedin aan Hoogeind en Laageind

Korte samenvatting

Voor het verbeteren van het elektriciteitsnet in het buitengebied van Driebruggen moeten nieuwe trafostations geïnstalleerd worden aan het Hoogeind en Laageind. De transporten voldoen niet aan onze standaard eisen voor zwaar/breed verkeer op c-wegen. De transformatorstations dienen het algemeen/publiek belang, waardoor het college wordt gevraagd af te wijken van het beleid zwaar/breed verkeer op de c-wegen.

Advies

1. Het afwijkende transport van het trafostation op het Hoogeind en Laageind toe te staan.

Aanleiding

In het verband het verbeteren van het elektriciteitsnet is Stedin een trafostation aan het installeren aan het Hoogeind en het Laageind. Voor de installatie dient een nieuw trafostation te worden getransporteerd. Hiervoor is ook een mobiele hijskraan noodzakelijk. Het transport van het trafostation en de mobiele kraan wegen boven 25 ton.

Volgens het beleid zwaar/breed verkeer zijn op c-wegen (waaronder het Hoogeind en Laageind vallen) voertuigen boven de 25 ton niet toegestaan en krijgen deze voertuigen geen ontheffing. In het beleid is opgenomen dat het college kan afwijken als het transport een algemeen en/of publiek belang dient.

De weg- en brugbeheerder hebben de aanvraag getoetst en hebben eisen meegegeven aan Stedin en de transporteur waaraan het transport moet voldoen om schade aan bruggen en de wegconstructie te beperken. Hierin speelt mee dat de reconstructie van het Hoogeind en Laageind

Doel

Een veilig transport zonder (structurele) schades.

Argumenten

1.1 Het transport dient algemeen/publiek belang

Het te installeren trafostation dient alle huishoudens en ondernemers rondom Driebruggen en dient als een essentiële basisvoorziening in het buitengebied.

1.2 De lading kan niet op een andere wijze vervoerd worden

In verband met de complexe bouw van een trafostation dient deze in zijn geheel te worden vervoerd. Het is niet mogelijk om de lading verder te verdelen over meerdere transporten.

1.3 Het transport kan onder voorwaarden veilig plaatsvinden

De weg- en brugbeheerder hebben het transport getoetst op gewichtsbelasting op de weg- en brugconstructies. Onder de meegegeven voorwaarden kan dit transport eenmalig uitgevoerd worden zonder (structurele) schade aan te brengen. Daarnaast dient de transporteur te voldoen aan de verkeersveiligheidseisen die bij iedere ontheffing van kracht zijn.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Kans op schade door transport

Bij elk zwaar/breed transport is een risico op schade op wegconstructie en bermen. Voor elke schade die de transporteur rijdt, is de verantwoordelijkheid en herstel voor de transporteur.

Zelfs bij schade is de impact minimaal, omdat deze transporten voorafgaan aan de grootschalige reconstructie van het Hoogeind en Laageind.

Financiën

Niet van toepassing

Wettelijk- en beleidskader

- Voorwaarden bereiden c-wegen buitengebied Bodegraven-Reeuwijk
- Art. 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (ontheffingsmogelijkheid).

Communicatie

Niet van toepassing

Uitvoering

Stedin en vervoerder worden ingelicht over besluit.

Evaluatie

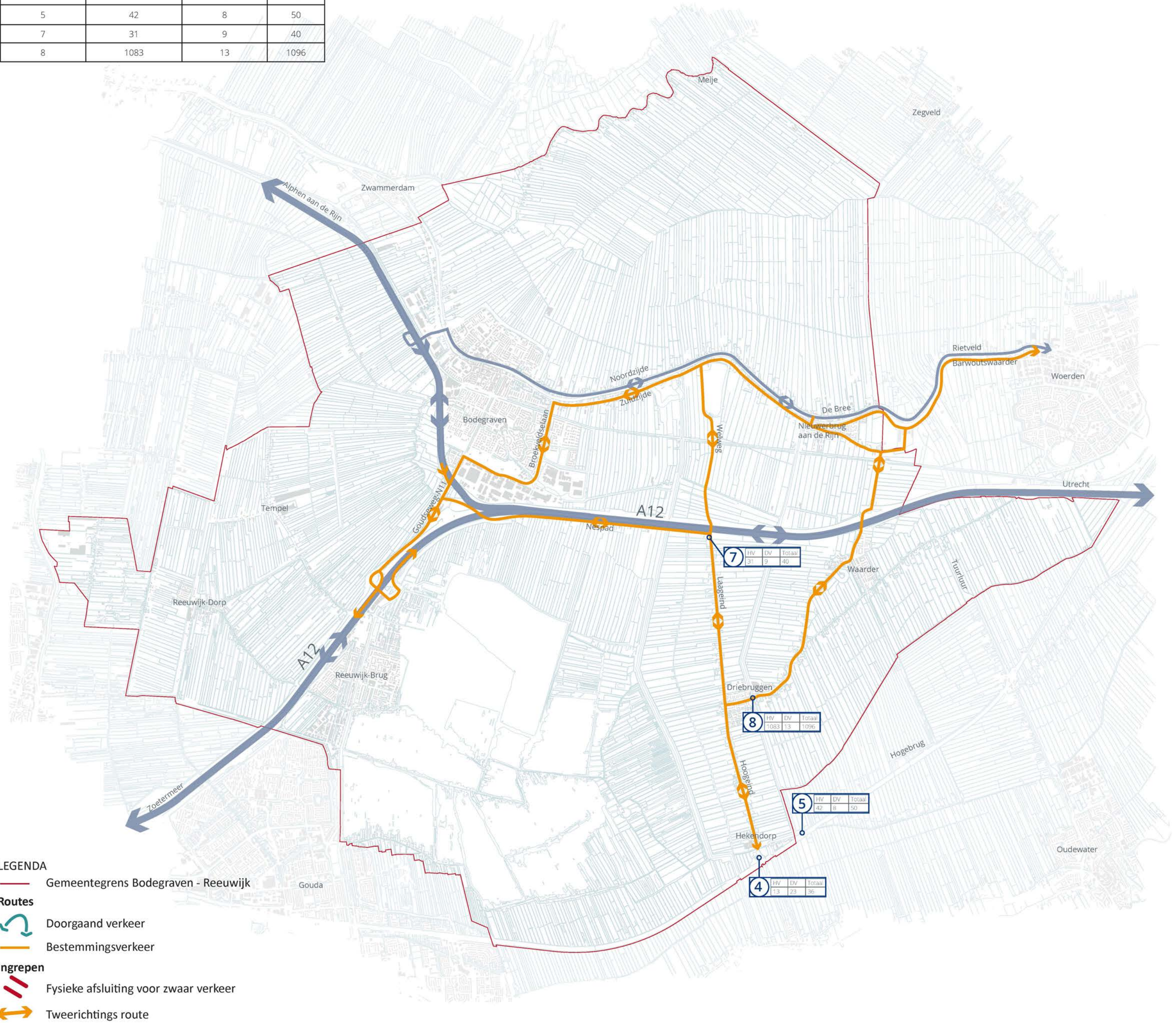
Weginspecteur controleert route voor- en na transport.

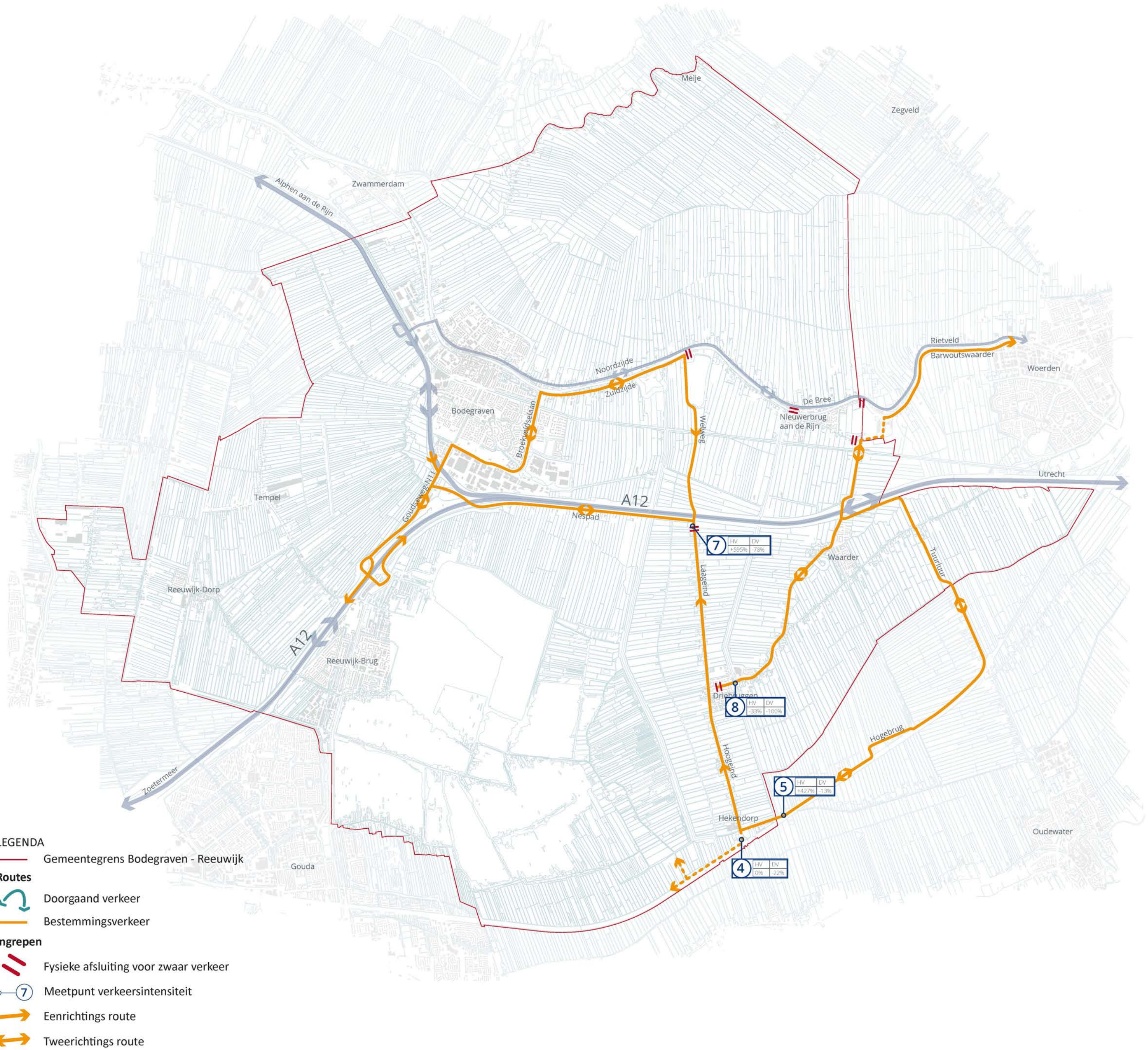
Bijlagen

Voertuigspecificaties

Huidige routing zwaar verkeer gemeente Bodegraven - Reeuwijk
28 januari 2022

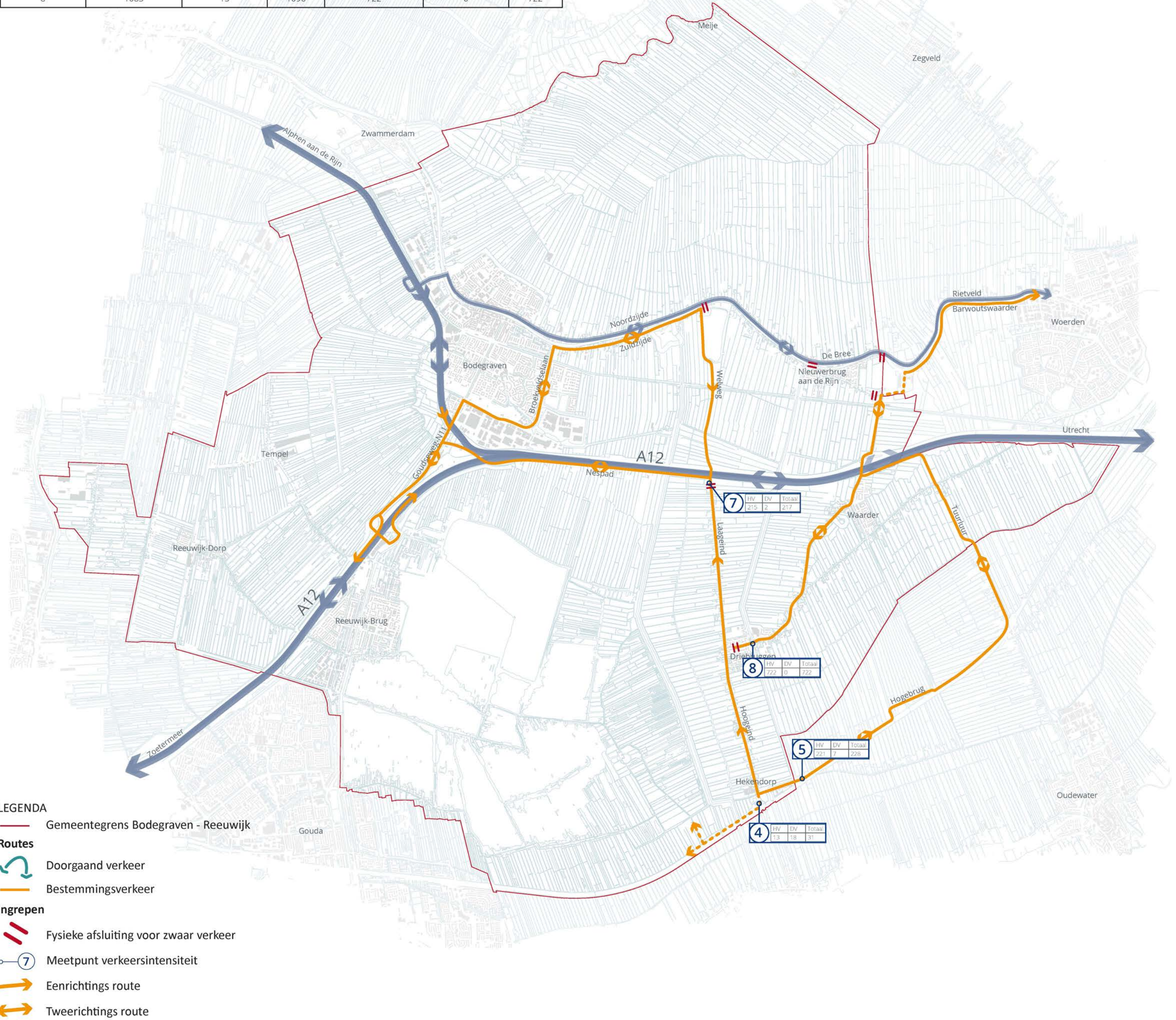
Cijfers huidige situatie			
Meetpunt	Herkomst-/Bestemmingsverkeer	Doorgaand verkeer	Totaal
4	13	23	36
5	42	8	50
7	31	9	40
8	1083	13	1096

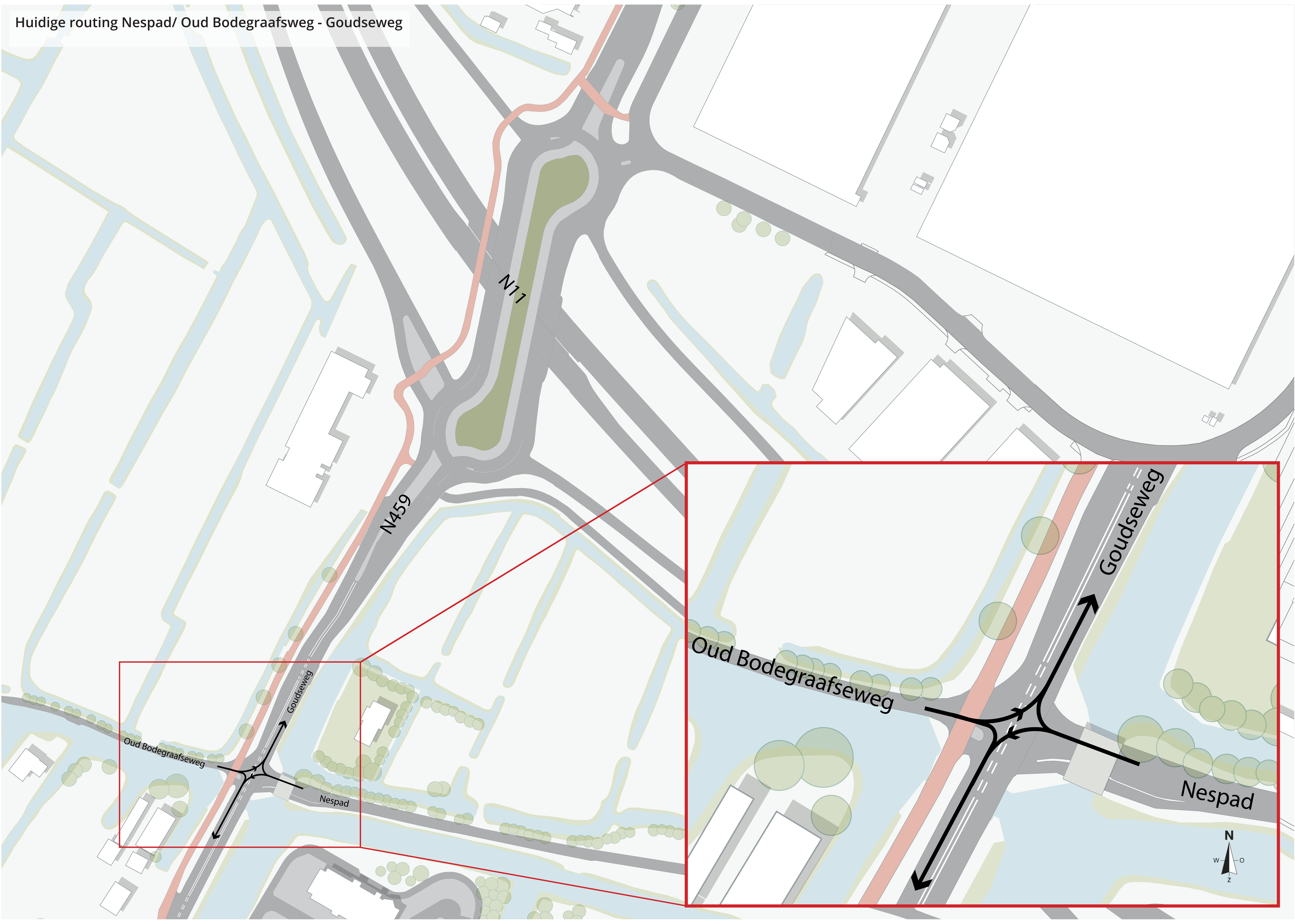




Routingkaart zwaar verkeer gemeente Bodegraven - Reeuwijk
28 januari 2022

Meetpunt	Cijfers huidige situatie			Cijfers met inzet van routing		
	Herkomst-/Bestemmingsverkeer	Doorgaand verkeer	Totaal	Herkomst-/Bestemmingsverkeer	Doorgaand verkeer	Totaal
4	13	23	36	13	18	31
5	42	8	50	221	7	228
7	31	9	40	215	2	217
8	1083	13	1096	722	0	722

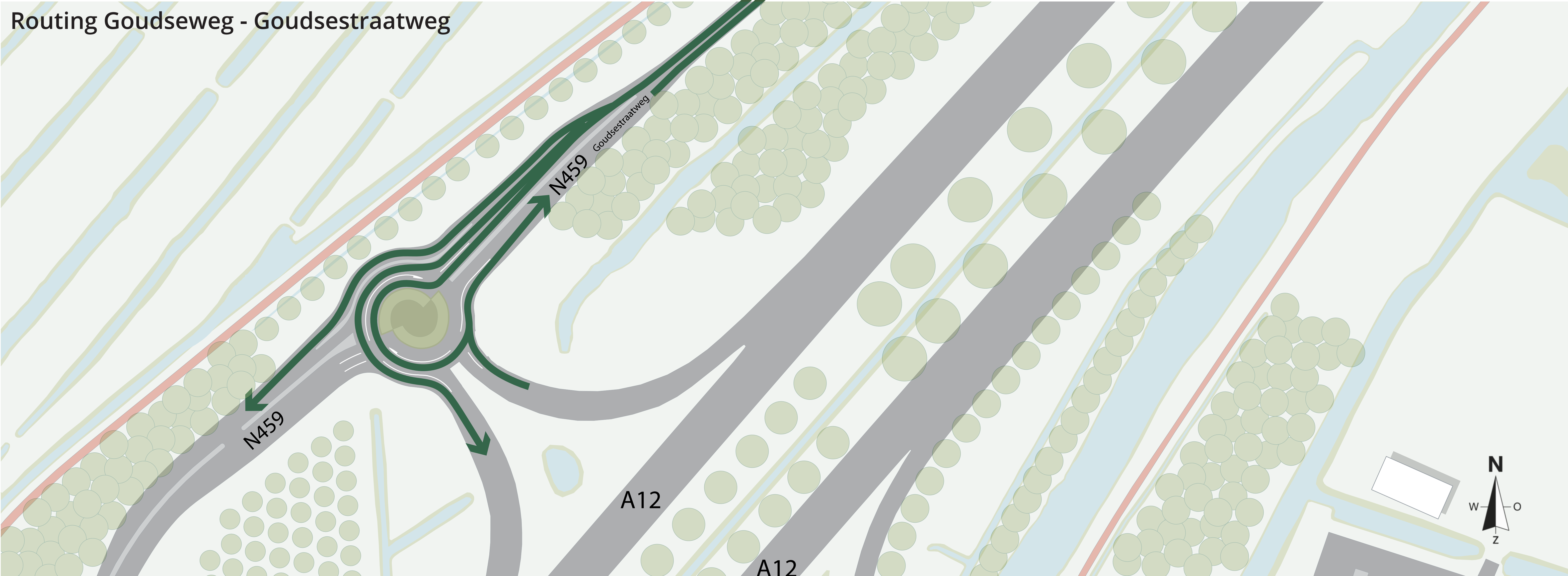


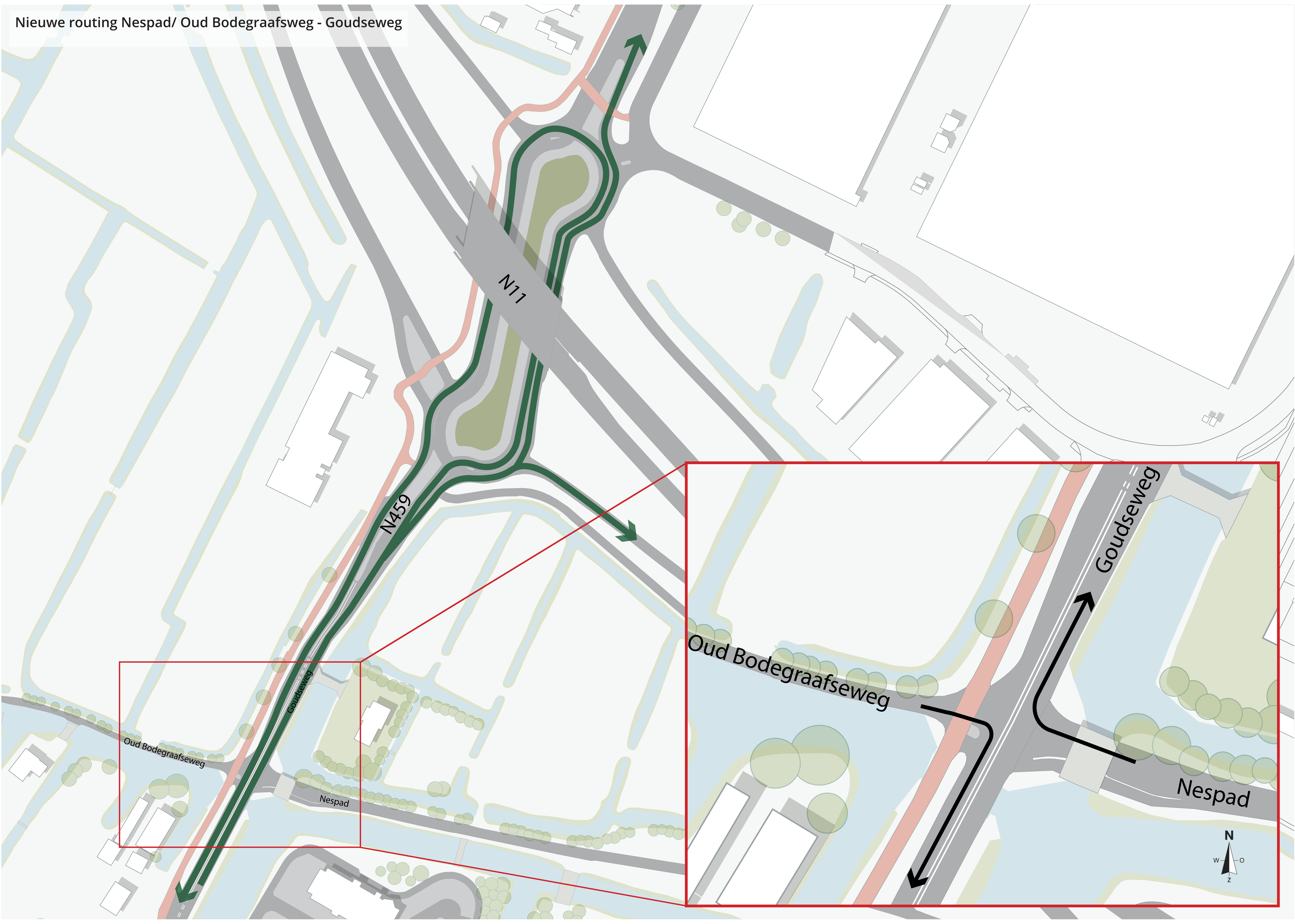


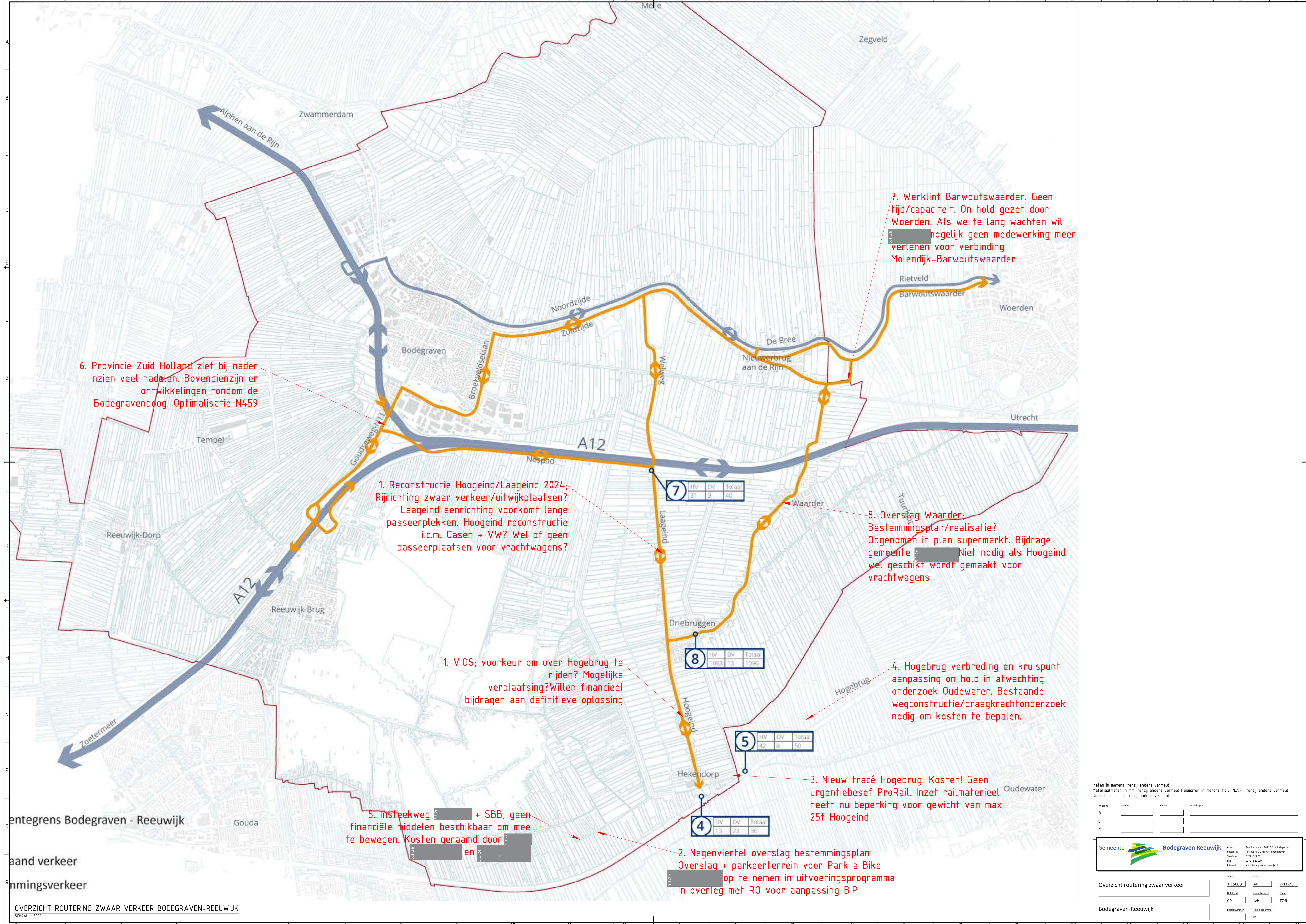
Nieuwe routing Nespad/ Oud Bodegraafsweg - Goudseweg



Routing Goudseweg - Goudsestraatweg







Maten in meters, tenzij anders vermeld
Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld
Diameters in mm, tenzij anders vermeld

Wegnaam	Start	Best	Omschrijving
A			
B			
C			

Gemeente Bodegraven Reeuwijk

Adres: Postbus 401, 2620 AD te Bodegraven
Telefoon: 0172-522 522
E-mail: info@bodegraven-reeuwijk.nl
Website: www.bodegraven-reeuwijk.nl

Schaal: 1:15000
Datum: 7-11-23

Gemaakt: CP
Gecontroleerd: JvH
Tekennummer: TOR

Overzicht routing zwaar verkeer

Bodegraven-Reeuwijk

Memo

Aan : Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Van : 5.1.2e en 5.1.2e (Mobycon)

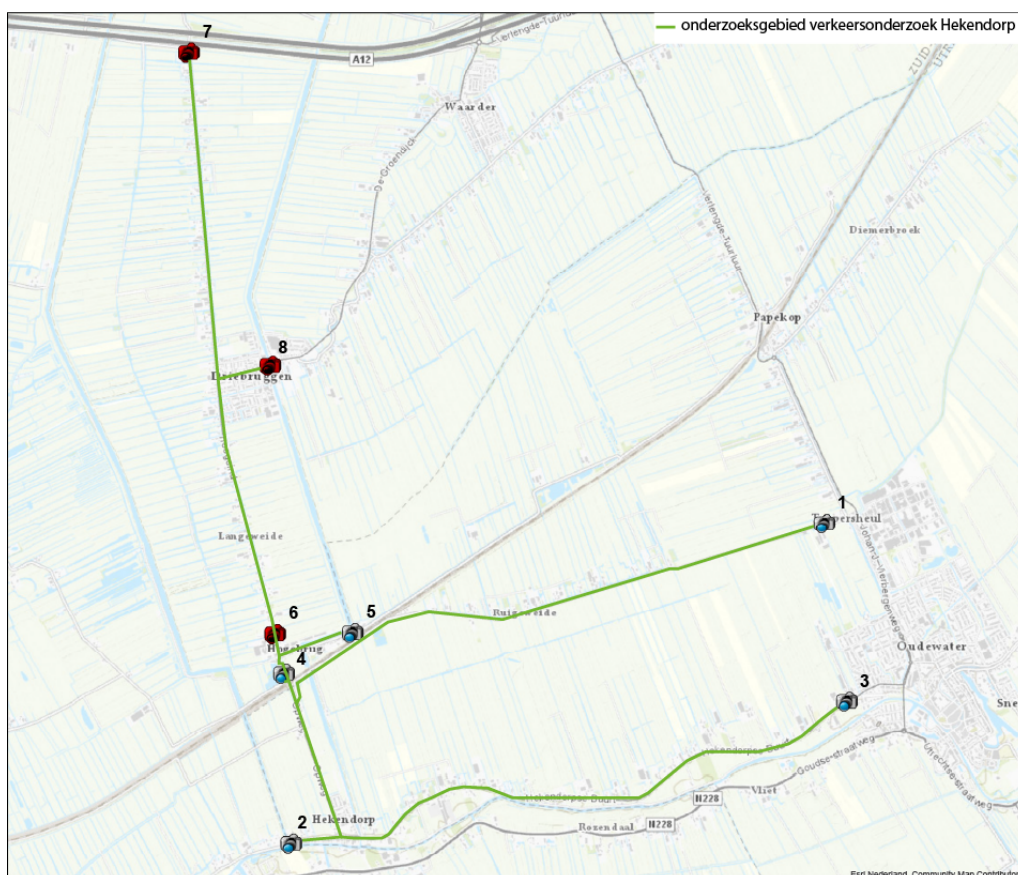
Betreft : Verkeerseffecten routing zwaar verkeer

Datum : 10 december 2021

Kenmerk : M07421-M-E

Aanleiding en doel

Voor de gemeente Oudewater en Bodegraven-Reeuwijk is in 2020 een kentekenonderzoek uitgevoerd rondom Hekendorp. Bij dit onderzoek is voor 8 locaties (zie kaart) de hoeveelheid verkeer en de verhoudingen doorgaand verkeer berekend.



Onderzoeksgebied kentekenonderzoek 2020



De gemeente Bodegraven-Reeuwijk wil graag een eenrichtingsroute voor zwaar vrachtverkeer instellen, met enkele geslotenverklaringen voor (doorgaand) vrachtverkeer. De gemeente wil in beeld hebben welk effect voor het vrachtverkeer te verwachten is op basis van de maatregelen.

Aanpak

Om het effect op het zware vrachtverkeer te bepalen is in beeld gebracht hoe verschillende verkeersstromen uit het onderzoeksgebied zich anders gaan verdelen op basis van de maatregelen. Vervolgens zijn de verkeersaantallen van de verkeerstellingen van 2 weken (6 t/m 19 maart 2020) van de telpunten 4, 5, 7 en 8 aangepast op basis van deze aannames.

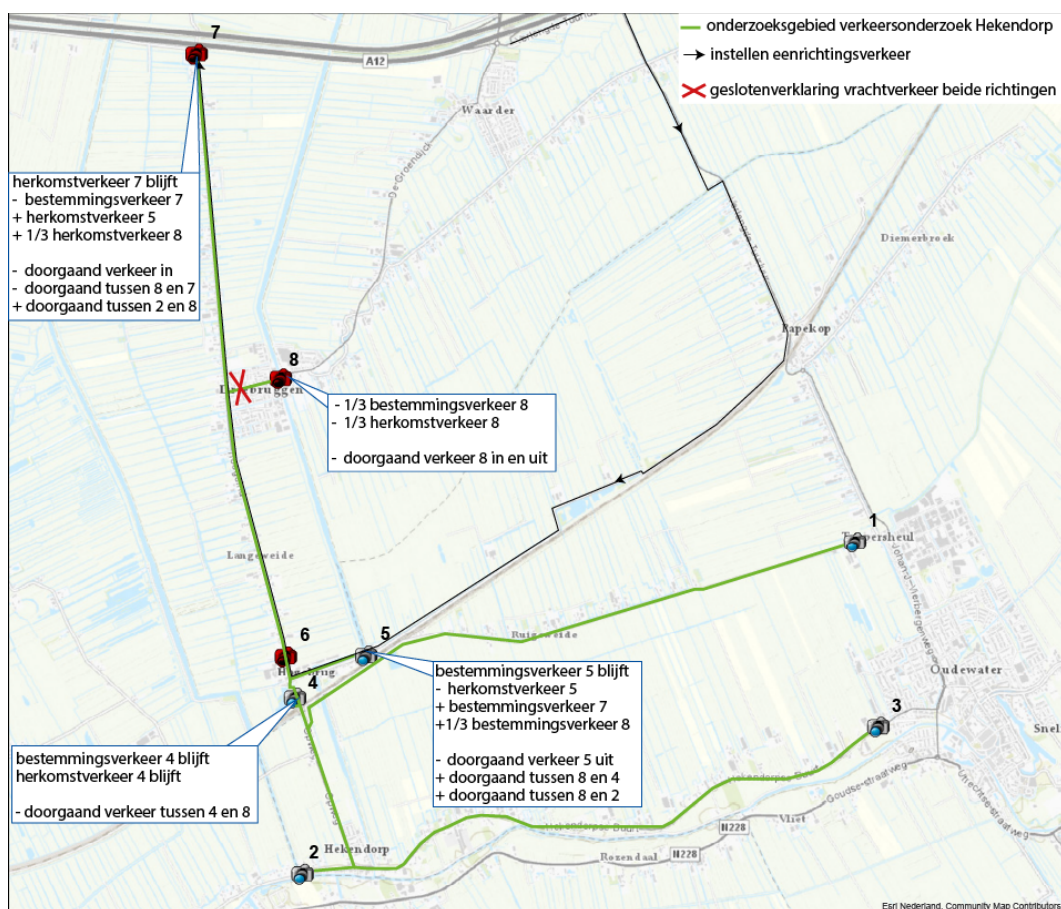
Effect op verkeer

In onderstaande kaart is aangegeven waar verkeer eraf of erbij komt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende typen verkeer:

- bestemmingsverkeer: voertuigen die van buiten het onderzoeksgebied komen en in gebied hun bestemming hebben;
- herkomstverkeer: voertuigen die vanuit het onderzoeksgebied het gebied verlaten;
- doorgaand verkeer: verkeer tussen 2 telpunten dat geen bestemming heeft binnen onderzoeksgebied:
 - doorgaand verkeer in: waar voertuigen het onderzoeksgebied inrijden;
 - doorgaand verkeer uit: waar voertuigen het onderzoeksgebied verlaten.

Bij de verdeling van het vrachtverkeer hebben we de volgende uitgangspunten genomen:

- Doorgaand verkeer van locatie 2 naar 1, 3, 4 en 7 blijft mogelijk. Doorgaand verkeer van locatie 2 naar 5 zal omrijden via de Poppelendam. Er is geen doorgaand verkeer naar locatie 8 mogelijk door de geslotenverklaring in Driebruggen.
- Herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar locatie 4 blijft mogelijk, deze locatie ligt buiten het gebied met eenrichtingsverkeer.
- Doorgaand verkeer van locatie 4 naar 7 blijft mogelijk. Doorgaand verkeer van locatie 4 naar 5 zal omrijden via de Poppelendam. Ze passeren hierbij wel locatie 4, maar niet locatie 5. Doorgaand verkeer van locatie 4 naar 8 zal in de nieuwe situatie een andere route buiten het onderzoeksgebied volgen.
- Herkomstverkeer vanuit locatie 5 is niet meer mogelijk vanwege het eenrichtingsverkeer. Bestemmingsverkeer blijft mogelijk.
- Doorgaand verkeer van locatie 5 naar locatie 2, 4 en 7 blijft mogelijk. Er is geen doorgaand verkeer naar locatie 8 mogelijk door de geslotenverklaring in Driebruggen.
- Herkomstverkeer vanuit locatie 7 blijft mogelijk. Bestemmingsverkeer naar 7 is niet meer mogelijk vanwege het eenrichtingsverkeer, dit verkeer rijdt om via Papekop en locatie 5.
- Doorgaand verkeer van locatie 7 naar locatie 2, 4, 5 en 8 zal in de nieuwe situatie een andere route buiten het onderzoeksgebied volgen.
- Van het herkomst/bestemmingsverkeer van locatie 8 gaan we ervan uit dat een derde van Laageind of Hoogeind komt. In de nieuwe situatie zal dit verkeer dus niet via locatie 8 rijden, maar via locatie 7 en 5 voor herkomst en bestemming respectievelijk.
- Er is geen doorgaand verkeer meer mogelijk van en naar locatie 8 vanwege de afsluiting in Driebruggen. Doorgaand verkeer van 8 naar 2 en 4 zal rijden via locatie 5.



Verdeling verkeer door maatregelen

In onderstaande tabel is weergegeven wat het effect is per telpunt voor zwaar verkeer. Deze cijfers representeren zwaar verkeer over 2 weken tijd, van 6 t/m 19 maart 2021. De verdeling over de week (waarbij elke weekdag 2 keer voorkomt in de totale telperiode) is als volgt:

Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
9,4%	10,7%	10,3%	4,5%	12,5%	2,2%	0,4%

Telpunt	Huidig			Na wijziging routing			Verschil absoluut (en in percentages)		
	Herkomst/ bestemming	Doorgaand	Totaal	Herkomst/ bestemming	Doorgaand	Totaal	Herkomst/ bestemming	Doorgaand	Totaal
4	13	23	36	13	18	31	0 (0%)	-5 (-22%)	-5 (-14%)
5	42	8	50	221	7	228	+179 (+427%)	-1 (-13%)	+178 (+356%)
7	31	9	40	215	2	217	+184 (+595%)	-7 (-78%)	+177 (+443%)
8	1083	13	1096	722	0	722	-361 (-33%)	-13 (-100%)	-374 (-34%)

Op een doordeweekse dag betekent dit op telpunten 5 en 7 een toename van 8 tot 22 zware vrachtvoertuigen. Op telpunt 8 neemt het zware vrachtverkeer doordeweeks af met 17 tot 47 zware vrachtvoertuigen.



Conclusie

De hoeveelheid zwaar verkeer op telpunt 4 en 8 nemen af, een kleine afname bij telpunt 4 en een forse afname bij telpunt 8. Er is een forse toename van zwaar vrachtverkeer op telpunten 5 en 7.

From: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 1/15/2025 7:58:38 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>
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: ANPR, Zwaar verkeer en Hoogeind/Laageind

Goedemorgen collega's,

Gisteren zijn 5.1.2e, 5.1.2e en ondergetekende aangeschoven bij het college. Doel was ze wat dieper inzicht te geven in thematiek zwaar verkeer op slappe bodem. Er komen verschillende dingen bij elkaar. Van een rechtzaak in het nu, tot een uitvoering hoog- en laageind die op handen is tot lange termijn gebruik van het gebied. We hadden hier een projectmatige sturing op (overkoepelend) van 5.1.2e naar 5.1.2e naar nu even niet. Gezien de fase waar we nu in zitten (waarbij de urgenties die worden gezien wat mij betreft een kans zijn om stappen te gaan zetten) richten we hiervoor een projectstructuur in waarvan iemand de trekker wordt. Dit werk ik nog uit. In het 'nu' vul ik die even in. In afstemming met robin nav de collegebehandeling wil ik jullie vragen de volgende acties op te pakken waarbij ik bewust een totaalmail stuur zodat jullie ook van elkaar weten wie waarop loopt. Bij elk vraagstuk zet ik 1 aanspreekpunt, waarbij het uiteraard aan een ieder is om anderen te betrekken waar nodig.

1. Lopende bezwaren/rechtzaak.

- a. Gesprek met 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e. Aanhoren en een verkenning naar mogelijkheden. 5.1.2e wil je deze via bestuurssecretariaat op korte termijn in laten plannen en gemaakte afspraken in dat overleg vastleggen?
- b. Inzicht in procedure en mogelijkheden. 5.1.2e, je hebt met 5.1.2e al wat zaken op een rijtje gezet. Wil je zorgen dat Robin maandag a.s. een memo heeft waarin de volgende vragen zijn beantwoord:
 - i. Hoe ziet de procedure eruit (met mijlpalen in tijd)
 - ii. Wil je hem inzicht geven in de andere vier bezwaren?
 - iii. Welke mogelijkheden zien we om de procedure niet uit te lopen? Welke besluiten zijn er dan nodig? Wanneer dit vanwege de mijlpalen in de procedure (te kort dag) niet veel zin heeft hoeft je hier niet te diep op in te gaan.

2. Technisch inzicht (in lijn van presentatie)

Memo financiële effecten zwaar verkeer. 5.1.2e, wil je maandag 27 januari een memo met Robin delen waarin (in ieder geval) het volgende is uitgewerkt:

- a. Wat is het effect van verschillende gewichten op de wegen (uiteindelijk ook financieel)?
- b. Vraag Robin: "Waar liggen harde ondergrenzen en waar is het een risicoafweging? En hoe groot is het risico dan? Zou denk ik goed zijn als 5.1.2e de tabel met het effect/de belasting van de verschillende tonnages kan delen, zodat we die in de zoektocht naar een werkbare route naar het gewenste eindbeeld kunnen betrekken. Als je dat naast de in de markt beschikbare voertuigen en het bedrijfseconomische aspect kunnen leggen, denk ik dat we een goede basis hebben om te kijken wat er wel en niet kan. Wat mij betreft kan het ook betekenen: de weg geschikt maken vraagt een investering van € 5.1.2f, stel dat we voor € 5.1.2f een alternatief vervoer-concept in de benen kunnen helpen waarmee iedereen verder kan, dan is dat ook een optie die we kunnen bespreken."

Deze memo is bedoeld om ons eigen inzicht en onderbouwing goed op orde te hebben voor het moment dat robin vragen krijgt of we gesprekken met inwoners aangaan. Uiteindelijk maakt het onderdeel uit van de belangenafweging die zal worden gemaakt.

3. Het college wil opnieuw het gesprek met Oudewater aangaan over de alternatieve routing. In het zoeken naar mogelijkheden is dit scenario bij dit college dus nog niet van tafel. 5.1.2e, wil jij via bestuurssecretariaat met jou, Robin, 5.1.2e en 5.1.2e een gesprek inplannen?

4. Inzicht in uiterste 'besluitdatum' vraagstuk routing zwaar verkeer (besluit van gisteren is aangehouden).

Vraag van Robin in deze: "een besluit over het Hoogeind/Laageind, waarbij het lastige is dat ik er qua planning enige urgentie op voel, maar dat het vastklikken van een bepaalde keuze de gesprekken bemoeilijkt. Andersom is de vraag of het besluit op de gesprekken kan wachten. Dat maakt het ingewikkeld."

5.1.2e wil je aanstaande maandag dit onderwerp met Robin agenderen? Strikt genomen heb jij het besluit routing zwaar verkeer volgens mij niet nodig om verder te kunnen (college heeft de tonnages en budget vastgesteld). Mocht het college scoop willen wijzigen dan betekent het wel iets. Het vraagstuk routing zwaar

verkeer voorziet verder in beheerdersmaatregelen die verder gaan dan de inrichting van de weg. Gesprek met Robin zou dan ook zijn hoe hij daar tegenaan kijkt of juist de verbinding naar een opdracht voor gesprekken met de boeren vast wil klikken. Vraag is dus of je dit door wilt spreken en de afspraken/conclusies per mail aan hem wilt bevestigen?

5. Gesprekken en verkenningen met agrariërs (en vios). Dit vraagstuk doen we er niet 'even bij'. Dit vraagt een stevige en consequente inzet vanuit een heldere opdracht. Ik zal deze uitwerken en met die en gene sparren. In ons volgende overleg deel ik het concept.

Zoals jullie lezen benoem ik wat meer memo's en vastleggen dan dat we over het algemeen doen. Als ik het gesprek in het college proefde en onze eigen behoefte aan een stevigere projectstructuur hier omheen is het vastleggen en vindbaar opslaan helpend. **5.1.2e**, om die reden heb ik jou weer 'terug' gevraagd bij dit project. Willen jullie anja dan ook in de cc meenemen als er memo's of bevestigingen van afspraken uit gaan?

Ik vraag **5.1.2e** over een week of 2-3 een overleg van een uur met dit gezelschap te plannen. We nemen dan de acties door, delen ontwikkelingen en bepalen hoe we de komende periode organiseren.

Dank voor de inzet in deze. Mochten er vragen zijn laat het me weten.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Regisseur domein Ruimte

5.1.2e

From: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 4/11/2025 9:30:55 AM
To: "5.1.2e" <5.1.2e@kpnmail.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Subject: Berekening Hoogeind

Goedendag,

In navolging op het overleg vorige week, hier de gevraagde stabiliteitsberekening van het Hoogeind.
Zo nodig kan ik deze nog toelichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Team Wegen en Verkeer
Tel. 0172-522522
Tel. 5.1.2e



Infrastructuur
Gebiedsontwikkeling
Beheer & Onderhoud
Project- en Procesmanagement
Tendermanagement

Engineering Hoog- en Laageind

Onderdeel:
Geotechnisch advies- wegstabiliteit

Opdrachtgever:
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Waalpartners bv

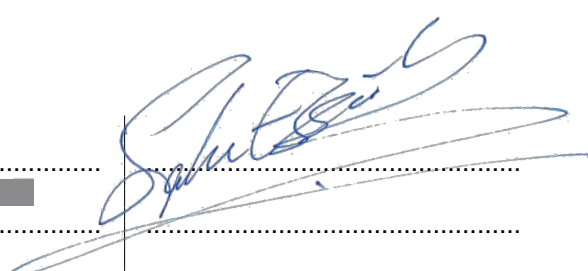
Adres Zuidweg 75, 2671 MP Naaldwijk **Telefoon** +31 174 62 77 91

E-mail info@waalpartners.nl **BTW** NL 00 63 15 562 B01

IBAN NL19 INGB 0515 2716 32 **BIC** INGBNL2A **K.v.K.** Haaglanden 272 216 34

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Bodegraven-Reeuwijk Postbus 401 2410 AK Bodegraven
Contactpersoon	5.1.2e
Projectnaam	Engineering Hoog- en Laageind
Projectnummer	40506
Rapportnummer	RA02SEk40506
Datum	23-04-2024
Versienummer	1.0

Auteur	5.1.2e	
Datum/paraaf	24-04-2024.....	
Controleur	5.1.2e	
Datum/paraaf	24-04-2024.....	
Vrijgegeven door	5.1.2e	
Datum/paraaf	24-04-2024.....	

Versie	Datum	Status	Opmerkingen
1.0	24-04-2024	Definitief	Opmerkingen interne controle verwerkt.
0.1	23-04-2024	Concept	1 ^{ste} Versie ter controle.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Projectlocatie.....	1
2	Uitgangspunten	3
2.1	algemene uitgangspunten.....	3
2.1.1	Bestaande geometrie.....	3
2.1.2	Waterstanden	3
2.1.3	Gehanteerd grondonderzoek.....	4
2.1.4	Globale bodemopbouw.....	5
2.1.5	Bodemdiepte.....	5
2.2	Berekeningspecifieke uitgangspunten	6
2.2.1	Veiligheidsfilosofie	6
2.2.2	Grondparameters stabiliteitsberekeningen.....	6
2.2.3	Verkeersbelasting	6
2.2.4	Programmatuur.....	7
3	Resultaten stabiliteitsberekening	8
3.1	Laageind	8
3.2	Hoogeind.....	8
4	Conclusies	10
5	Documenten.....	11

Bijlagen

Bijlage 1	Grondonderzoek
Bijlage 2	Resultaten stabiliteitsberekeningen

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Waalpartners is als ingenieurbureau in opdracht van Gemeente Bodegraven-Reeuwijk betrokken bij het groot onderhoud aan Hoogeind Laageind te Driebruggen. De werkzaamheden vinden plaats over een afstand van 4,4 km, tussen de A12 en de tunnel onder het spoor (Opweg).

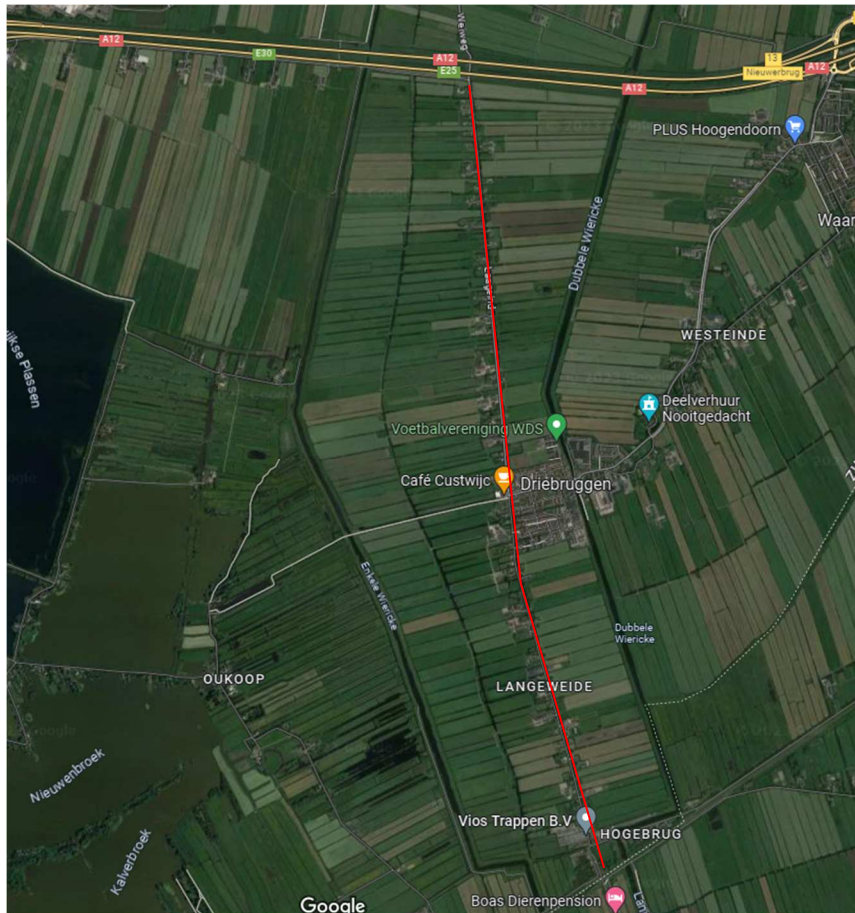
Een van de wensen vanuit de gemeente is om de voertuigbelasting op de huidige weg te upgraden naar een standaard voertuigbelasting van 50 ton. De huidige beperking van de voertuigbelasting, maximaal 10 ton en op basis van ontheffing tot maximaal 20 ton leidt in de praktijk tot uitdagingen omtrent de bereikbaarheid van Driebruggen.

In de verhardingsadviezen voor zowel Hoogeind als Laageind is een wegfunderingsconstructie berekend welke de standaard voertuigbelasting kan dragen. In een verhardingsadvies wordt standaard aangenomen dat de ondergrond voldoende stabiel is.

Om te bepalen in welke mate de ondergrond stabiel is bij verschillende verkeersbelastingen dient een geotechnische stabiliteitsberekening uitgevoerd te worden. In de voorliggende rapportage is deze bepaald voor zowel Hoogeind als Laageind, hierbij zijn 3 verschillende voertuigbelastingen beschouwd, 10 20 en 50 ton.

1.2 Projectlocatie

De projectlocatie is met rood in Figuur 1 weergegeven.



Figuur 1 Projectlocatie Hoogeind Laageind [Google Maps]

2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten vermeld. Dit is opgedeeld in algemene uitgangspunten op basis van de locatie en berekenings specifieke uitgangspunten.

2.1 Algemene uitgangspunten

2.1.1 Bestaande geometrie

De trajectlengte is circa 4,4 km. De bestaande maaiveldhoogte is bepaald met behulp van AHN en is overzichtelijk weergegeven in vier tekeningen [4]. Uit de tekeningen volgen de volgende maaiveldhoogtes:

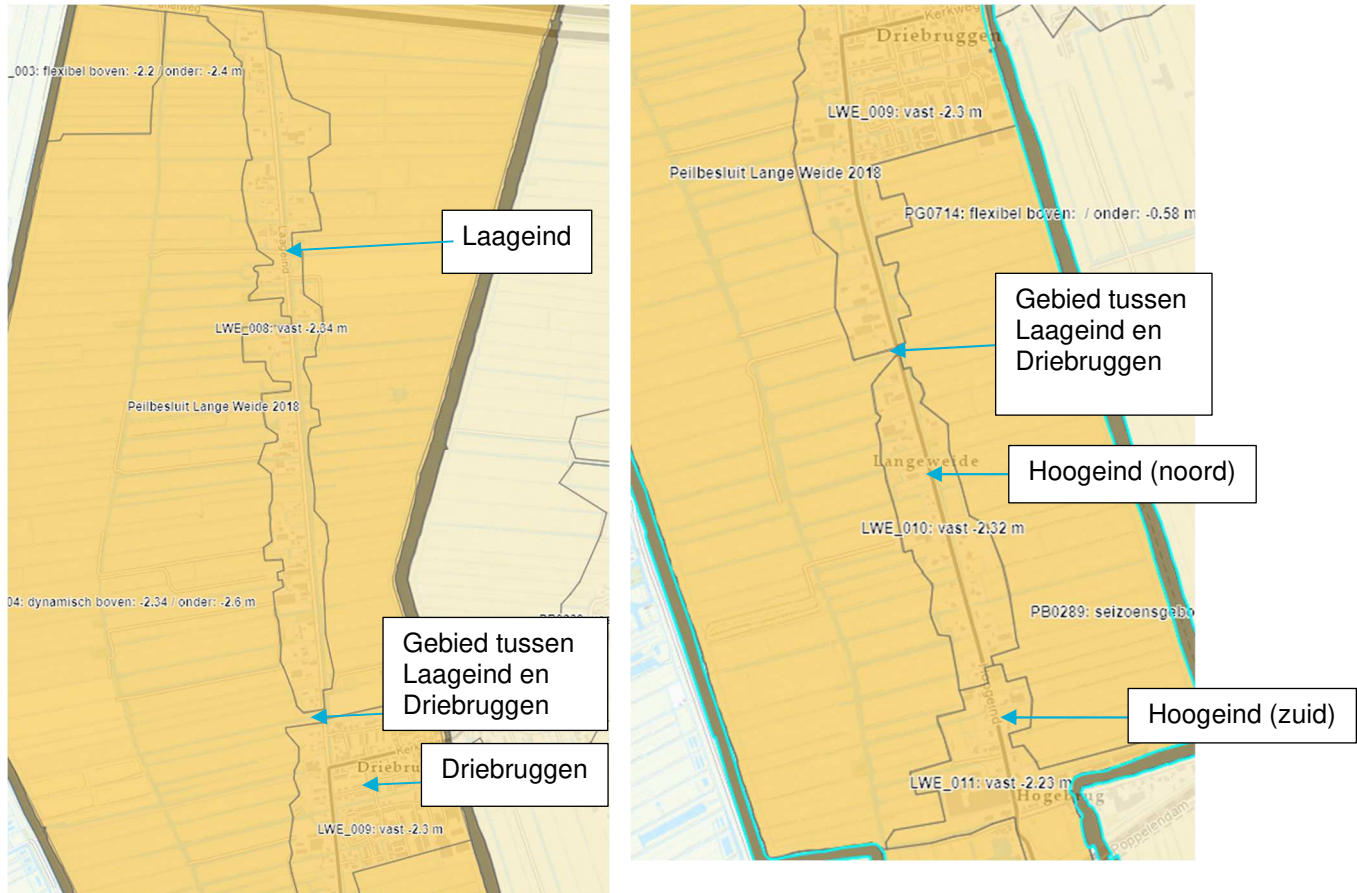
- Hoogeind
 - Hoogste maaiveld: NAP -0,75 m (oprit richting dijk ten zuiden van de weg)
 - Laagste maaiveld: NAP -1,80 m
 - Gemiddeld: NAP -1,50 m
- Driebruggen
 - Hoogste maaiveld: NAP -1,17 m
 - Laagste maaiveld: NAP -1,98 m
 - Gemiddeld: NAP -1,75 m
- Laageind
 - Hoogste maaiveld: NAP -1,04 m
 - Laagste maaiveld: NAP -2,10 m
 - Gemiddeld: NAP -1,70 m

2.1.2 Waterstanden

Het beschouwde gebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De gehanteerde grondwaterstand is bepaald aan de hand van het heersende polderpeil. De projectlocatie kent meerdere peilen, zie Figuur 2:

- Laageind: NAP -2,34 m (vast peil).
- Gebied tussen Laageind en Driebruggen: NAP -2,60 m (dynamisch met bovenpeil van NAP -2,34 m).
- Driebruggen: NAP -2,30 m.
- Hoogeind (noord): NAP -2,32 m (vast peil).
- Hoogeind (zuid): NAP -2,23 m (vast peil).

De stijghoogte in de (tussen)zandlaag is bepaald met behulp van grondwatertools [2]. De stijghoogte ligt tussen NAP -2,20 m in het zuiden (bij het spoor) en NAP -2,43 m ter hoogte van de A12.



Figuur 2 Polderpeilkaart HDSR [1]

2.1.3 Gehanteerd grondonderzoek

Voor de schematisering van de bodemopbouw is gebruik gemaakt van sonderingen welke afkomstig zijn van Geosonda [7]. Het grondonderzoek bestaat uit 17 sonderingen welke tot MV-25 m uitgevoerd zijn. Daarnaast is gebruik gemaakt van het uitgevoerde grondonderzoek (sonderingen) ten behoeve van het vervangen van 6 bruggen. [11] Het grondonderzoek is aan Bijlage 1 toegevoegd. Een overzicht vanuit Google Earth met de sondeerlocaties is in Figuur 3 weergegeven.



Figuur 3 Locaties grondonderzoek [Google Earth]

2.1.4 Globale bodemopbouw

Aan de hand van het beschikbare grondonderzoek is de grondopbouw bepaald. In Tabel 1 is de globale grondopbouw gegeven.

Tabel 1 Globale bodemopbouw

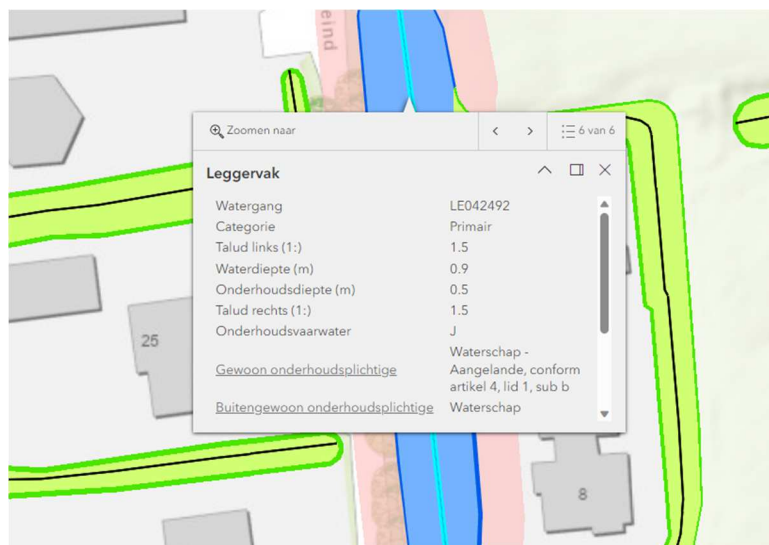
Grondlaag (Laageind) – S01 t/m S09	Bovenkant laag [NAP + m]
Toplaag - voorgeboord	-1,85
Veen	-2,90
Klei, siltig	-5,20
Veen	-5,60
Basisveen	-8,70
Zand, los	-9,20
Zand pleistoceen	-14,00

Grondlaag (Driebruggen) – S10	Bovenkant laag [NAP + m]
Toplaag - voorgeboord	-1,90
Klei, siltig	-2,90
Veen	-3,50
Klei, siltig	-6,00
Veen	-6,90
Basisveen	-9,00
Zand pleistoceen	-9,80

Grondlaag (Hoogeind) – S11 t/m S17	Bovenkant laag [NAP + m]
Toplaag – voorgeboord/ klei, zandig	-1,60
Klei, humeus	-2,90
Klei, siltig	-4,70
Klei, humeus	-5,20
Klei, siltig	-7,00
Veen	-7,90
Basisveen	-9,30
Zand pleistoceen	-10,20

2.1.5 Bodemdiepte

De waterdiepte (leggerdiepte) is bepaald conform de legger Wateren van HDSR. De tertiaire watergangen (ten westen van de weg) mogen ondieper zijn dan de primaire watergangen (ten oosten van de weg). Ten westen van de weg wordt voor de watergang een waterdiepte van 0,60 m aangehouden en voor de oostzijde is dit 0,90 m.



Figuur 4 Legger Oppervlaktewater HDSR [8]

2.2 Berekenings specifieke uitgangspunten

2.2.1 Veiligheidsfilosofie

De weg is geclassificeerd als een lokale polderweg. Conform het gestelde in de NEN dient een weg dan ingedeeld te worden in risico klasse RC 1. De omschrijving van risicoklasse RC1 is: "Geringe gevolgen ten aanzien van het verlies van mensenlevens en/of kleine of verwaarloosbare economische of sociale gevolgen voor de omgeving."

Voor de stabiliteitsberekeningen geldt dat er een minimale stabiliteitsfactor nodig is van 1,00 in RC1. Dit betekent dat de weg bij een stabiliteitsfactor van 1,00 met gebruikmaking van de rekenwaarden van de grondparameters voldoende stabiel is en dat de faalkans op het toch optreden van een instabiliteit 1/2000 in 50 jaar is.

2.2.2 Grondparameters stabiliteitsberekeningen

De in deze paragraaf gepresenteerde parameters hebben betrekking op het berekenen van de stabiliteit. De grondparameters zijn ontleend aan tabel 2.b van de NEN9997-1. De gehanteerde sterkteparameters voor D-Geo Stability berekeningen zijn in Tabel 2 weergegeven. Voor de grondoplossingen rekening gehouden met veiligheidsklasse RC1. De bijbehorende partiele factoren en in de berekening gehanteerde rekenwaarden staan in onderstaande tabel.

Tabel 2 Representatieve waarden en rekenwaarden grondparameters

Grondsoort	γ [kN/m ³]	γ_{nat} [kN/m ³]	C'_{rep} [kN/m ²]	ϕ'_{rep} [°]	$\gamma_{m,c}$ [-]	$\gamma_{m,tan(\phi)}$ [-]	C'_d [kN/m ²]	ϕ'_d [°]
Ophooglaag, zand	17,0	19,0	0,0	27,5	-	1,05	0,0	25,9
Toplaag, kleiig	16,0	16,0	1,5	22,5	1,35	1,05	1,1	21,5
Veen	10,5	10,5	2,0	20,0	1,35	1,05	1,5	19,1
Klei, humeus	135	13,5	2,0	20,0	1,35	1,05	1,5	19,1
Klei, siltig	16,0	16,0	1,0	22,5	1,35	1,05	1,1	21,5
Klei, zandig	17,0	17,0	1,0	25,0	1,35	1,05	1,1	23,9
Basisveen	12,0	12,0	2,0	20,0	1,35	1,05	1,5	19,1
Zand, los	17,0	19,0	0,0	30,0	-	1,05	0,0	28,8
Pleistoceen zand	18,0	20,0	0,0	32,5	-	1,05	0,0	31,2
Wegfundering	20,0	20,0	0,0	48,5	-	1,05	0,0	45,0

2.2.3 Verkeersbelasting

De veiligheid wordt voor 3 verschillende verkeersbelastingen doorgerekend, zijnde:

- 10 ton (6,0 mx 2,3m)
- 20 ton (6,0 mx 2,5m)
- 50 ton (10 mx 2,5m)

De verkeersbelasting is gesimuleerd als een gelijkmatige belasting welke over de footprint van de vrachtwagen verspreid.

- 10 ton → 8 kN/m² (50% consolidatie voor de cohesieve grondlagen)
- 20 ton → 13,3 kN/m² (50% consolidatie voor de cohesieve grondlagen)
- 50 ton → 20 kN/m² (30% consolidatie voor de cohesieve grondlagen)

Bij een hogere verkeersbelasting is bewust een lagere consolidatiegraad gekozen omdat deze belasting in het verleden maar deels is opgetreden.

De bovengenoemde belasting wordt gespreid over een breedte van 2,50 m. De belastingspreiding ten gevolge van de tijdelijke verkeersbelasting is gemodelleerd onder een hoek van 45 graden. Bij het bepalen van de stabiliteit wordt de verkeersbelasting op de kant asfalt geplaatst.

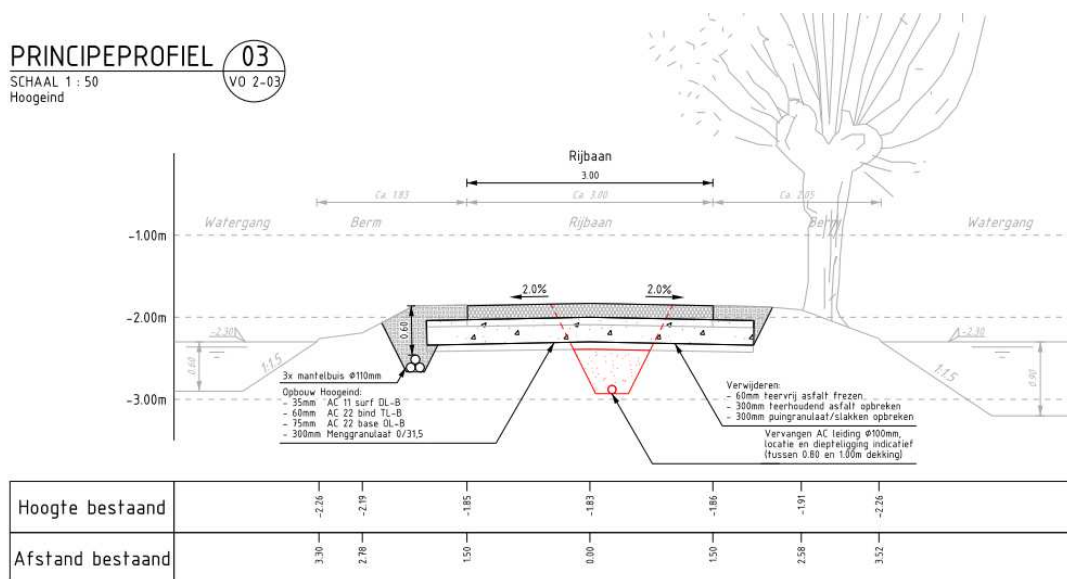
2.2.4 Programmatuur

De stabiliteitsberekeningen zijn uitgevoerd met D-Geo Stability versie 18.2. D-Geo Stability analyseert met behulp van glijcirkels tweedimensionale stabiliteitsproblemen voor een ge-laagde bodemopbouw. De berekeningen zijn uitgevoerd met de methode van Bishop. Bij de methode Bishop wordt de veiligheidsfactor van een grondmoot langs een cirkelvormig glijvlak berekend.

3 Resultaten stabiliteitsberekening

3.1 Hoogeind

Op basis van het onderstaande principeprofiel waarbij de huidige asfaltconstructie wordt overlaagd is voor Hoogeind de stabiliteit berekend voor de diverse verkeersbelastingen. Er is gekozen voor een worstcase benadering waarbij de mate van reconstructie geen directe gevolgen heeft voor het ontwerp.



Figuur 5 Overlaging profiel Hooqeind[4]

In Tabel 3 zijn voor de diverse verkeersbelastingen de stabiliteitsfactoren gegeven. Dit is op basis van RC1. De minimale stabiliteitsfactor dient 1,00 te zijn voor een veilige situatie.

Tabel 3 stabiliteitsfactoren Hooqeind

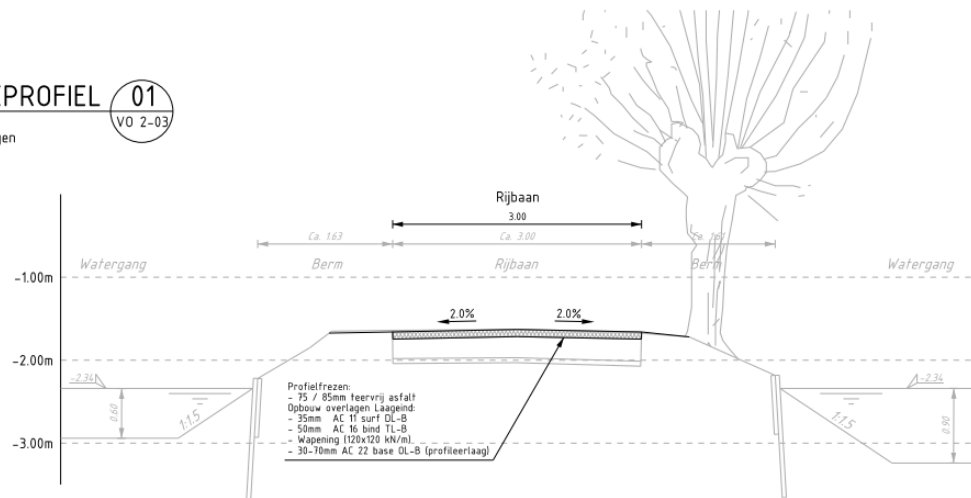
Verkeerlast	Stabiliteitsfactor
10 ton	1,08
20 ton	0,93
50 ton	0,76

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de huidige stabiliteit van het Hoogeind in de huidige situatie voldoende stabiel is voor een verkeersbelasting van 10 ton. Voor hogere verkeersbelastingen neemt de stabiliteitsfactor af en wordt niet voldaan aan de stabiliteitseis. De huidige lastbeperking van 10 ton kan in de basis niet verhoogd worden. De berekeningen staan in Bijlage 2.

3.2 Laageind

Op basis van het onderstaande principeprofiel waarbij de huidige asfaltconstructie wordt overlaagd is voor Laageind de stabiliteit berekend voor de diverse verkeersbelastingen. Er is gekozen voor een worstcase benadering waarbij de mate van reconstructie geen directe gevolgen heeft voor het ontwerp.

PRINCIPEPROFIEL 01
SCHAAL 1 : 50
Laageind overlagen



Hoogte bestaand	-2.22	-1.85	-1.65	-1.64	-1.63	-1.68	-1.72	-2.20
Afstand bestaand	3.11	2.49	2.22	1.50	0.00	1.50	2.09	3.12

Figuur 6 Overlaging profiel Laageind[4]

In Tabel 4 zijn voor de diverse verkeersbelastingen de stabiliteitsfactoren gegeven. . Dit is op basis van RC1. De minimale stabiliteitsfactor dient 1,00 te zijn voor een veilige situatie.

Tabel 4 Stabiliteitsfactoren Laageind

Verkeerlast	Stabiliteitsfactor
10 ton	0,91
20 ton	0,79
50 ton	0,65

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de huidige stabiliteit van het laageind in de huidige situatie niet voldoende stabiel is voor een verkeersbelasting van 10 ton. Voor hogere verkeersbelastingen neemt de stabiliteitsfactor af. De huidige lastbeperking van 10 ton kan in de basis niet verhoogd worden. De berekeningen staan in Bijlage 2

4 Conclusies

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. Daarnaast dient de stabiliteit van de weg (inclusief ondergrond) bepaald te worden.

Om dit te bepalen is de stabiliteit van zowel het Hoogeind als het Laageind berekend. Hierbij is de ondergrond gemodelleerd en zijn de voertuigbelastingen bepaald. Ook is de stijfheid van de verharding in het ontwerp meegenomen.

Uit de stabiliteitsberekeningen blijkt dat ter plaatse van het Hoogeind de wegstabiliteit voldoet aan de eisen uitgaande van de huidige maximale verkeersbelasting van 10 ton voertuiggewicht, uitgaande van RC1. In de praktijk is het sporadisch, op basis van ontheffing, toegestaan om een voertuigbelasting van 20 ton te hanteren. Uit de berekeningen volgt dat op dat moment niet volledig wordt voldaan aan de eisen van stabiliteit maar aangezien het een sporadische belasting betreft levert dit geen aanvullende risico's op voor de stabiliteit van de weg. Het toestaan van 50 ton is niet mogelijk, de kans dat de weg instabiel wordt is hiervoor te groot.

Uit de stabiliteitsberekeningen blijkt dat ter plaatse van het Laageind de wegstabiliteit niet voldoet aan de eisen uitgaande van de huidige maximale verkeersbelasting van 10 ton voertuiggewicht, uitgaande van RC1. In de praktijk levert dit tot op heden echter geen gevaar op. De ondergrond is sterker dan dat in de berekening aangenomen is. In de praktijk is het sporadisch, op basis van ontheffing, toegestaan om een voertuigbelasting van 20 ton te hanteren. Uit de berekeningen volgt dat op dat moment niet volledig wordt voldaan aan de eisen van stabiliteit maar aangezien het een sporadische belasting betreft levert dit geen aanvullende risico's op voor de stabiliteit van de weg. Het toestaan van 50 ton is niet mogelijk, de kans dat de weg instabiel wordt is hiervoor te groot.

Het is niet mogelijk om zonder aanvullende maatregelen de huidige gewichtsbesparing van maximaal 10 ton, op te heffen. Om het wegtracé desgewenst hiervoor toch geschikt te maken zijn er in de basis vanuit stabiliteitsoogpunt een aantal opties:

- Het minder diep maken van de naastgelegen watergangen. In de berekeningen is nu rekening gehouden met de leggerdiepte (=baggerdiepte) van de naastgelegen watergangen.
- Ter hoogte van de waterlijn een damwand plaatsen waardoor de stabiliteit van de berm toeneemt.
- Bermen verbreden (het versmallen/ vergraven van de watergangen)

5 Documenten

De volgende documenten zijn gehanteerd bij het opstellen van deze rapportage:

- [1] [Peilbesluiten met oppervlaktewaterpeilen \(arcgis.com\)](https://arcgis.com) (HDSR)
- [2] www.grondwatertools.nl.
- [3] Bodemdalingskaart, expertversie 2021, SkyGeo.
- [4] Waalpartners; Tekening 'Onderzoek en Engineering Hoogeind Laageind - Inventarisatie – Hoogte-lengteprofiel'; tekeningnr. W24-40506-VO 2-03 Inrichtingsplan_v1.0_20240417; d.d. 17-04-2024.
- [5] Gemeente Bodegraven-Reeuwijk; Rapport 'LIOR-Leidraad Inrichting Openbare Ruimte Gemeente Bodegraven-Reeuwijk'; documentnr. DOC-20162542; d.d. 12-01-2021.
- [6] Gemeente Bodegraven-Reeuwijk; Bijlage bij LIOR 'Categorisering Erftoegangswegen gemeente Bodegraven-Reeuwijk'; projectnr. BF4233; d.d. 16-02-2018.
- [7] Geosonda; Rapport 'Veldrapport Laageind te Driebruggen'; rapportnr. 2301334-V1; d.d. 03-07-2023.
- [8] [Legger Oppervlaktewater 2020 \(arcgis.com\)](https://arcgis.com) HDSR
- [9] Waalpartners; Tekening 'Onderzoek en Engineer Hoogeind Laageind – Voorlopig Ontwerp – Dwarsprofielen tbv geotechniek'; tekeningnr. W23-40506-VO-06; d.d. 28-08-2023.
- [10] Waalpartners; Tekening 'Onderzoek en Engineering Hoogeind Laageind – Voorlopig Ontwerp – Locaties uitwijkplaatsen'; tekeningnr. W23-40506-VO-102; d.d. 30-08-2023.
- [11] Wiha Grondmechanica; Rapport 'Vervangen 6 bruggen, Westeinde e.o. Reeuwijk'; rapportnr. 1700220 RG; d.d. 06-07-2017.

Voor het uitvoeren van de geotechnische berekeningen zijn onderstaande normen en richtlijnen van toepassing:

Bindend

- [12] NEN 9997-1; Eurocode 7 Geotechnisch Ontwerp inclusief nationale annex en bijlage, 2017.
- [13] NEN-EN 1991-2, Belastingen op constructies – Deel 2: Verkeersbelastingen op bruggen, inclusief nationale annex en bijlage, december 2011.

Niet bindend

- [14] CROW 204 Betrouwbaarheid van zettingsprognoses, 2004.
- [15] CROW 304; Van langsvlakheid naar restzetting, 2011.
- [16] CROW 325; Lichte ophoogmaterialen in de wegenbouw, 2013.
- [17] CROW 04-04; Verdichting van de zandbaan, 2004.
- [18] CUR151; Geokunststoffen in de civiele techniek, 1991.
- [19] CUR175; Geokunststoffen in wegenbouw en als grondwapening, 1995.
- [20] CUR162; Construeren met grond - Grondconstructies op en in weinig draagkrachtige en sterk samendrukbare grond, 1992.
- [21] CUR2003-7; Bepaling geotechnische parameters, 2003.
- [22] CUR2005-1; Geforceerde consolidatie door het afpompen van water, 2005.
- [23] CUR2008-2; Van onzekerheid naar betrouwbaarheid, 2008.
- [24] STOWA; Leidraad Toetsen op Veiligheid Regionale Waterkeringen; 2015.

Waalpartners staat niet in voor de juistheid en/of volledigheid van de door derden verstrekte informatie en gegevens.

Bijlagen

Engineering Hoog- en Laageind

Bijlage 1 Grondonderzoek

Bijlage 2 **Resultaten stabiliteitsberekeningen**

Veldrapport grondonderzoek
Laageind te Driebruggen

Rapportnummer 2301334-V1

Datum rapport 03-07-2023



Impressum

Rapport

2301334-V1
Veldrapport grondonderzoek
Laageind te Driebruggen

Versie	Datum
1	03-07-2023

Opdrachtgever

Waalpartners Civil Engineering B.V.
Zuidweg 75
2671 MP Naaldwijk
Referentienr.: uw mail d.d. 8-6-2023 (40506)

Opdrachtnemer

Geosonda BV
Hoofdvestiging
Curieweg 19 | 2408 BZ Alphen aan den Rijn
Tel: +31 (0) 172 449 822

Vestiging Breda
Franse Akker 13 | 4824 AL Breda
Tel: +31 (0) 76 522 0566

www.geosonda.nl
info@geosonda.nl

Projectteam

5.1.2e

Vrijgave

X

Inhoudsopgave

1	WERKOMSCHRIJVING	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Uitgevoerd onderzoek	3
1.3	(Geo)hydrologie	3

Bijlagen

Bijlage A	Resultaten grondonderzoek
------------------	----------------------------------

1 WERKOMSCHRIJVING

1.1 Algemeen

Op 14-06-2023 ontving Geosonda van Waalpartners Civil Engineering B.V. de opdracht voor het uitvoeren van een grondonderzoek betreffende project "Laageind te Driebruggen". De resultaten van het grondonderzoek zijn in dit veldrapport opgenomen.

1.2 Uitgevoerd onderzoek

Het uitgevoerde grondonderzoek is beschreven in navolgende tabel.

Omschrijving	Aantal gepland	Aantal uitgevoerd
Projectbegeleiding en rapportage		
• KLIC-melding	9	9
• Projectbegeleiding (interpretatie klic, voorbereiding en planning) (per uur)	2	2
• Projectbegeleiding (voorbereiding en planning) (per uur) overleg met bewoners	6	6
• rapportage (veldwerkzaamheden en dataverwerking)	1	1
Veldwerk (sonderen)		
• Aan- en afvoer midi-sondeerrups (per fase)	1	1
• Verplaatsingskosten	8	8
• Kernboring (max 20 cm asfalt en 50 cm fundatielaag) (per stuk)	17	17
• Voorgraven / voorboren ivm kabels en leidingen (2 meter puinloos) (per stuk)	17	2
• Verkeersmaatregelen: gebruik verkeershek afzetlint en pionnen (per dag)	3	3
• Sondering tot 25 meter, met sondeerunit-/rups, inclusief kleefmeting (per stuk)	17	17
• Landmeetwerkzaamheden (vaste kosten), incl. inmeten referentiehoogtes	1	1
• Uitzetten/ inmeten onderzoekspunt t.o.v. RD en NAP(per stuk)	17	17

Opmerking

- ◆ In verband met obstakels zijn bij sondering 01 en sondering 11 meerdere pogingen gedaan en zijn op korte afstand uitgevoerd als 01A en 11A.

1.3 (Geo)hydrologie

De tijdens het onderzoek gemeten oppervlakte- en/of grondwaterpeilen zijn weergegeven in navolgende tabel.

Naam / Omschrijving	Type	Waterpeil [m NAP]	Opmerking
Waterpeil 1	Oppervlaktewater	-2,33	
Waterpeil 2	Oppervlaktewater	-2,23	
Waterpeil 3	Oppervlaktewater	-2,30	
Waterpeil 4	Oppervlaktewater	-2,44	
Waterpeil 5	Oppervlaktewater	-2,21	
Waterpeil 6	Oppervlaktewater	-2,34	
Waterpeil 7	Oppervlaktewater	-2,16	
Waterpeil 8	Oppervlaktewater	-2,36	
Waterpeil 9	Oppervlaktewater	-2,31	
Waterpeil 10	Oppervlaktewater	-2,36	
Waterpeil 11	Oppervlaktewater	-2,32	
Waterpeil 12	Oppervlaktewater	-2,31	
Waterpeil 17	Oppervlaktewater	-2,20	
S09	Grondwater	-2,98	
S10	Grondwater	-2,29	

Opmerking

Grondwaterstandsmetingen in sondeer- en boorgaten zijn momentopnamen van een niet-stationaire situatie, en dienen slechts als indicatie te worden beschouwd.

Algemene toelichting sonderingen

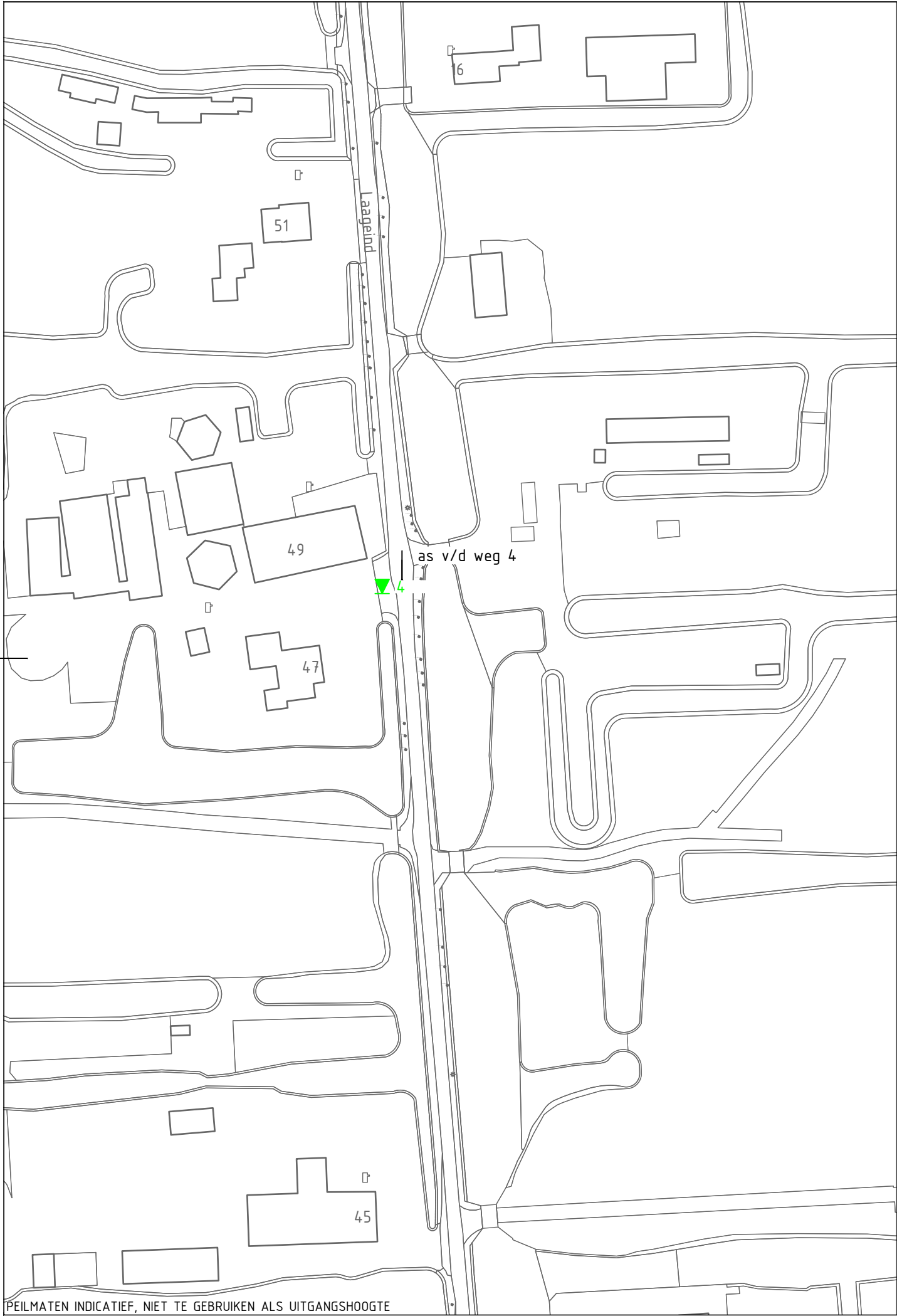
Sonderingen worden uitgevoerd met een elektrische conus met hellingmeter conform NEN-EN-ISO 22476-1. Bij het maken van een sondering conform NEN EN ISO 22476-1 wordt een conus met een constante snelheid van 20 mm/s de bodem ingedrukt. Met de elektrische conus vindt een directe en continue meting plaats van zowel de weerstand aan de conuspunt als van de wrijving langs de kleefmantel. De continue registratie van de ondervonden bodemweerstand verzekert een gedetailleerd beeld van de bodemopbouw. Dit geldt niet alleen voor de sterkte van de bodem, maar tevens met betrekking tot de aard van de aanwezige grondlagen.

De verhouding tussen wrijvingsweerstand en conusweerstand, het zogenaamde wrijvingsgetal, heeft namelijk voor iedere grondsoort een andere waarde. Als indicatie gelden voor de gladde elektrische conus bij normaal geconsolideerde gronden onder de grondwaterstand de navolgende relaties:

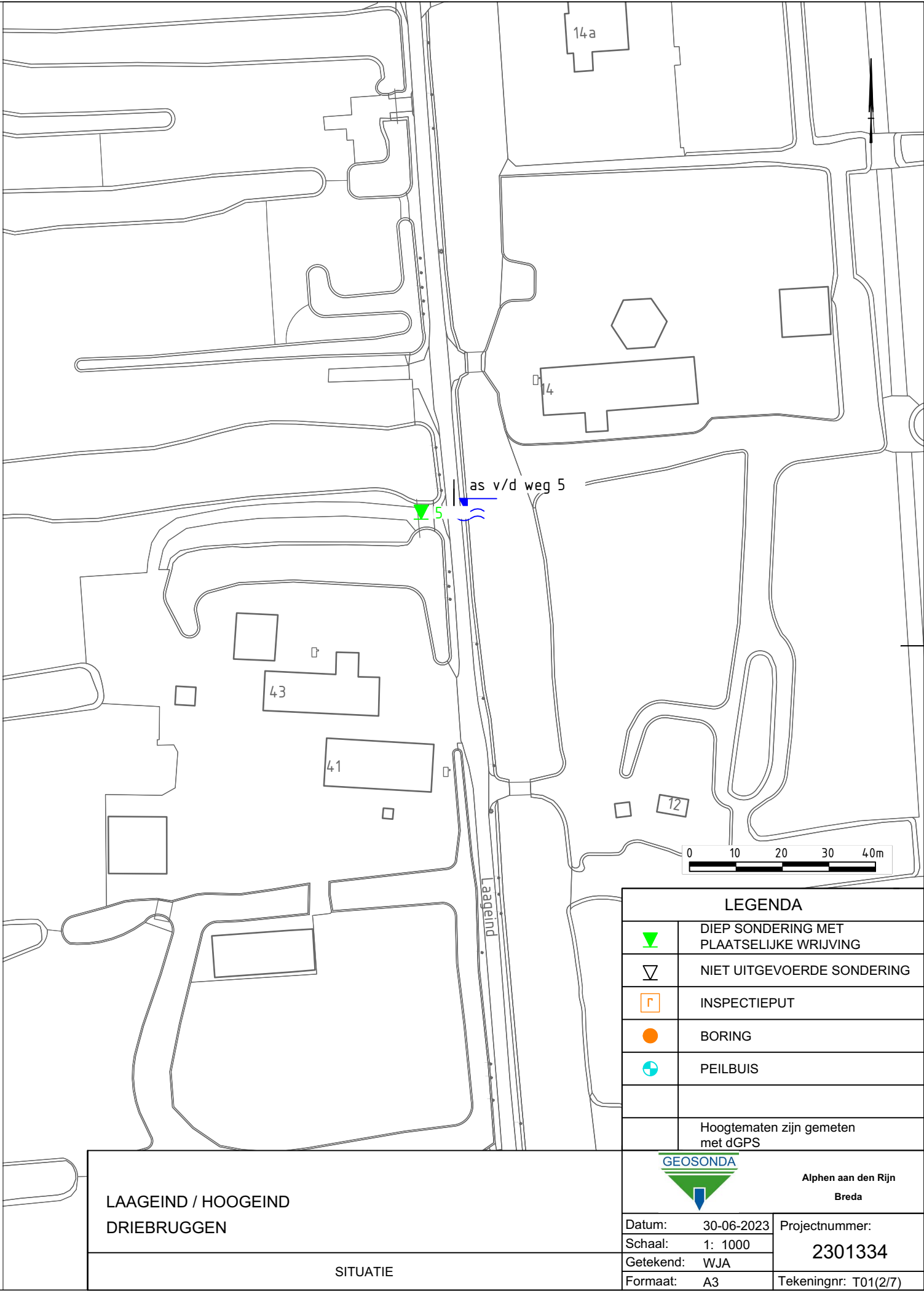
wrijvingsgetal in %	grondsoort
0,3 – 1,2	zand, grof tot fijn
1,5 – 2,0	silt
2,5 – 5,0	klei
> 5,0	veen

Tussen de verschillende grondsoorten komen overgangsvormen voor waardoor de aangegeven grenzen niet als hard zijn te beschouwen.

De diepte op de sondeergrafiek is gegeven in meters ten opzichte van NAP. In de conus bevindt zich een hellingmeter waardoor een controle mogelijk is op een eventueel afwijken van de verticaal. De gemeten afwijkingen zijn gepresenteerd op de sondeergrafiek.

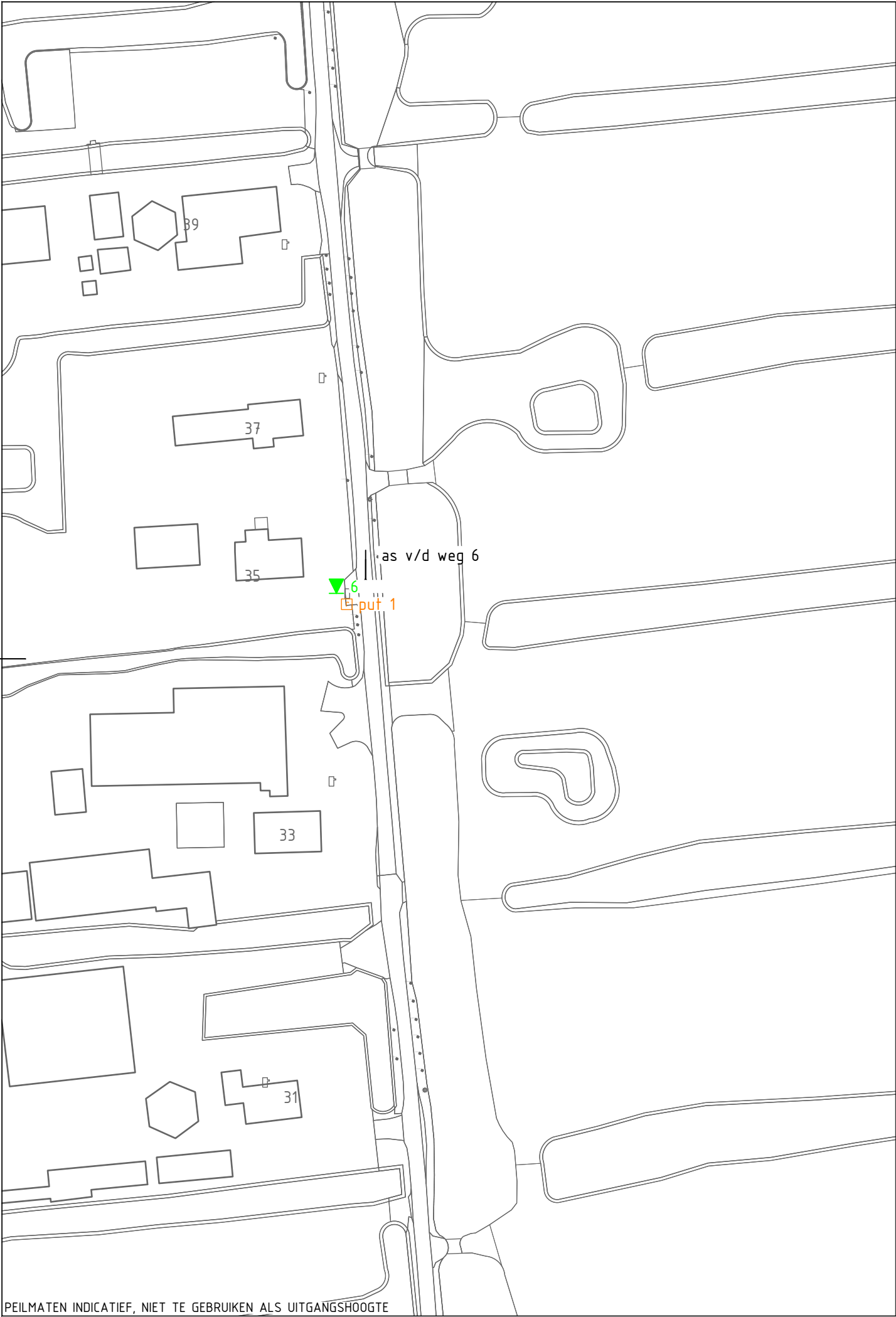


PEILMATEN INDICATIEF, NIET TE GEBUIKEN ALS UITGANGSHOOGTE

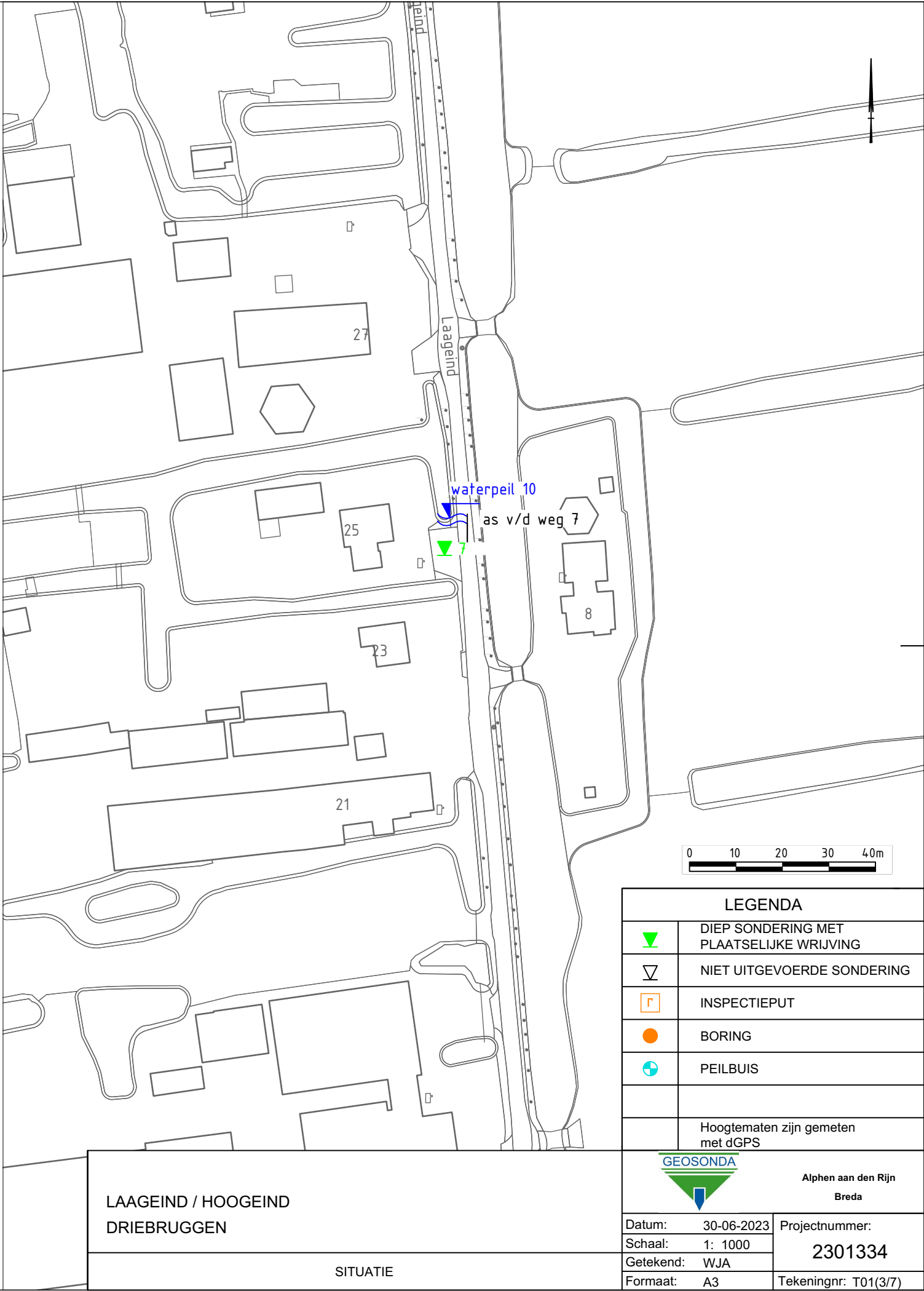


LEGENDA	
	DIEP SONDERING MET PLAATSELIJKE WRIJVING
	NIET UITGEVOERDE SONDERING
	INSPECTIEPUT
	BORING
	PEILBUIS
	Hoogtematen zijn gemeten met dGPS
 Alphen aan den Rijn Breda	
Datum:	30-06-2023
Schaal:	1: 1000
Getekend:	WJA
Formaat:	A3
Projectnummer:	
2301334	
Tekeningnr: T01(2/7)	

LAAGEIND / HOOGTEIND	
DRIEBRUGGEN	
SITUATIE	



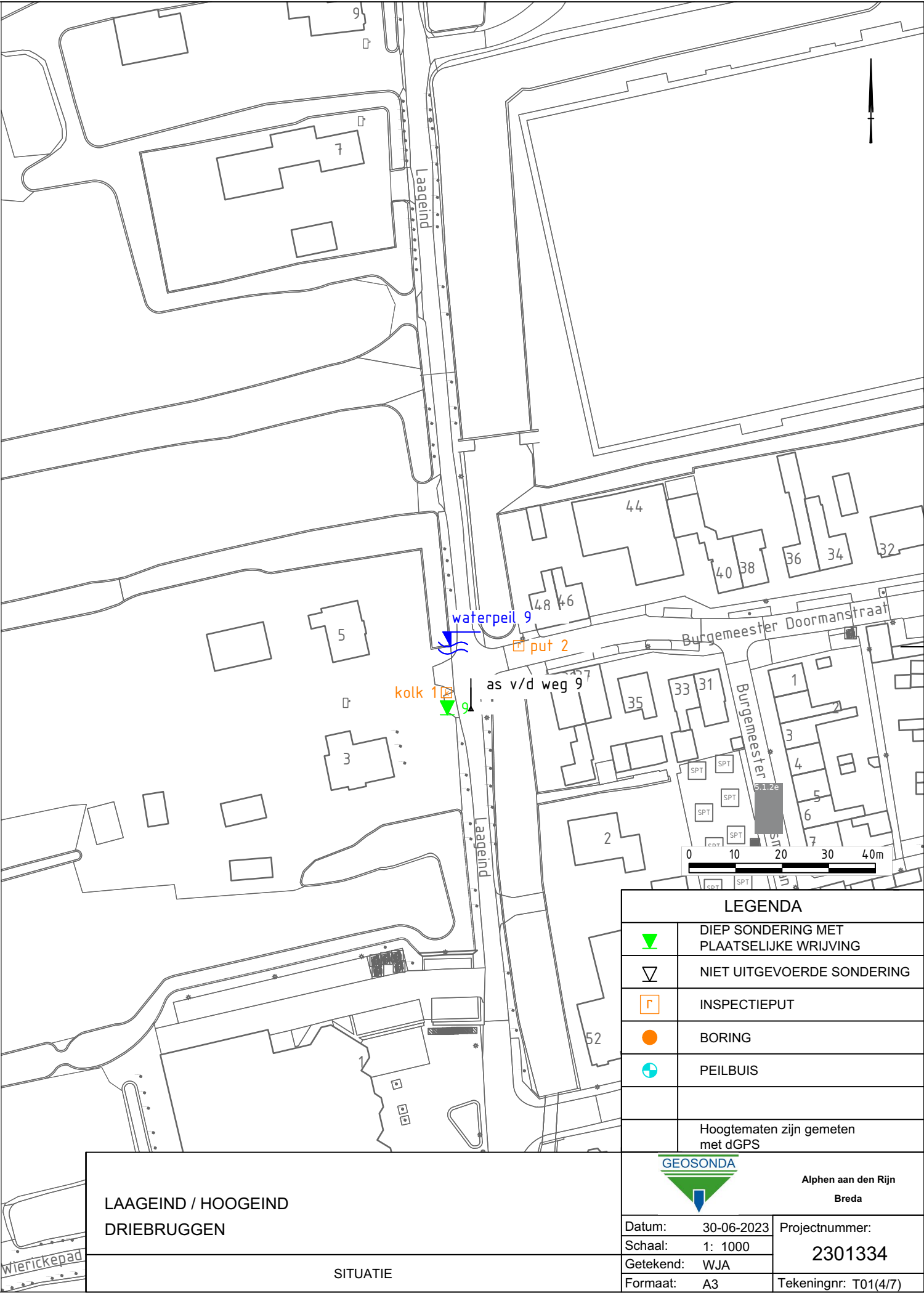
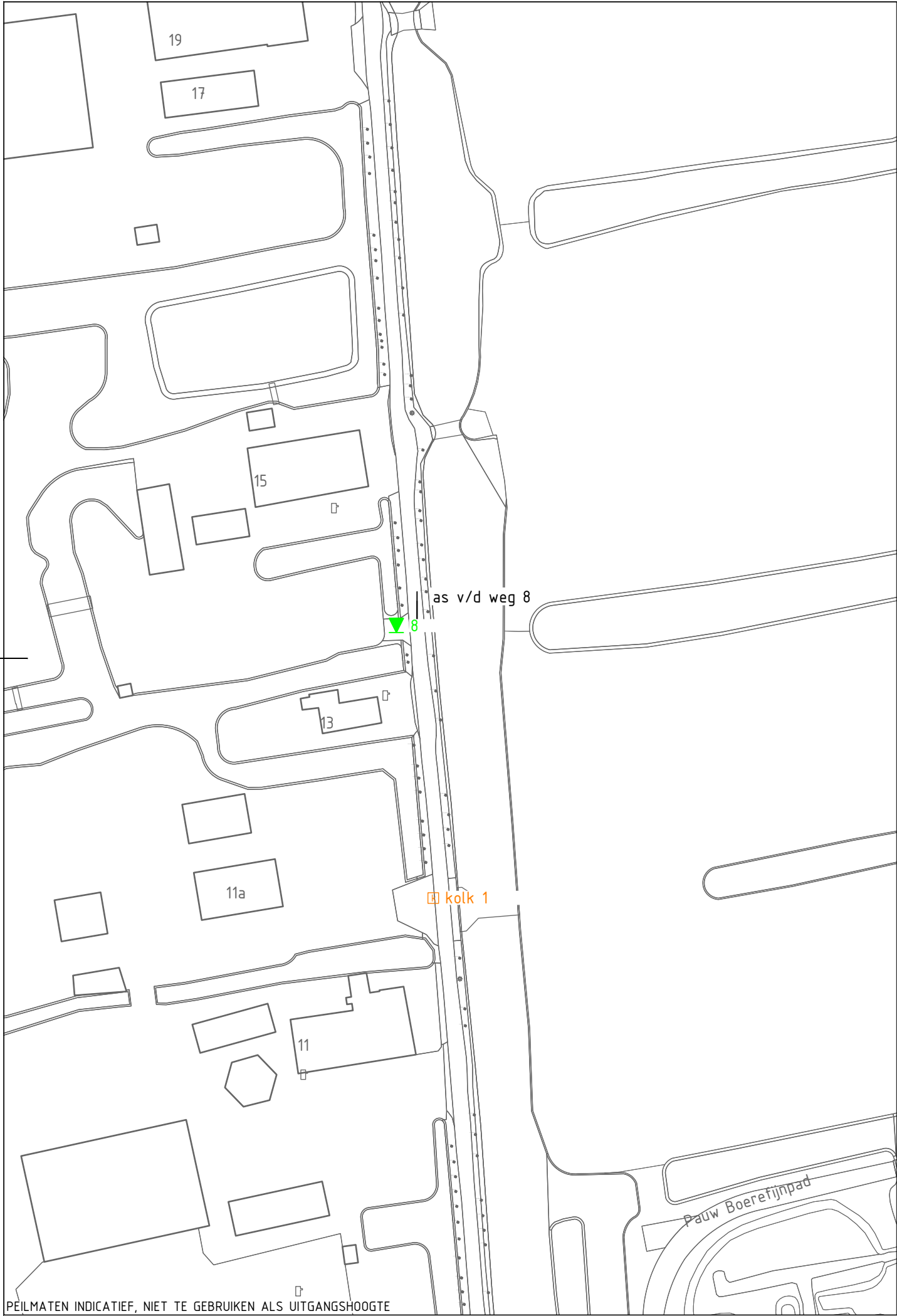
PEILMATEN INDICATIEF, NIET TE GEBRUIKEN ALS UITGANGSHOOGTE



LEGENDA	
	DIEP SONDERING MET PLAATSELIJKE WRIJVING
	NIET UITGEVOERDE SONDERING
	INSPECTIEPUT
	BORING
	PEILBUIS
	Hoogtematen zijn gemeten met dGPS
 Alphen aan den Rijn Breda	
Datum:	30-06-2023
Schaal:	1: 1000
Getekend:	WJA
Formaat:	A3
Projectnummer: 2301334	
Tekeningnr: T01(3/7)	

LAAGEIND / HOOGTEIND
DRIEBRUGGEN

SITUATIE



LAAGEIND / HOOGEIND
DRIEBRUGGEN

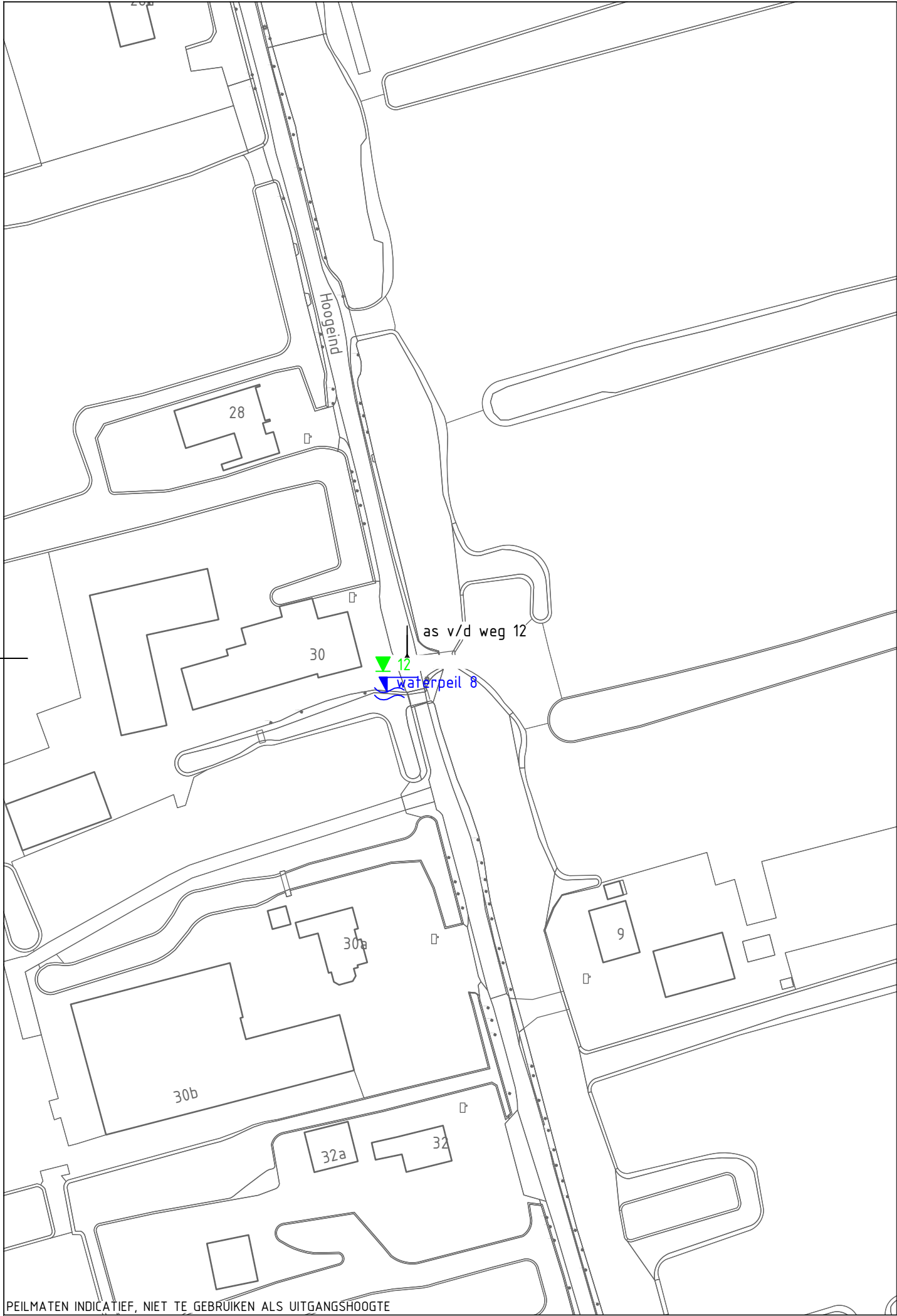
SITUATIE

LEGENDA

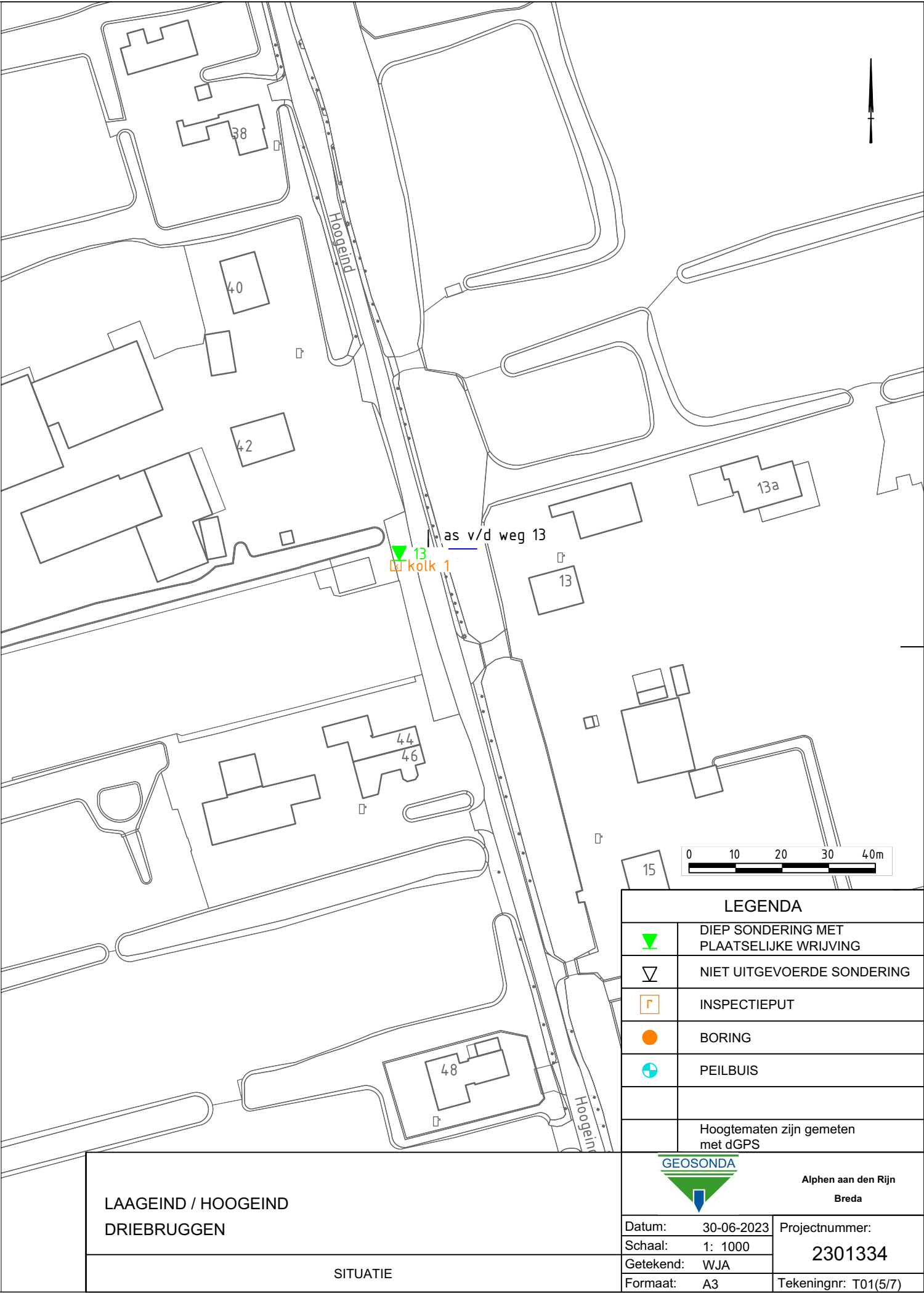
	DIEP SONDERING MET PLAATSELIJKE WRIJVING
	NIET UITGEVOERDE SONDERING
	INSPECTIEPUT
	BORING
	PEILBUIS
Hoogtematen zijn gemeten met dGPS	

Alphen aan den Rijn
Breda

Datum:	30-06-2023	Projectnummer: 2301334
Schaal:	1: 1000	
Getekend:	WJA	
Formaat:	A3	
		Tekeningnr: T01(4/7)



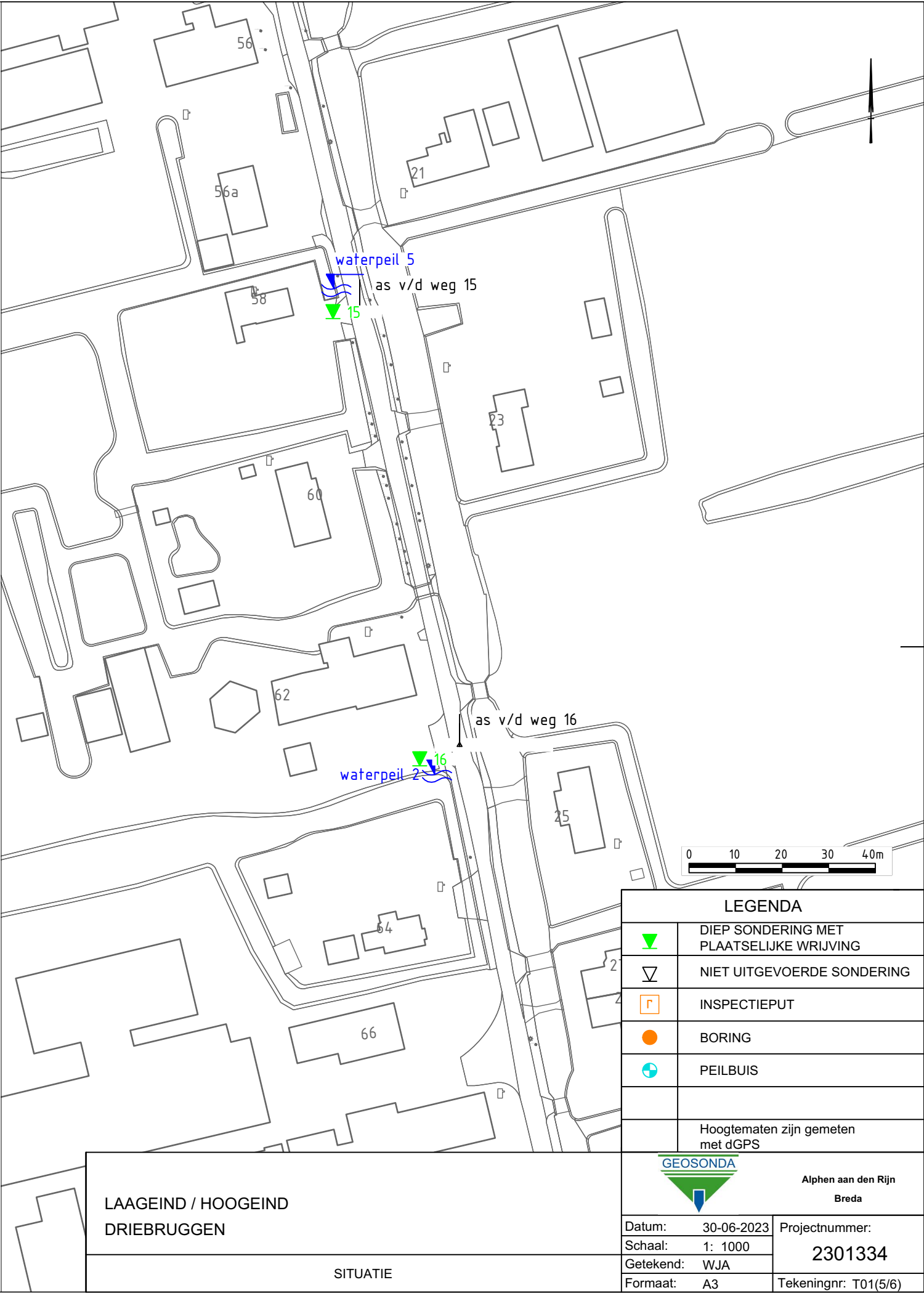
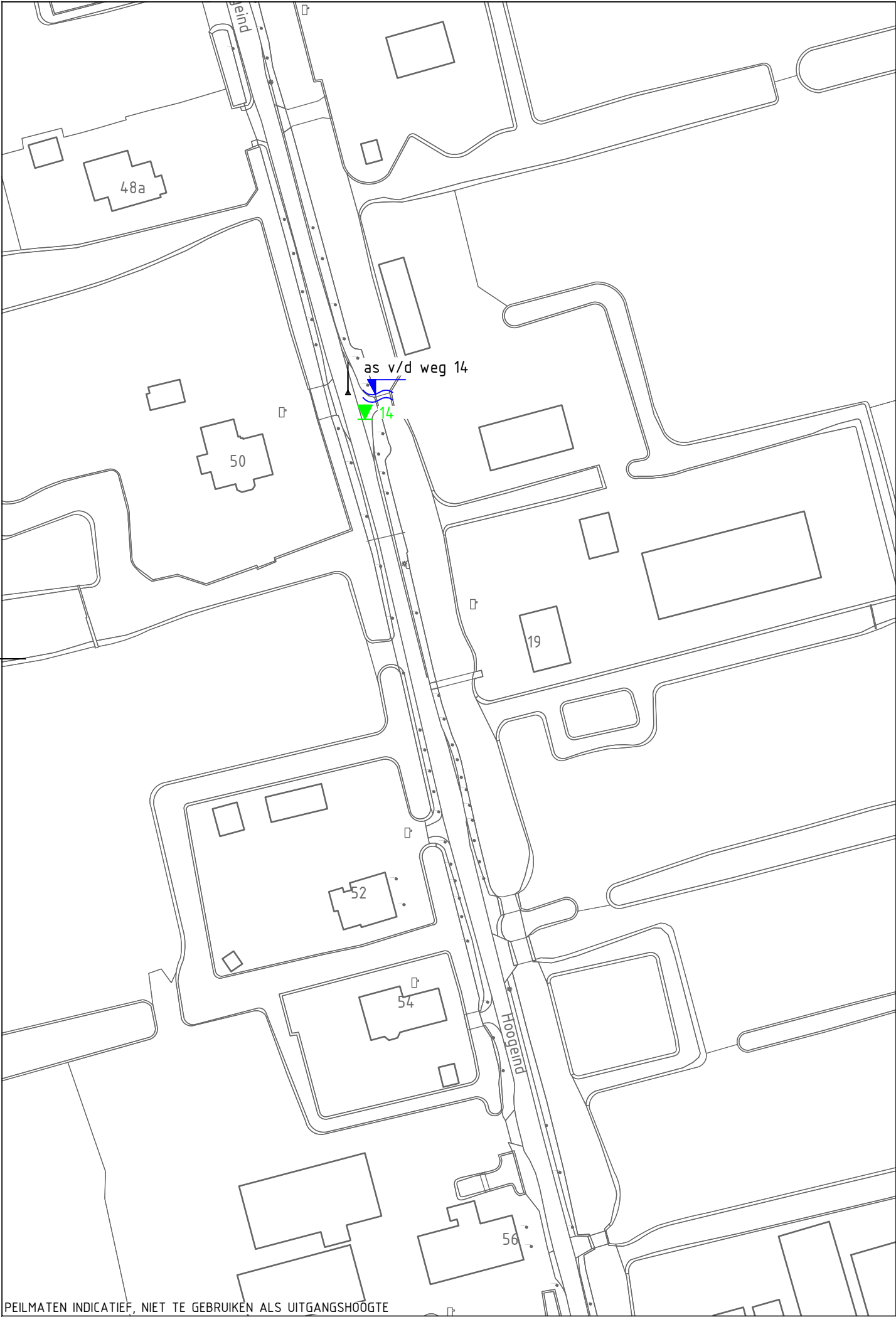
PEILMATEN INDICATIEF, NIET TE GEBRUIKEN ALS UITGANGSHOOGTE



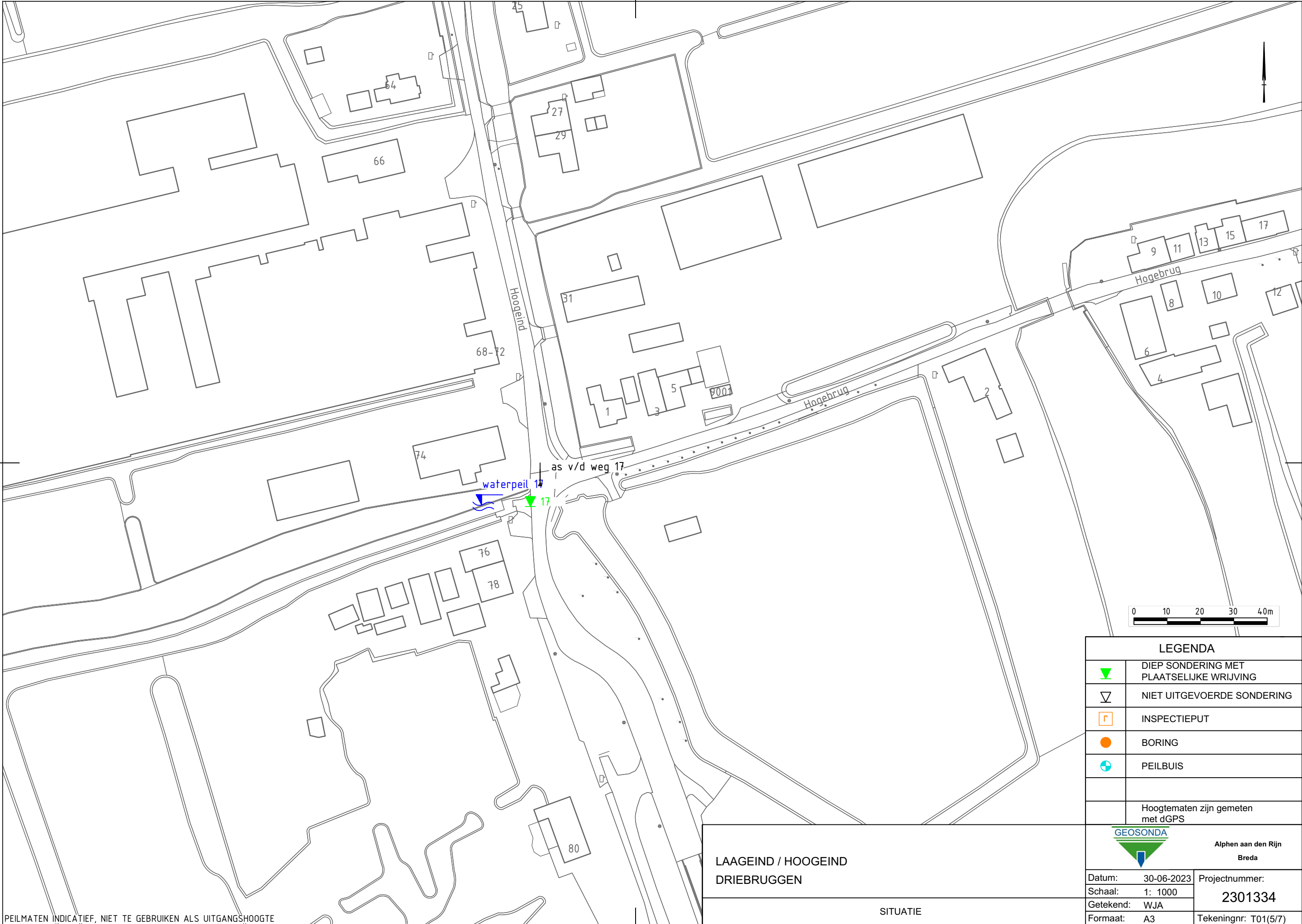
LEGENDA	
	DIEP SONDERING MET PLAATSELIJKE WRIJVING
	NIET UITGEVOERDE SONDERING
	INSPECTIEPUT
	BORING
	PEILBUIS
	Hoogtematen zijn gemeten met dGPS
 Alphen aan den Rijn Breda	
Datum:	30-06-2023
Schaal:	1: 1000
Getekend:	WJA
Formaat:	A3
Projectnummer: 2301334	
Tekeningnr: T01(5/7)	

LAAGEIND / HOOGEIND
DRIEBRUGGEN

SITUATIE



LEGENDA	
	DIEP SONDERING MET PLAATSELIJKE WRIJVING
	NIET UITGEVOERDE SONDERING
	INSPECTIEPUT
	BORING
	PEILBUIS
	Hoogtematen zijn gemeten met dGPS
 Alphen aan den Rijn Breda	
Datum:	30-06-2023
Schaal:	1: 1000
Getekend:	WJA
Formaat:	A3
Projectnummer: 2301334	
Tekeningnr: T01(5/6)	



PEILMATEN INDICATIEF, NIET TE GEBUIKEN ALS UITGANGSHOOGTE

LAAGEIND / HOOGEIND
DRIEBRUGGEN

SITUATIE

LEGENDA		
	DIEP SONDERING MET PLAATSELIJKE WRIJVING	
	NIET UITGEVOERDE SONDERING	
	INSPECTIEPUT	
	BORING	
	PEILBUIS	
Hoogtematen zijn gemeten met dGPS		
Alphen aan den Rijn Breda		
Datum:	30-06-2023	Projectnummer: 2301334
Schaal:	1: 1000	
Getekend:	WJA	
Formaat:	A3	
		Tekeningnr: T01(5/7)



Alphen a/d Rijn
Breda

Project : LAAGEIND / HOOGEIND
Locatie : DRIEBRUGGEN
Projectnr. : 2301334

COÖRDINATEN TABEL

Nummer	X-RD	Y-RD	Z-NAP
put 1	114326,85	451777,94	-1,72
put 2	114421,90	450855,28	-1,79
waterpeil 1	114750,51	449280,08	-2,33
waterpeil 2	114819,73	448944,87	-2,23
waterpeil 3	114407,31	450855,16	-2,30
waterpeil 4	114219,26	453066,96	-2,44
waterpeil 5	114798,09	449049,14	-2,21
waterpeil 6	114691,64	449483,73	-2,34
waterpeil 7	114516,32	450103,32	-2,16
waterpeil 8	114583,67	449837,03	-2,36
waterpeil 9	114407,30	450855,15	-2,31
waterpeil 10	114359,12	451421,55	-2,36
waterpeil 11	114304,80	452120,41	-2,32
waterpeil 12	114433,50	450532,37	-2,31
waterpeil 17	114836,30	448786,01	-2,20
as v/d weg 1	114216,35	453059,18	-1,62
as v/d weg 2	114241,55	452819,61	-1,60
as v/d weg 3	114254,81	452687,31	-1,88
as v/d weg 4	114279,29	452397,59	-1,08
as v/d weg 5	114301,94	452120,67	-1,95
as v/d weg 6	114330,83	451782,46	-1,73
as v/d weg 7	114362,90	451415,52	-1,71
as v/d weg 8	114384,01	451160,72	-1,54
as v/d weg 9	114411,63	450841,33	-1,82
as v/d weg 10	114439,52	450527,54	-1,80
as v/d weg 11	114521,03	450110,37	-1,29
as v/d weg 12	114587,91	449844,09	-1,43
as v/d weg 13	114687,54	449484,00	-1,55
as v/d weg 14	114744,70	449280,02	-0,96
as v/d weg 15	114803,61	449044,20	-0,94
as v/d weg 16	114825,06	448950,90	-1,05
as v/d weg 17	114853,84	448791,80	-0,84
as v/d weg 1A	114229,38	452936,82	-1,69
kolk 1	114680,57	449483,24	-1,72
kolk 1	114406,38	450845,23	-2,13
kolk 1	114387,43	451102,98	-2,02
1*	114224,41	452936,39	-1,77
1A	114222,58	452965,68	-1,75
2	114237,90	452819,01	-1,79
3	114249,38	452685,84	-1,98
4	114275,10	452396,92	-1,12
5	114294,88	452120,57	-2,04
6	114324,67	451781,74	-1,56



Alphen a/d Rijn
Breda

Project : LAAGEIND / HOOGEIND
Locatie : DRIEBRUGGEN
Projectnr. : 2301334

COÖRDINATEN TABEL

Nummer	X-RD	Y-RD	Z-NAP
7	114358,01	451414,99	-1,75
8	114379,64	451160,49	-1,75
9	114406,56	450841,94	-1,86
10	114434,45	450529,81	-1,89
11A	114522,96	450110,62	-1,45
12	114582,82	449842,89	-1,40
13	114681,29	449485,83	-1,66
14	114748,30	449276,32	-1,02
15	114797,87	449044,24	-1,21
16	114816,50	448948,23	-1,31
17	114850,93	448787,06	-1,00
*= gestaakt			

← Diepte in m ten opzichte van referentieniveau (NAP)

— Conusweerstand (qc) in MPa —→

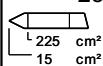
2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30

M.V. : -1,75 m NAP

0,46 m asfalt + repac

5,5

gestaakt i.v.m. obstakel



☒ Helling (I) in graden

GEOSONDA

Alphen a/d Rijn
Breda

sondering volgens NEN-EN-ISO22476-1

Project : LAAGEIND / HOOGGEIND

Locatie : DRIEBRUGGEN

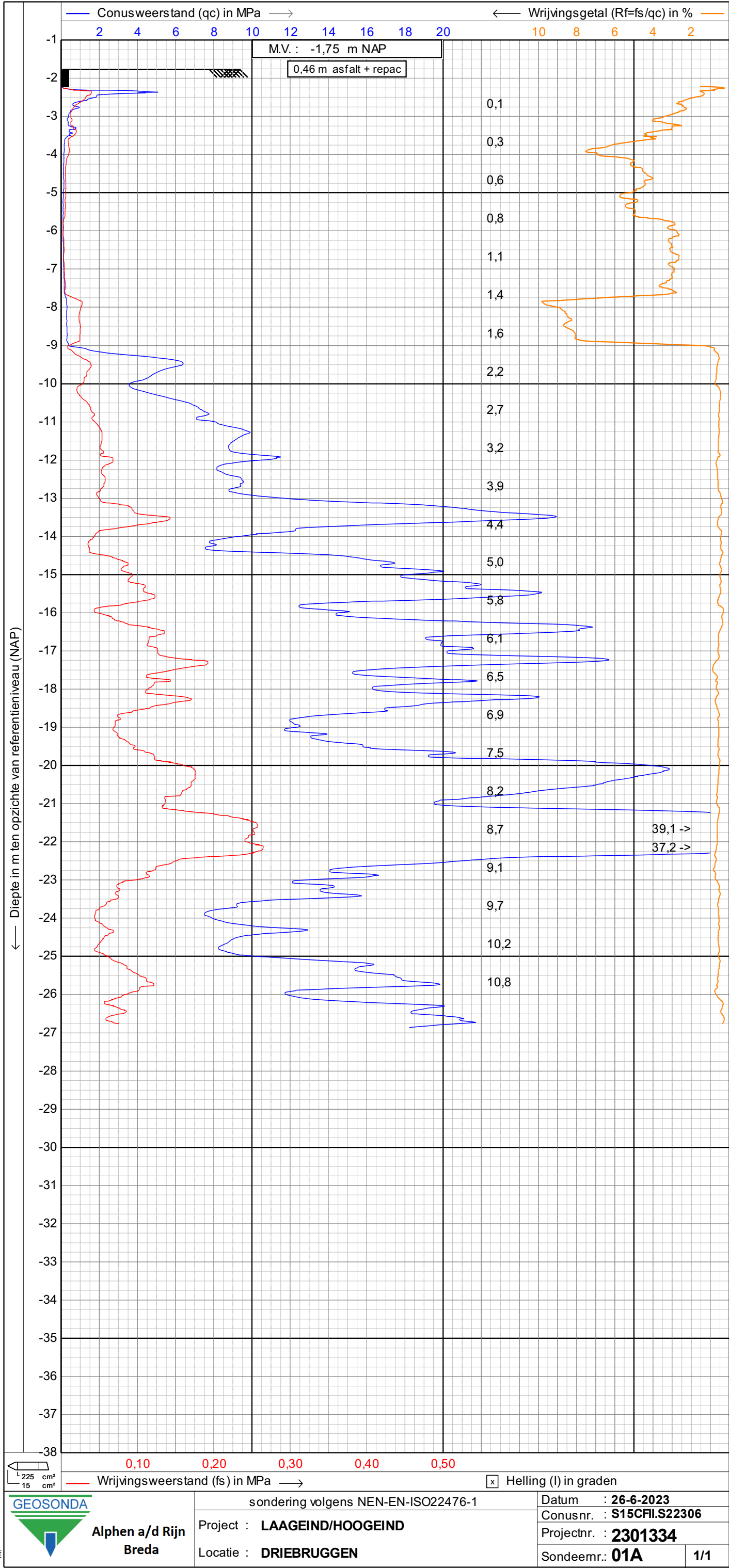
Datum : 26-6-2023

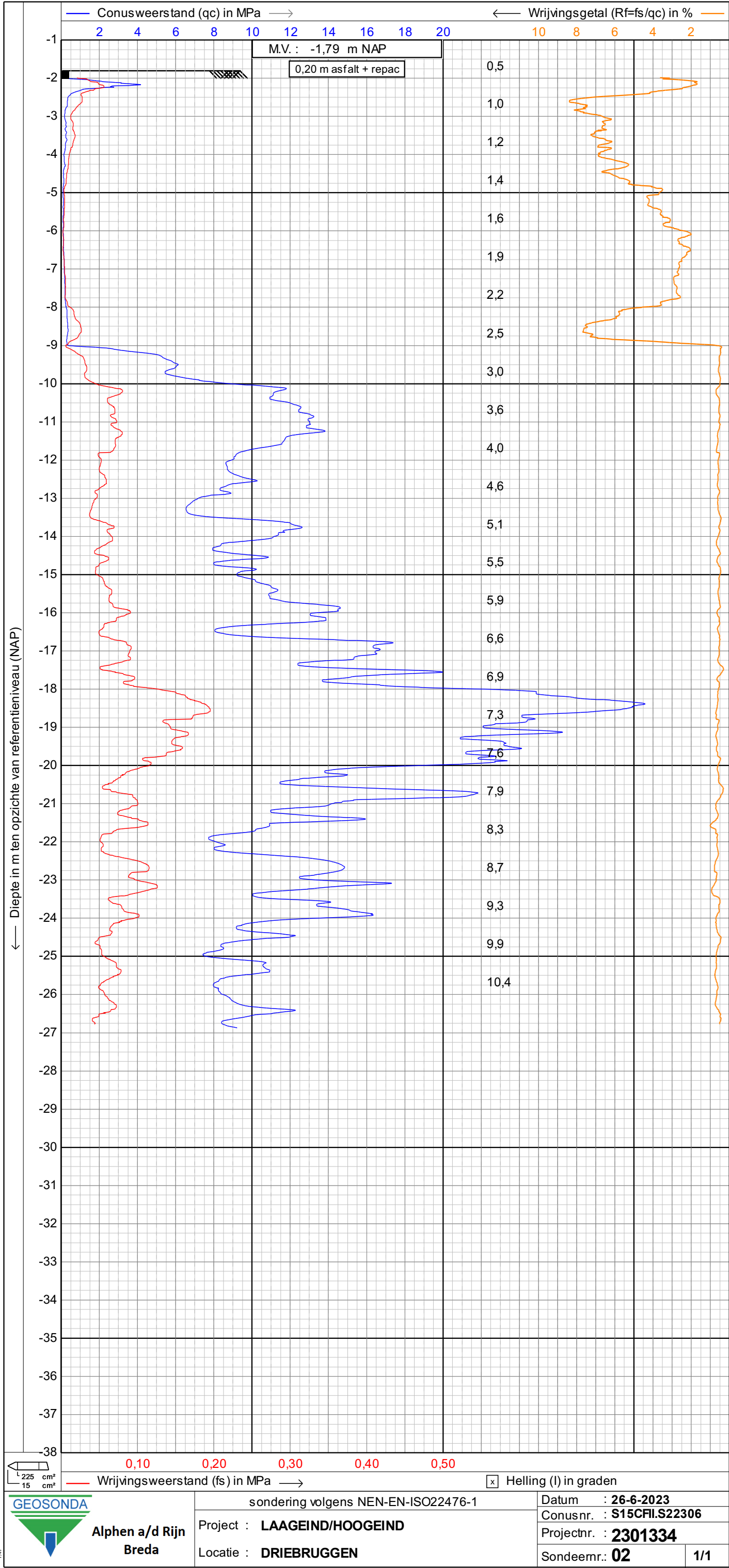
Conusnr. : S15CFIL.S22306

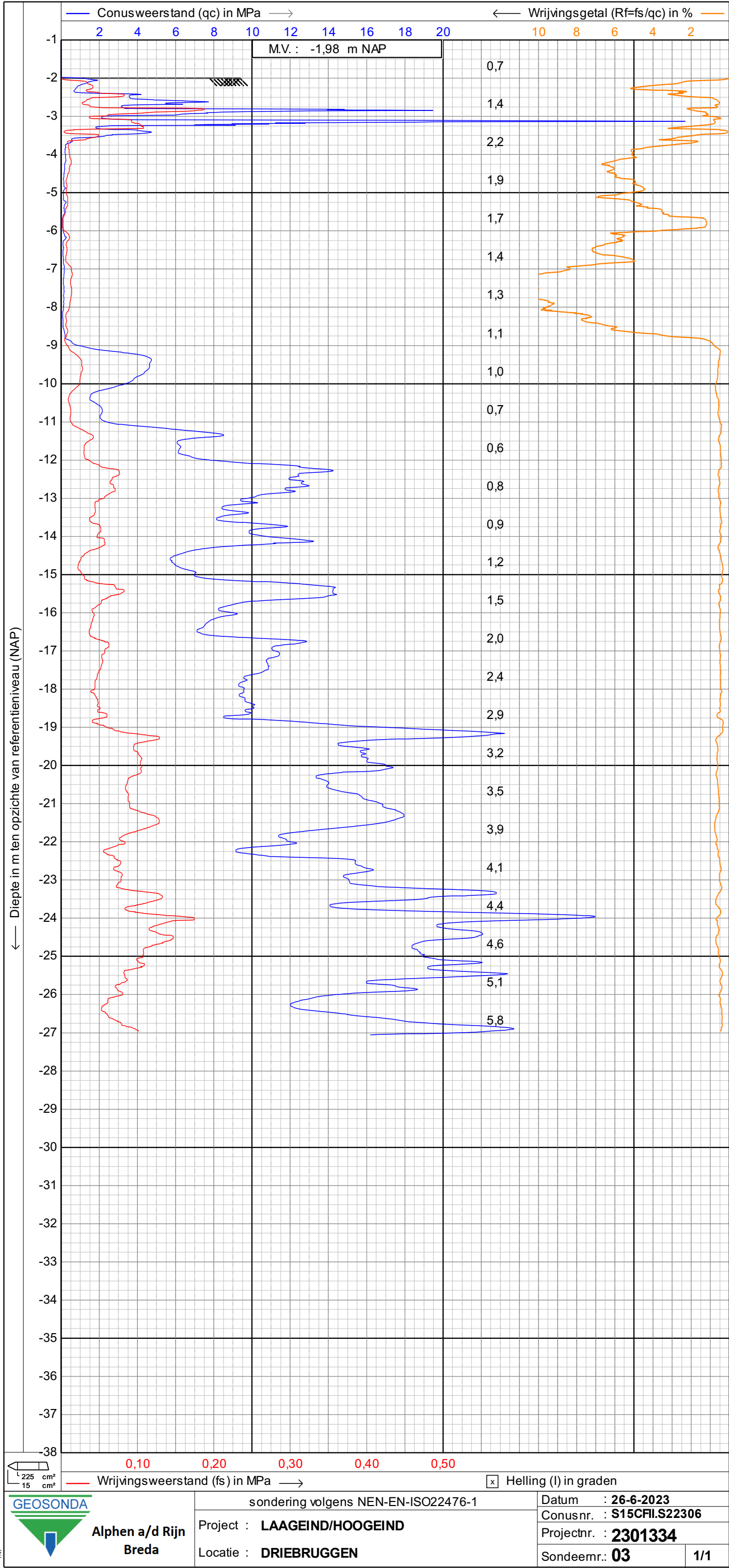
Projectnr. : 2301334

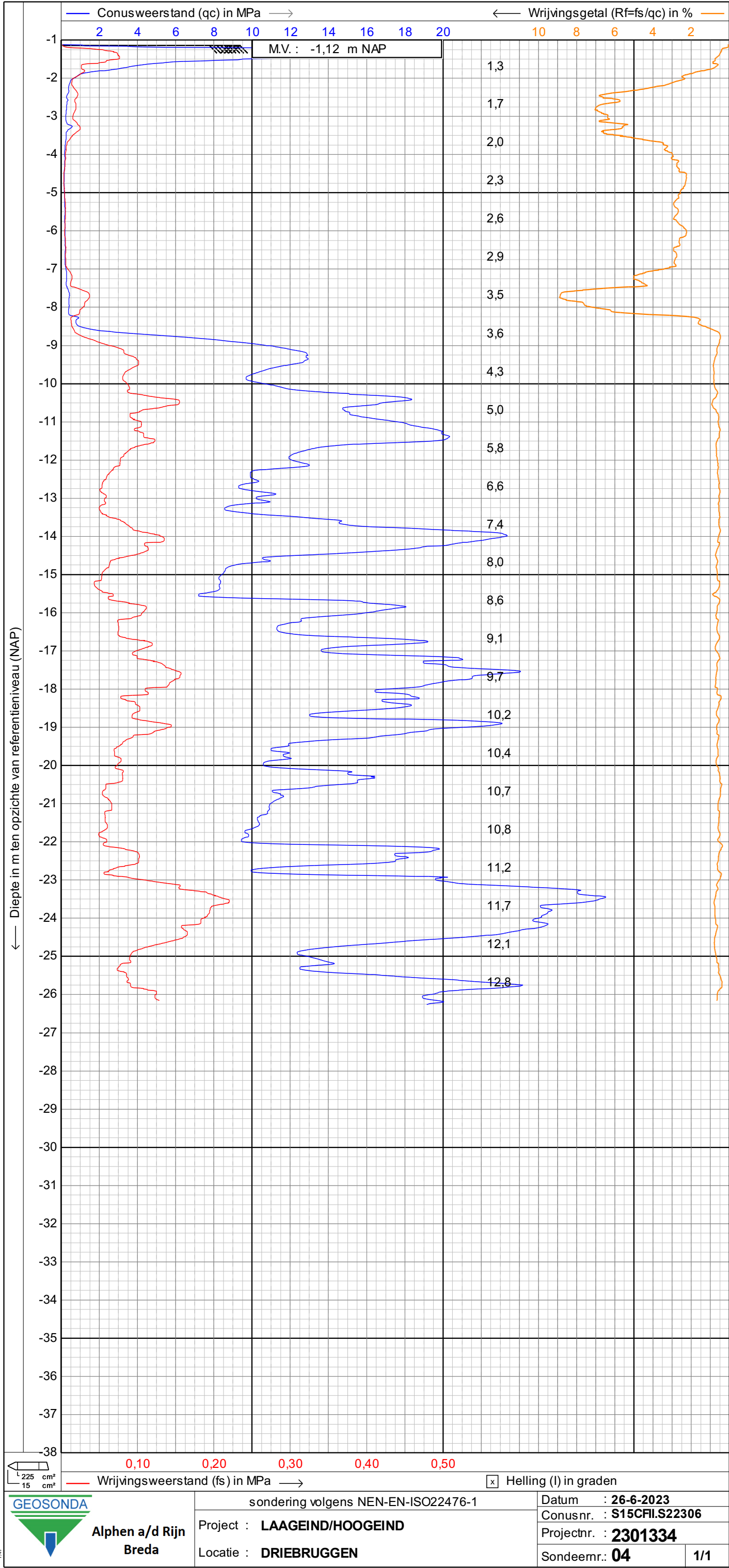
Sondeernr.: 01

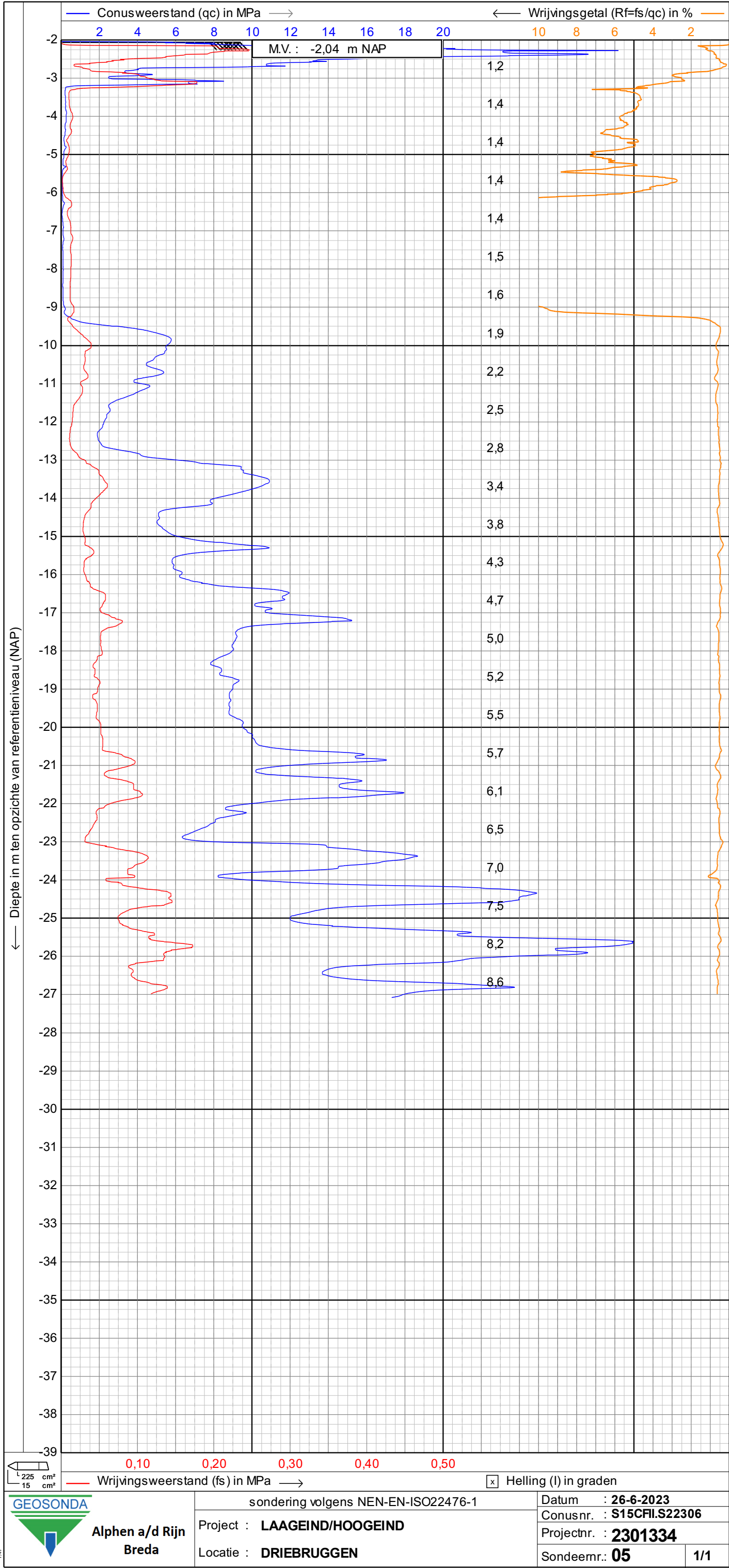
1/1

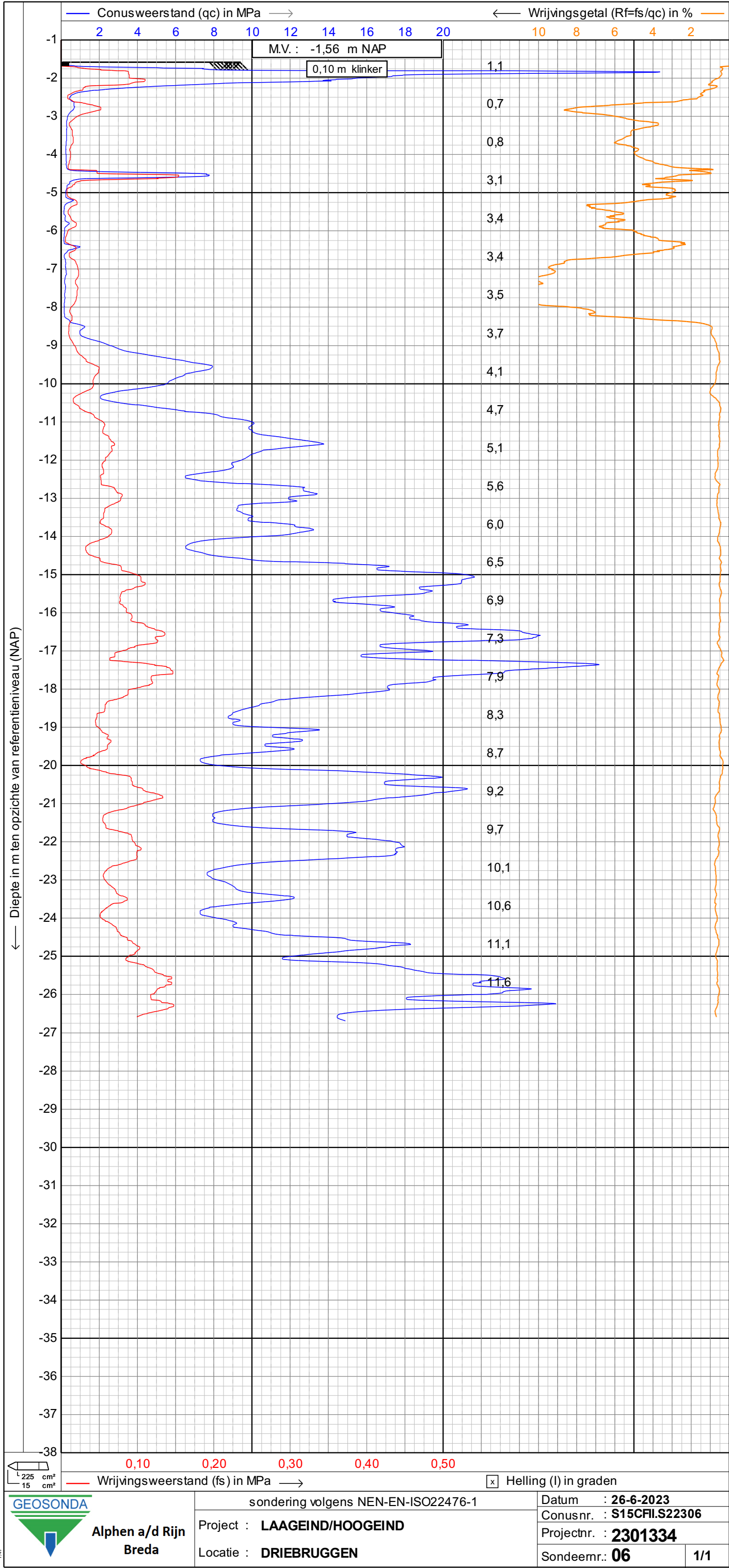


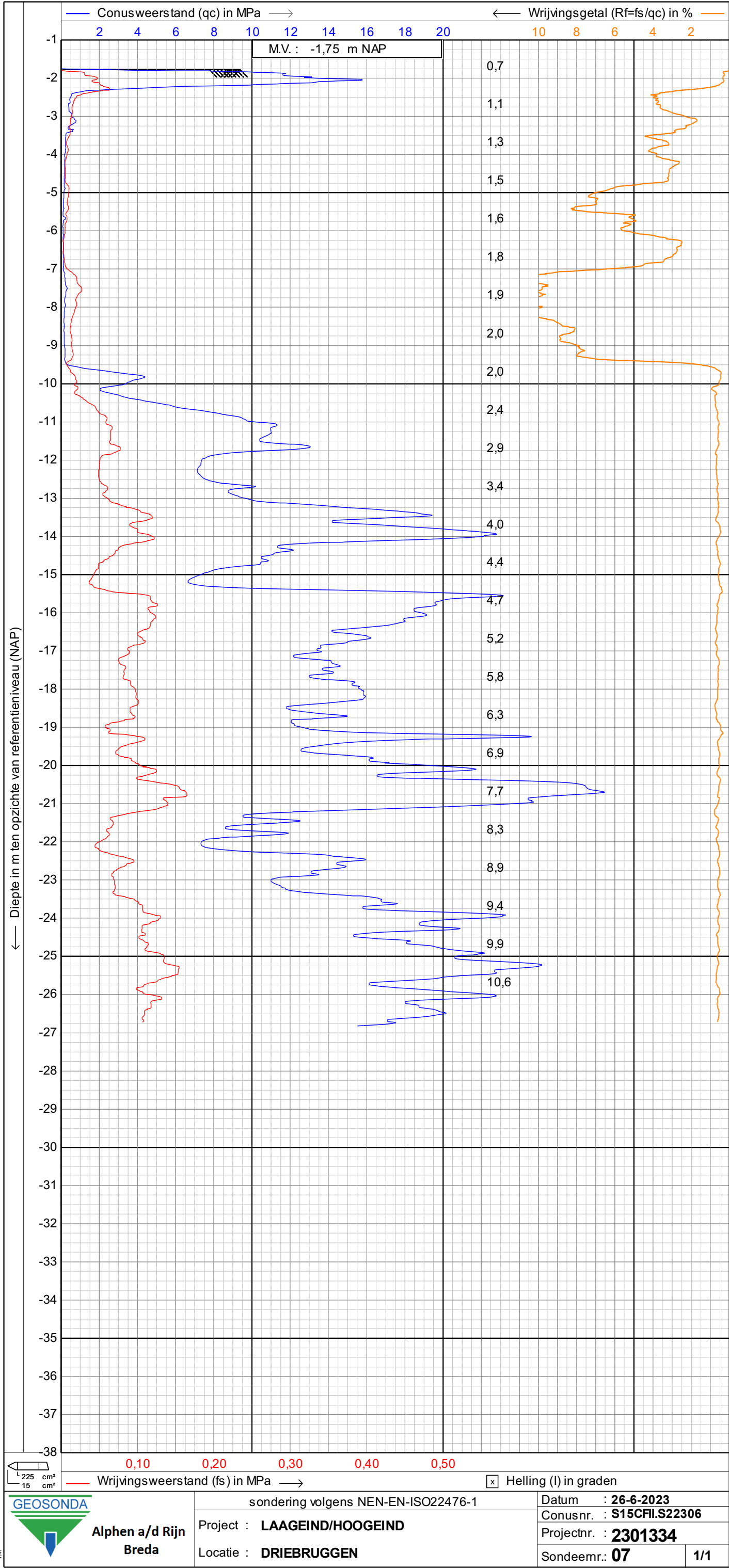


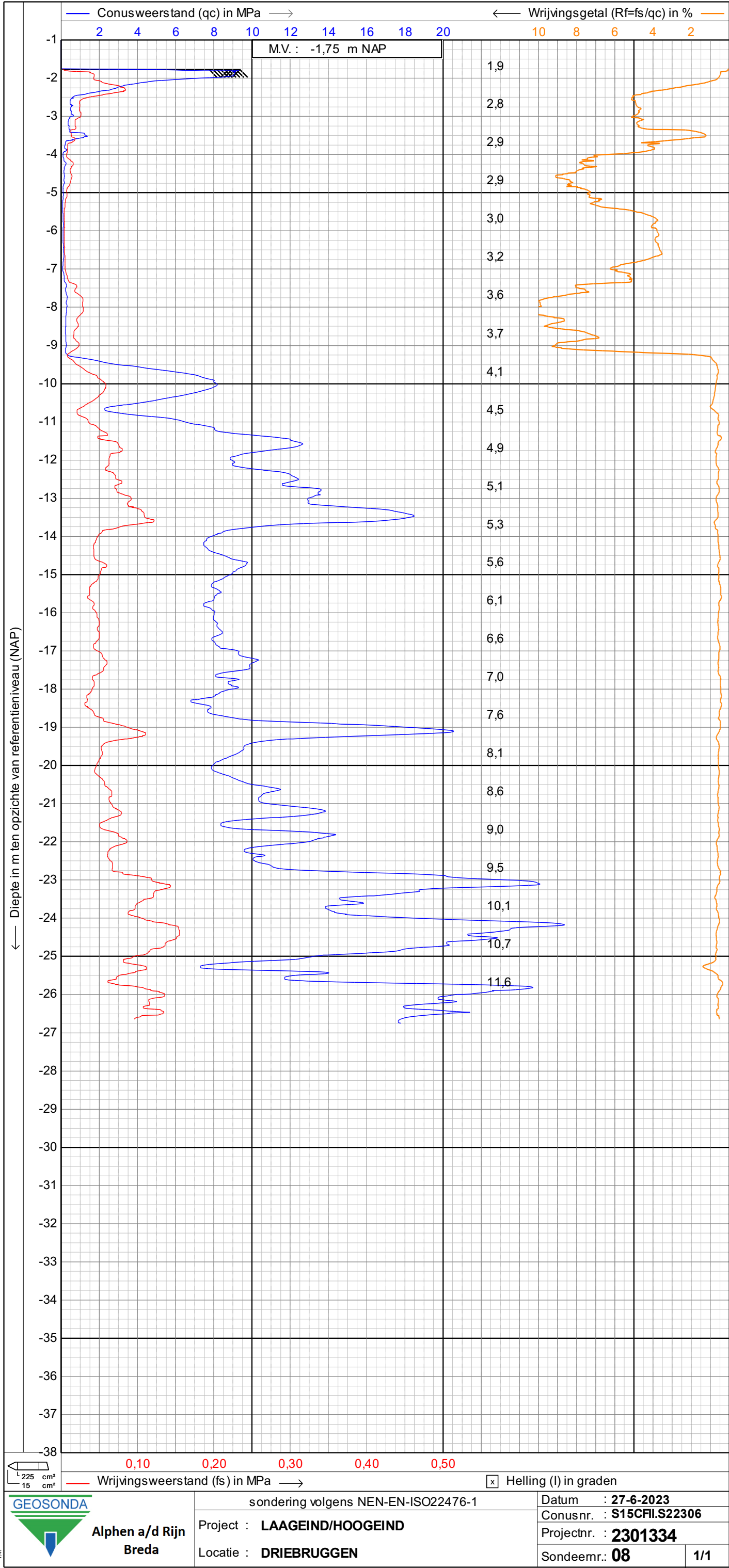


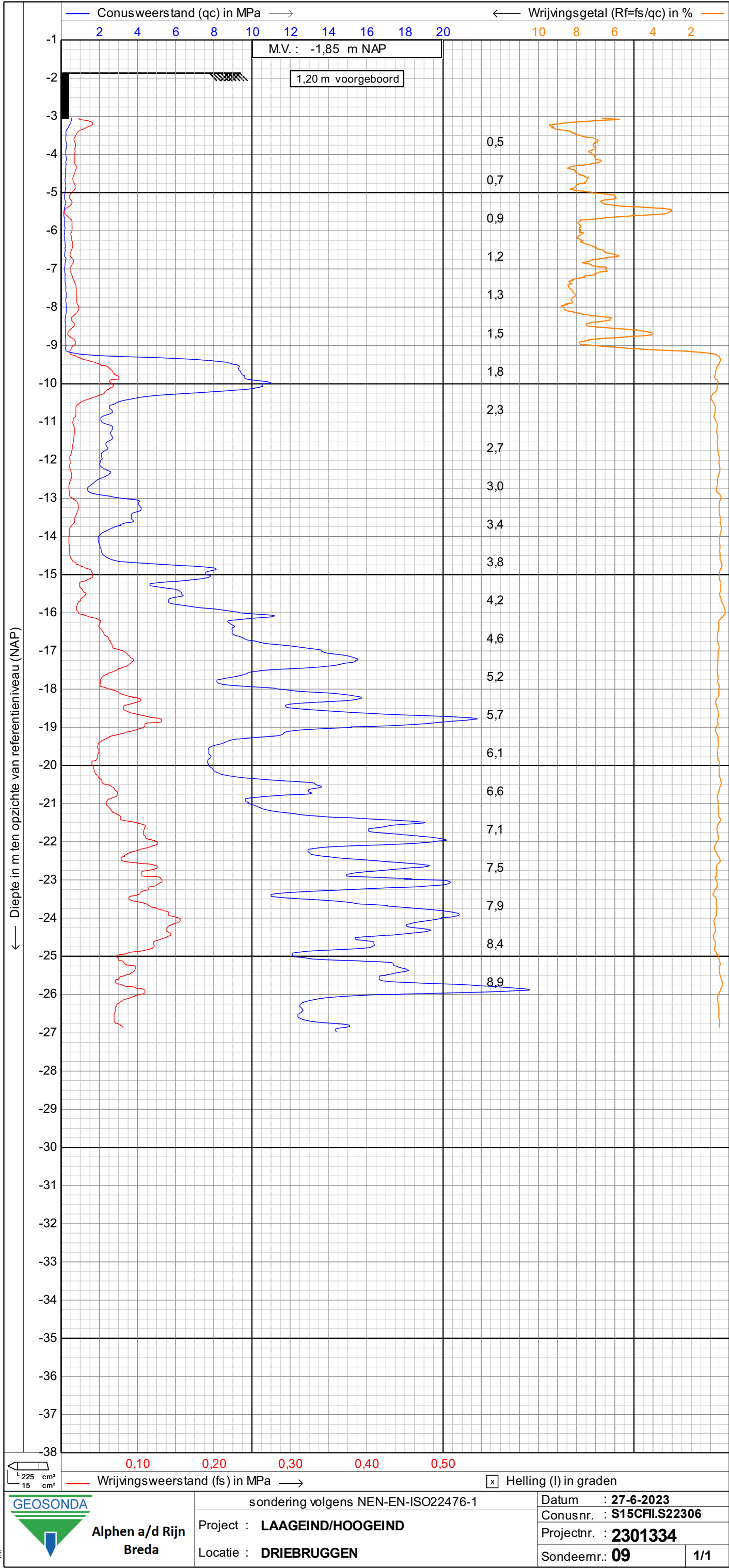


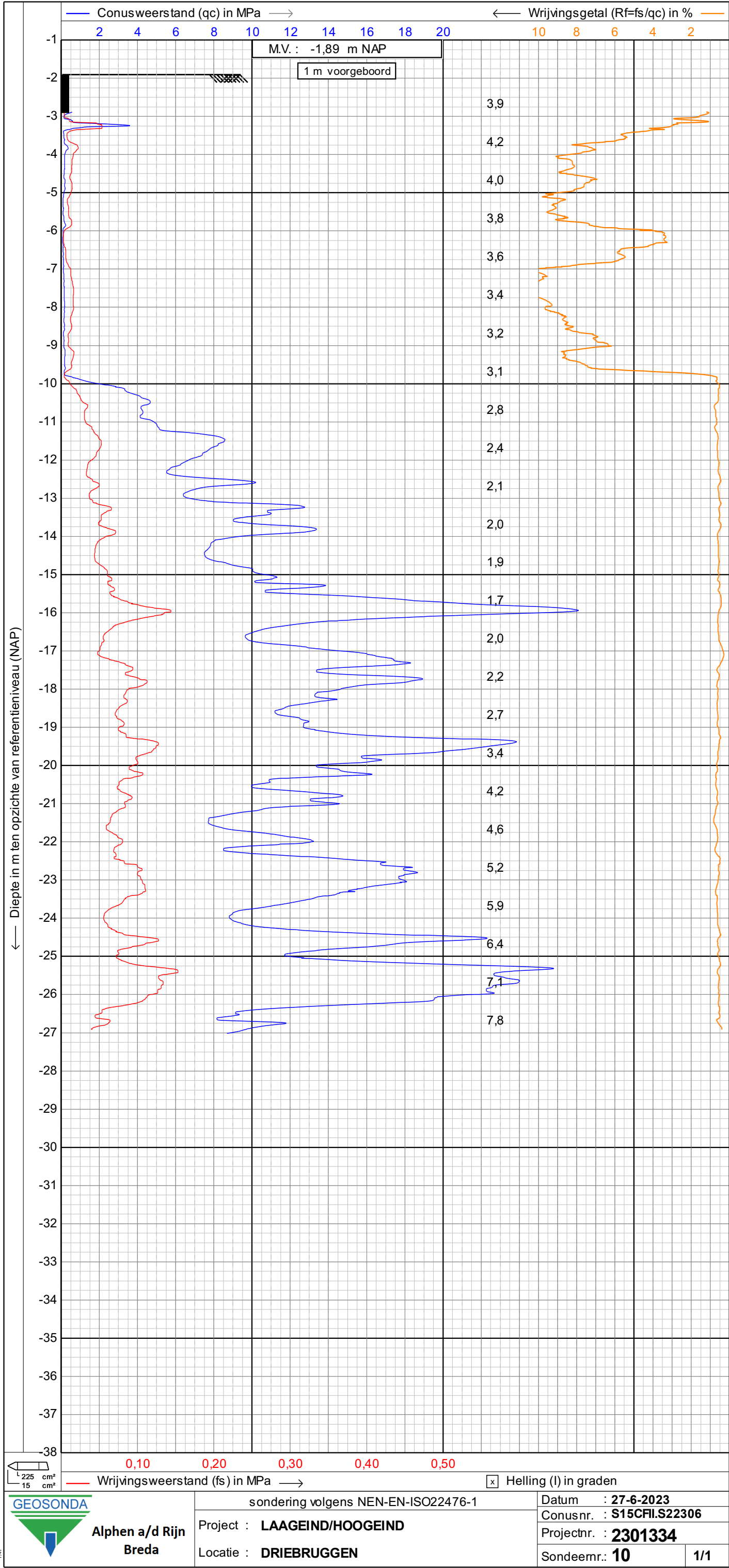




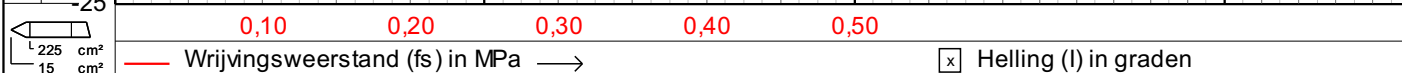
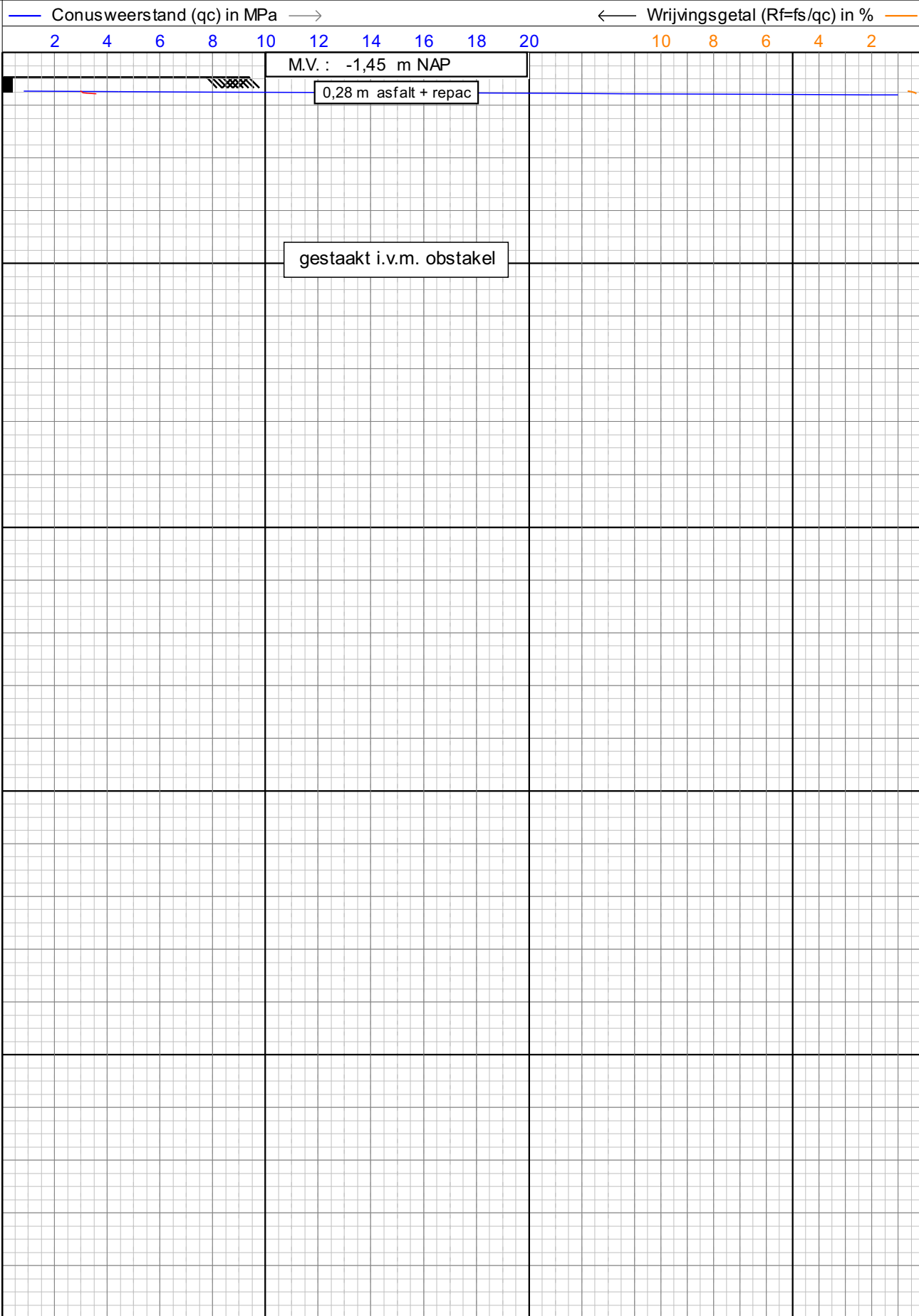








← Diepte in m ten opzichte van referentieniveau (NAP)



Alphen a/d Rijn
Breda

sondering volgens NEN-EN-ISO22476-1

Project : **LAAGEIND/HOOGGEIND**

Locatie : **DRIEBRUGGEN**

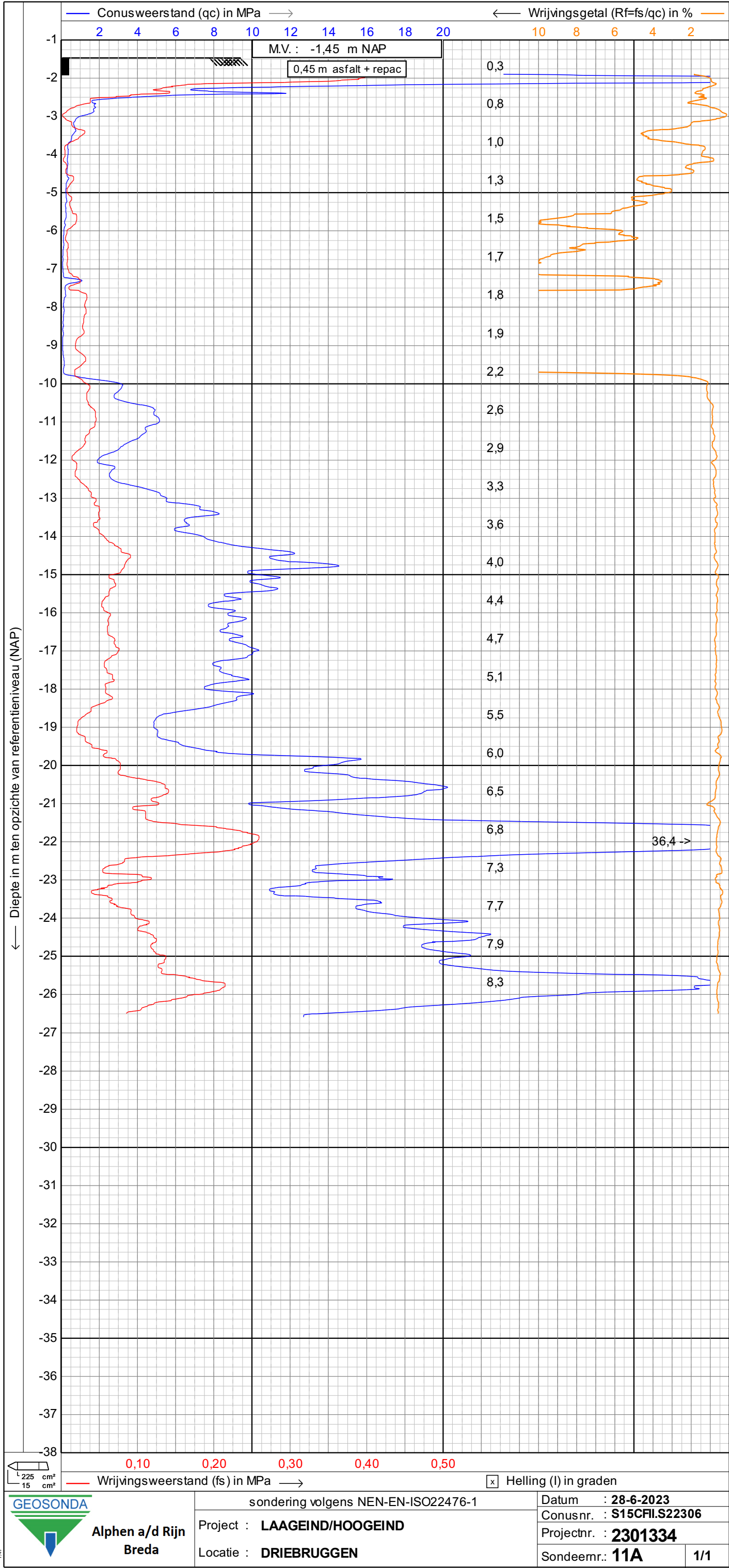
Datum : **28-6-2023**

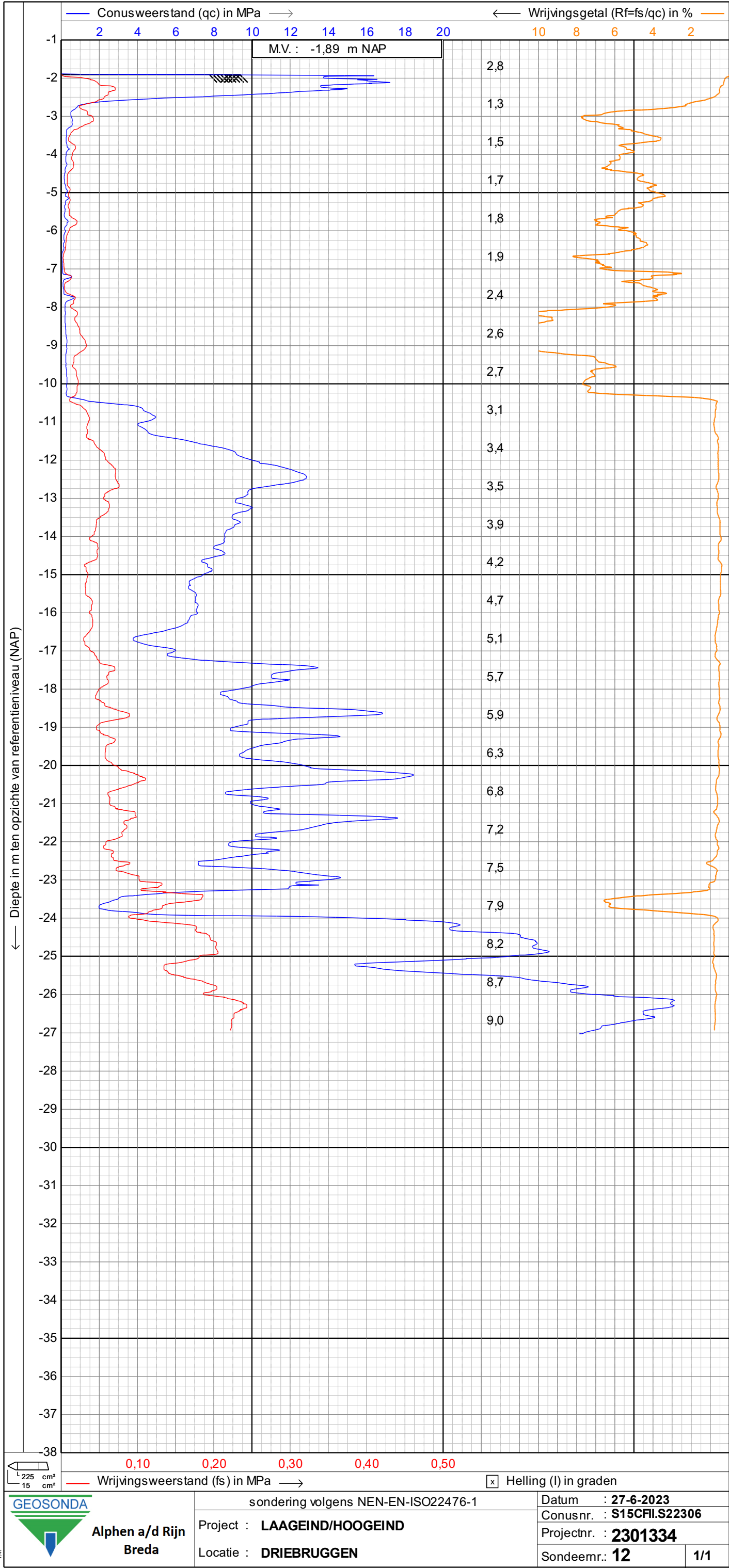
Conusnr. : **S15CFIL.S22306**

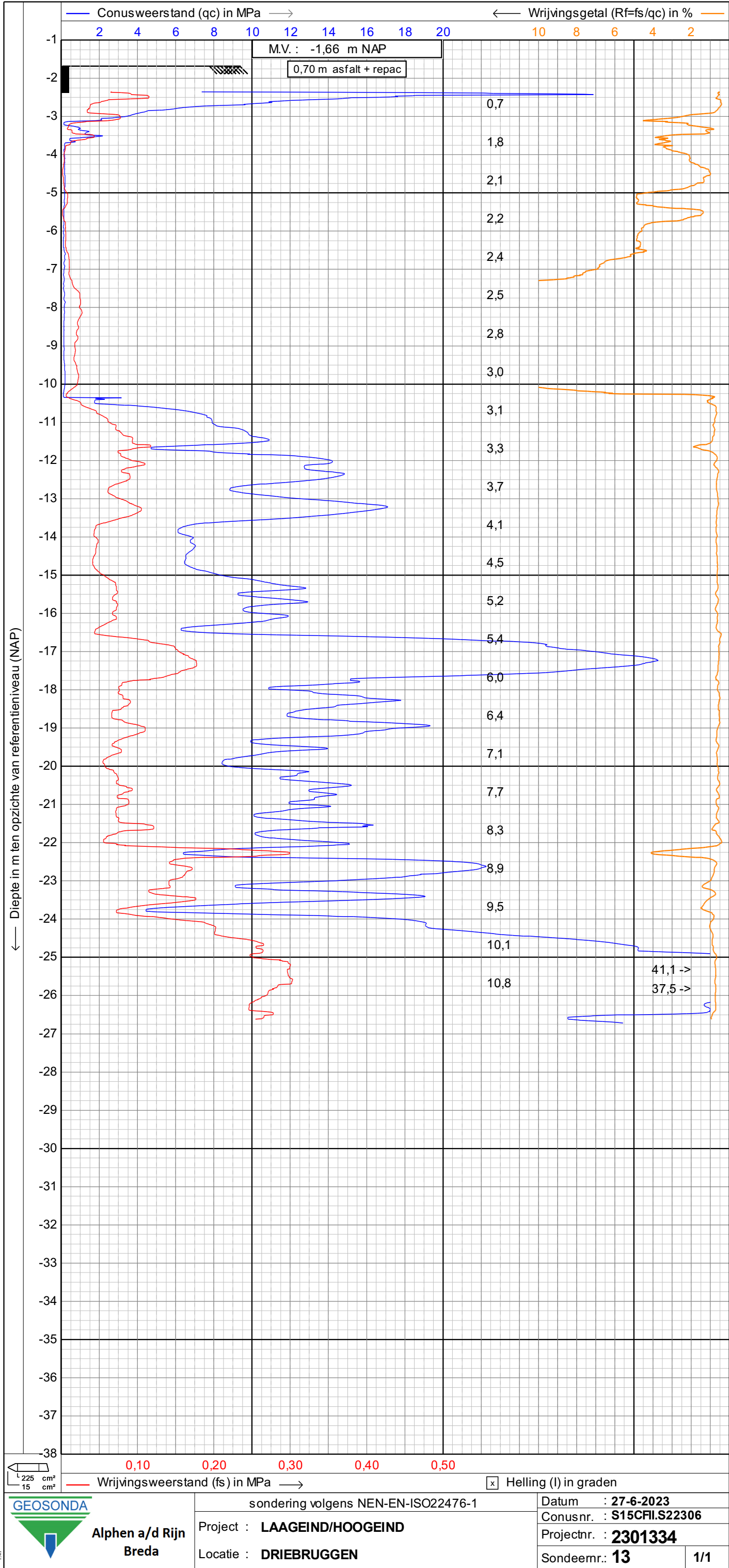
Projectnr. : **2301334**

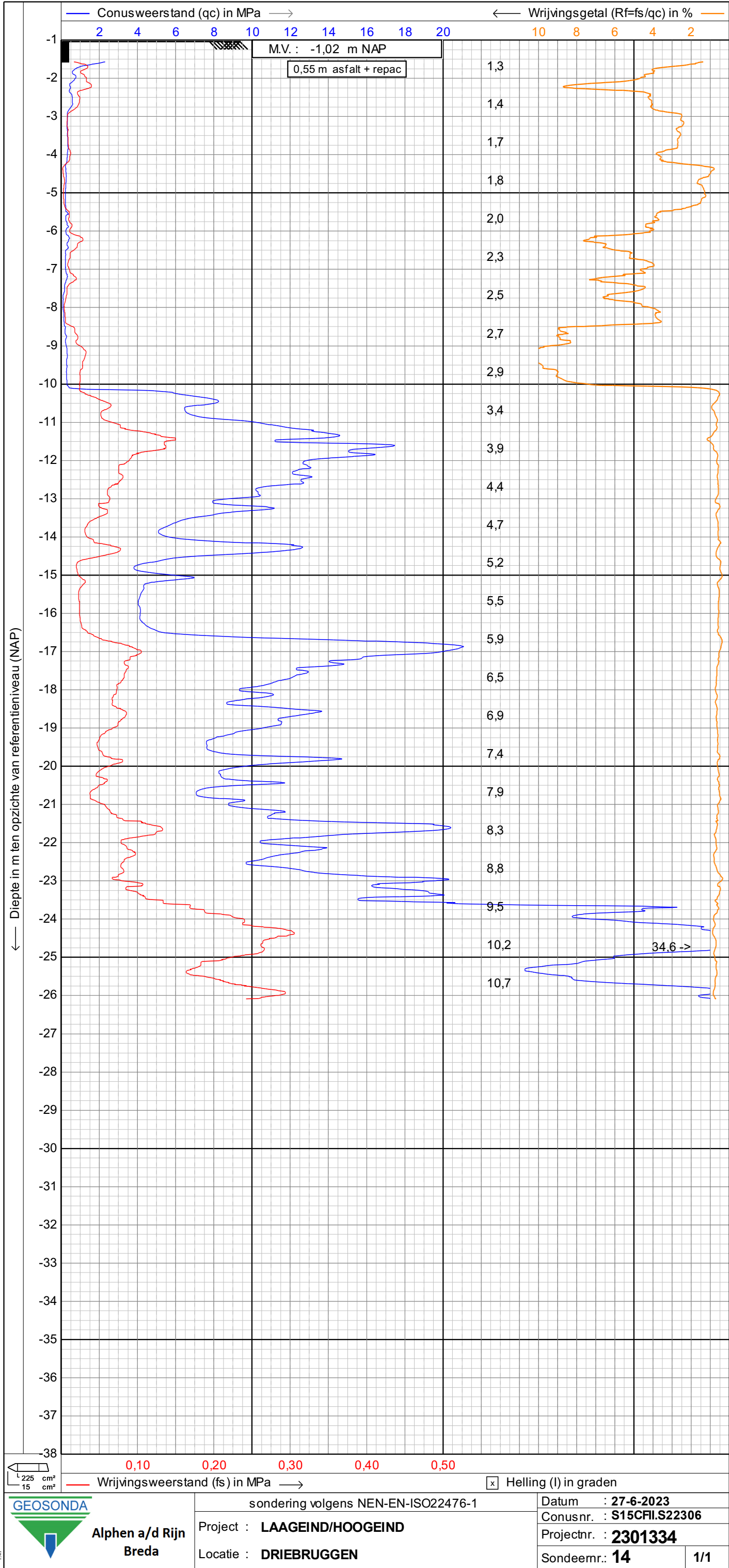
Sondeernr.: **11**

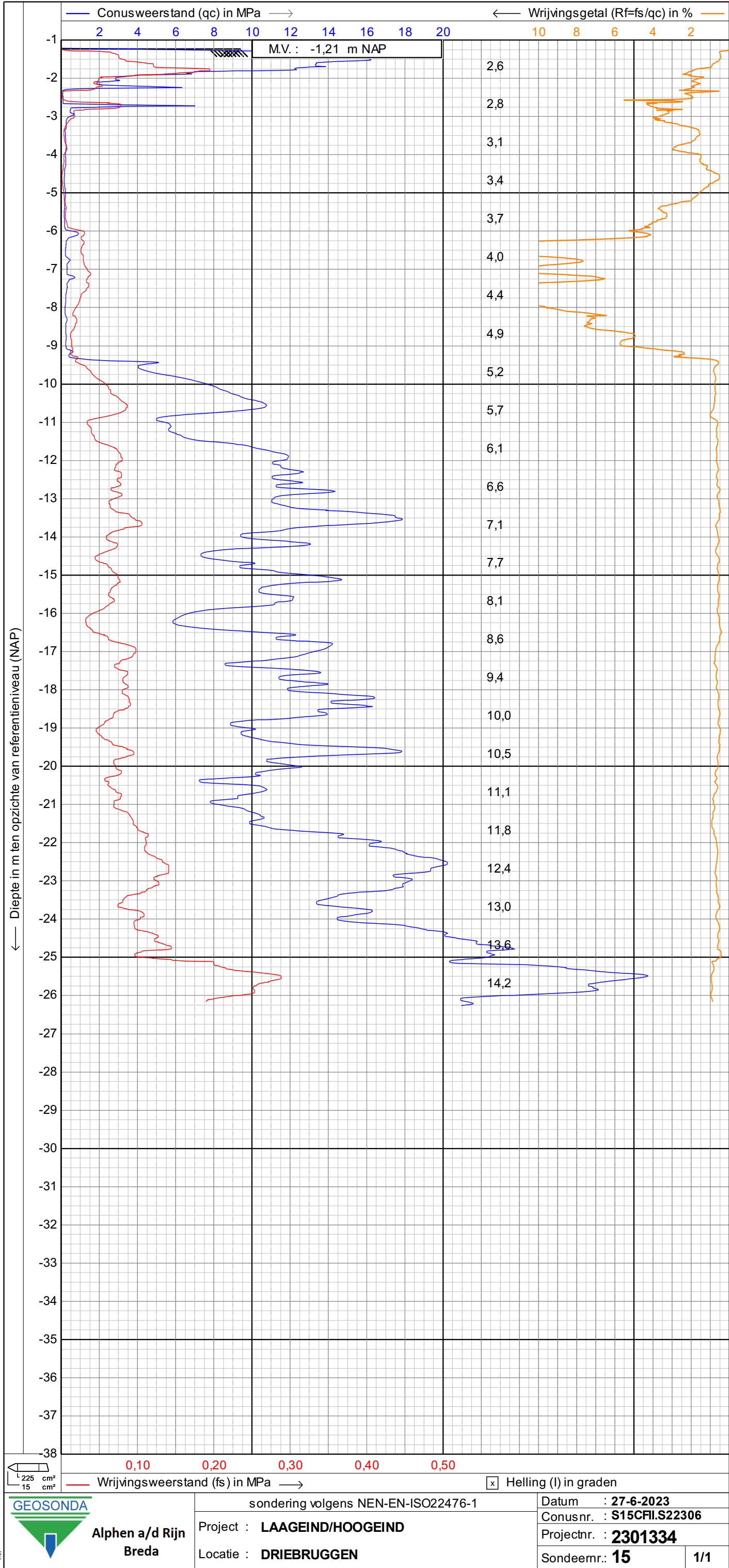
1/1

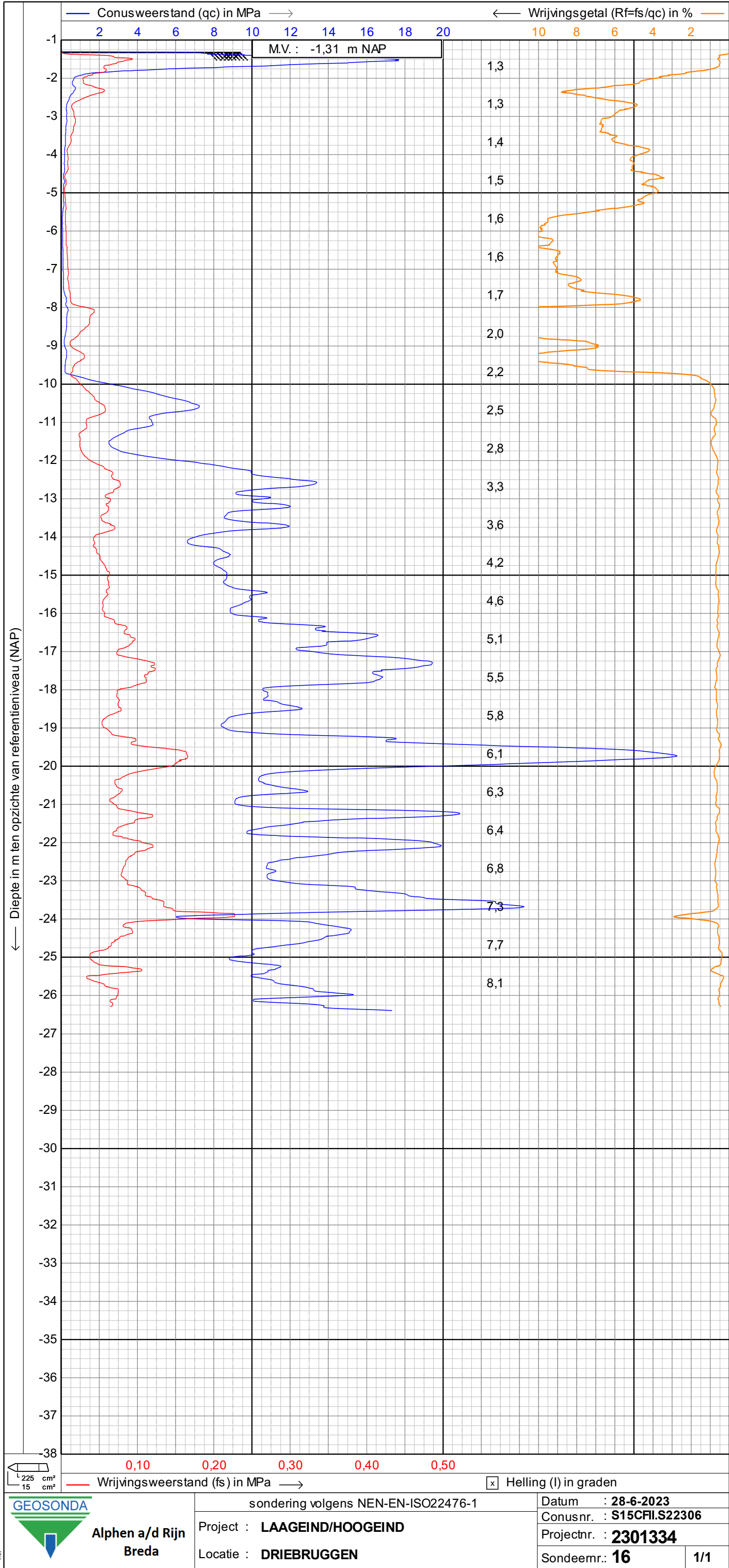


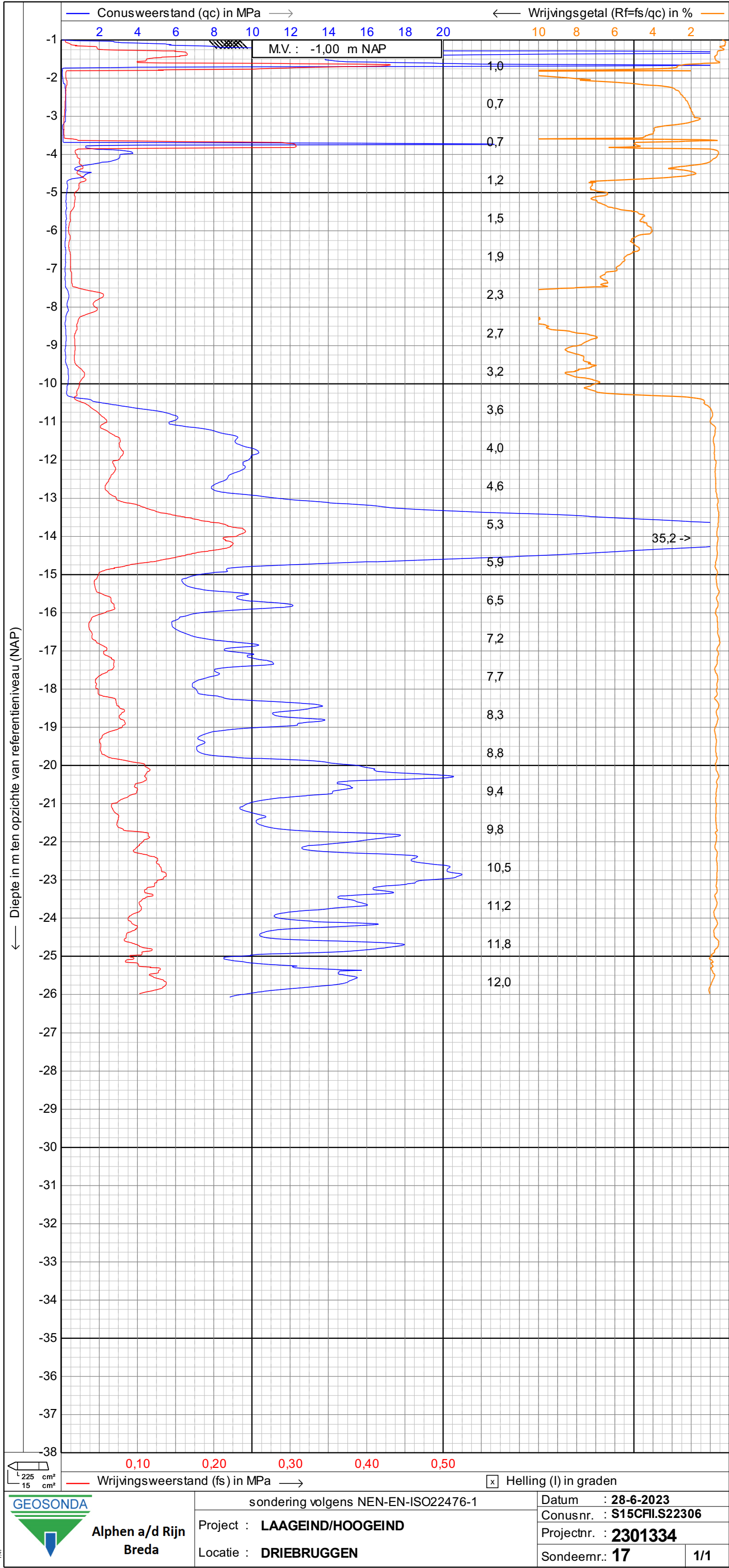




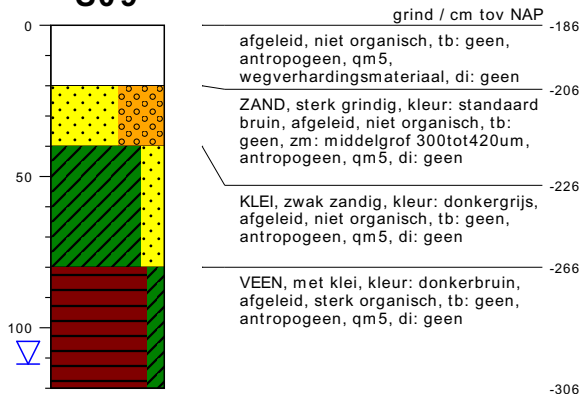






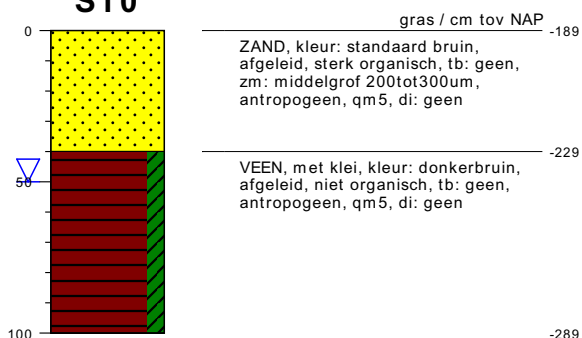


S09



type **grondboring**
 datum **27-06-2023**
 boormeester **rup19**
 bemonsteringsprocedure **ISO22475d1v2006**
 beschrijfkwaliteit **klasse2geroerd**
 beschrijflocatie **veld**
 beschrijfpprocedure **ISO14688d1v2019c2020**
 boorprocedure **SIKB2001vanafV6.0**
 type maaiveld **geenBodemgebruik**
 tijdelijke verbuizing **nee**

S10



type **grondboring**
 datum **27-06-2023**
 boormeester **rup19**
 bemonsteringsprocedure **ISO22475d1v2006**
 beschrijfkwaliteit **klasse2geroerd**
 beschrijflocatie **veld**
 beschrijfpprocedure **ISO14688d1v2019c2020**
 boorprocedure **SIKB2001vanafV6.0**
 type maaiveld **grasland**
 tijdelijke verbuizing **nee**

bodemprofielen

onderzoek **LAAGEIND/HOOGTEIND TE DRIEBRUGGEN**
 projectcode **2301334**
 getekend conform **NEN-EN-ISO 14688**
 kader aanlevering **publiekeTaak**
 kader inwinning **controleOnderzoek**
 kaderstellende procedure **EN1997d2v2007**
 vakgebied **geotechniek**





GEOSONDA

Curieweg 19 | 2408 BZ Alphen aan den Rijn | +31 (0) 172 449 822

Franse Akker 13 | 4824 1L Breda | +31 (0) 76 522 0566

info@geosonda.nl

www.geosonda.nl



ABO-Group (www.abo-group.eu) is een verzameling van gespecialiseerde ingenieursbureaus gericht op geotechniek, milieu en bodemsanering. ABO-Group is via haar ingenieursbureaus actief in België, Nederland en Frankrijk.



BODEM

Bodemonderzoek, grondverzetstudies, sediment- en baggerspecie-onderzoek, bodemsaneringsprojecten, archeologie, asbest



MILIEU

Milieuaudits, vergunningen, natuur- en landinrichting, natuurlijke rijkdommen en biodiversiteit, brownfieldmanagement



GEOTECHNIEK

Veldonderzoek: sonderingen, boringen, akoestisch doormeten palen
Advisering: fundering, zetting, stabiliteit, damwand, bouwput, verharding, bemaling, infiltratie, wateroverlast, trillingen

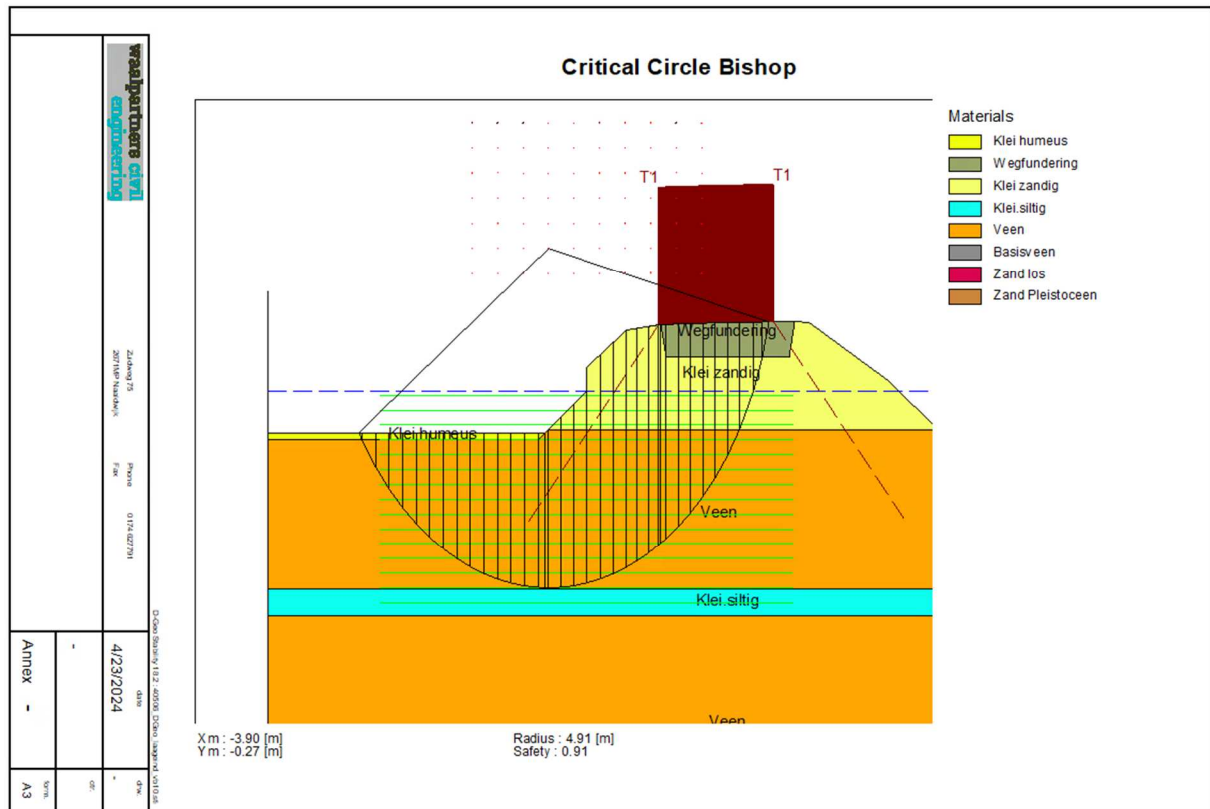


ENERGIE

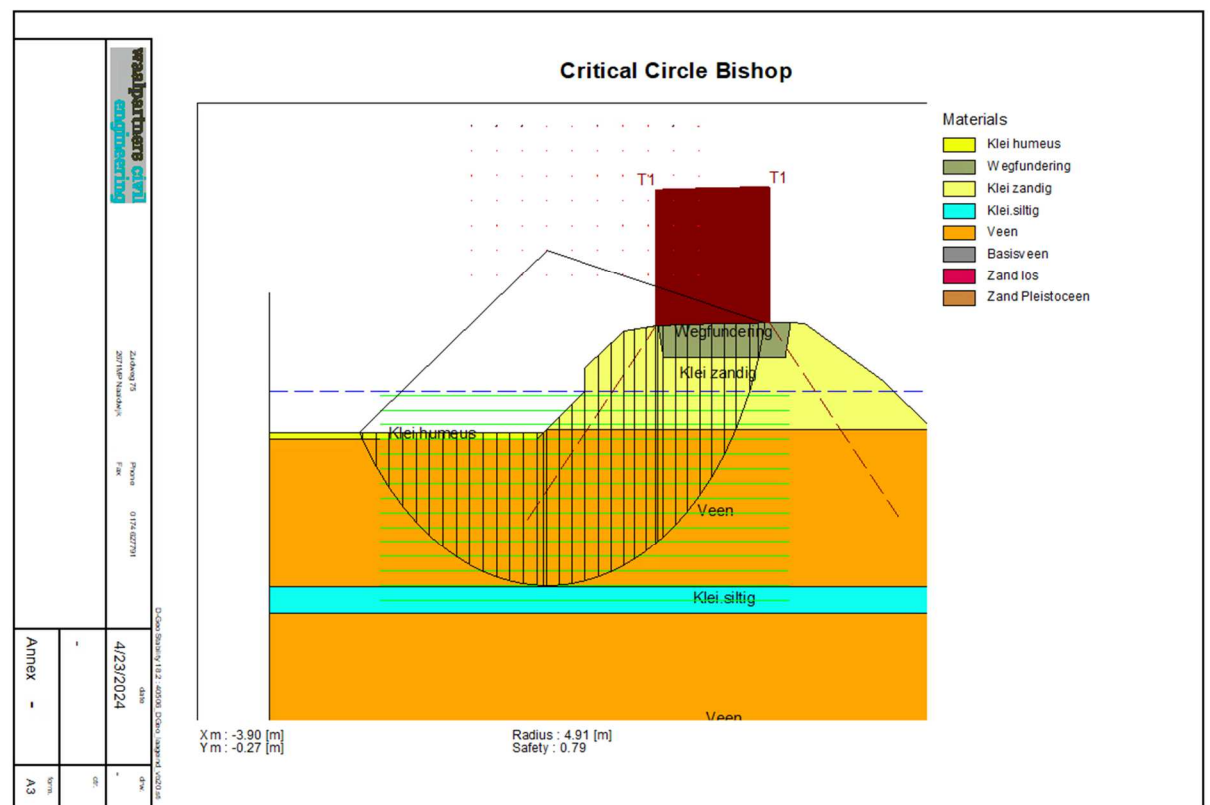
Laboratorium: classificatie, sterkte en consolidatie
Energiestudies en -plannen, certificaten, energiebuffering en 'smart grids', energie- en procesmetingen, studies klimaatverandering

Visit our website:

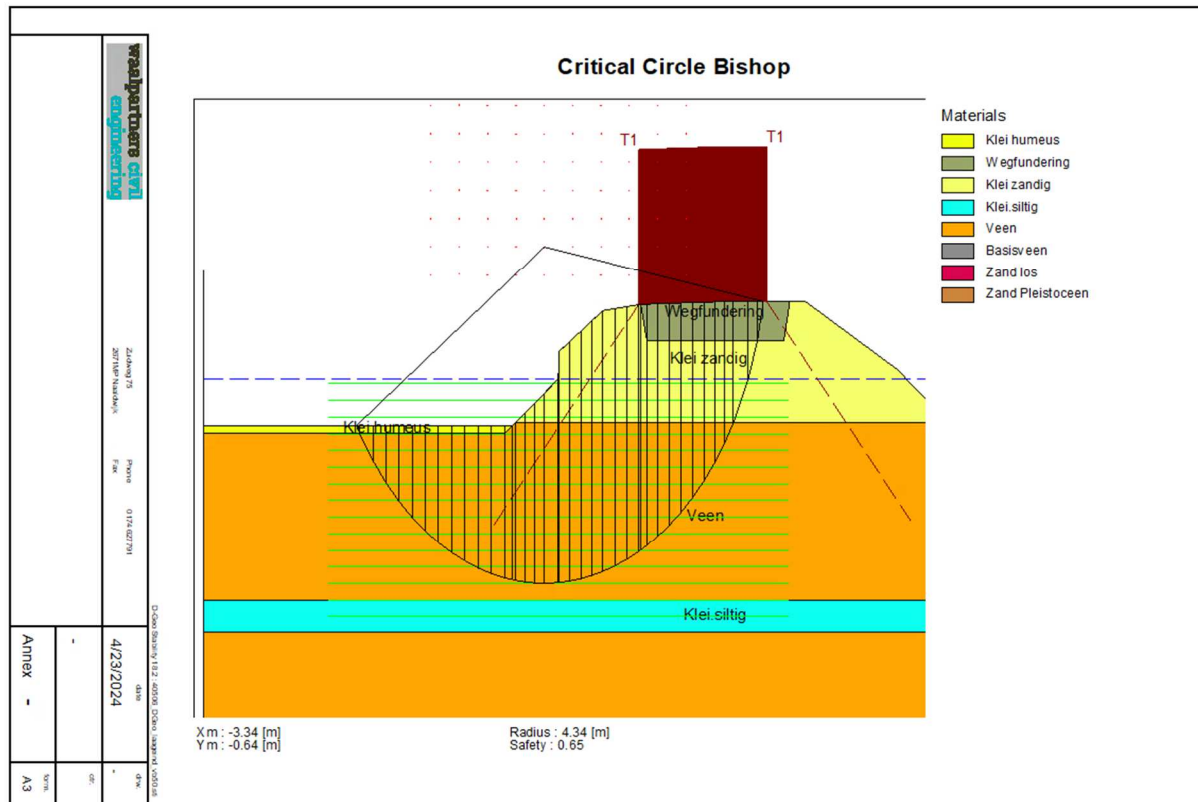




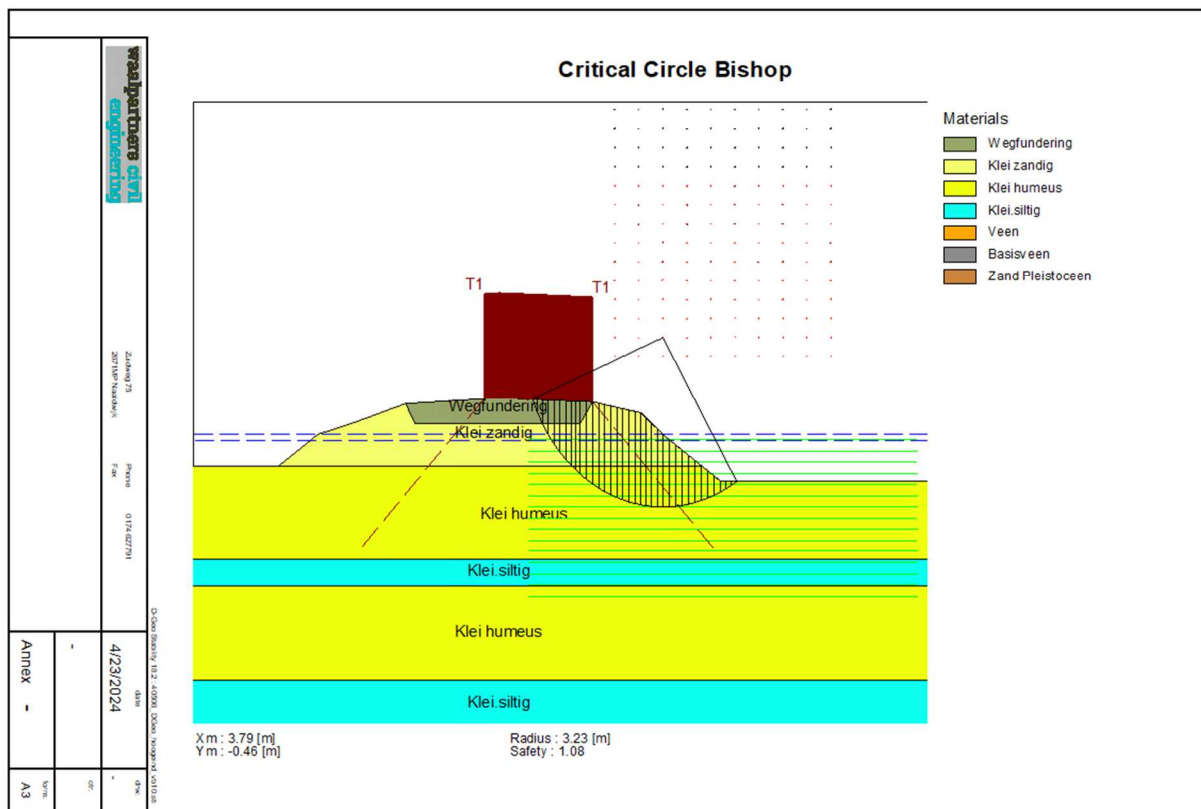
Laageind 10 ton



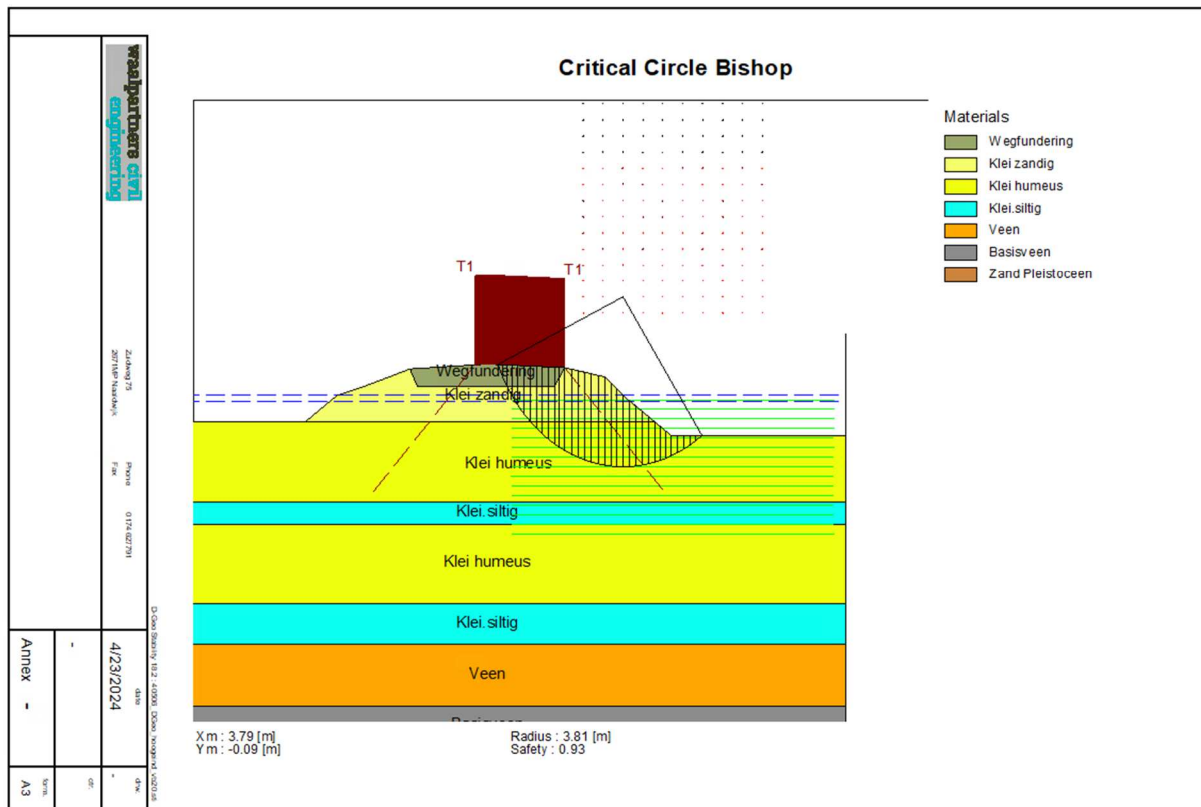
Laageind 20 ton



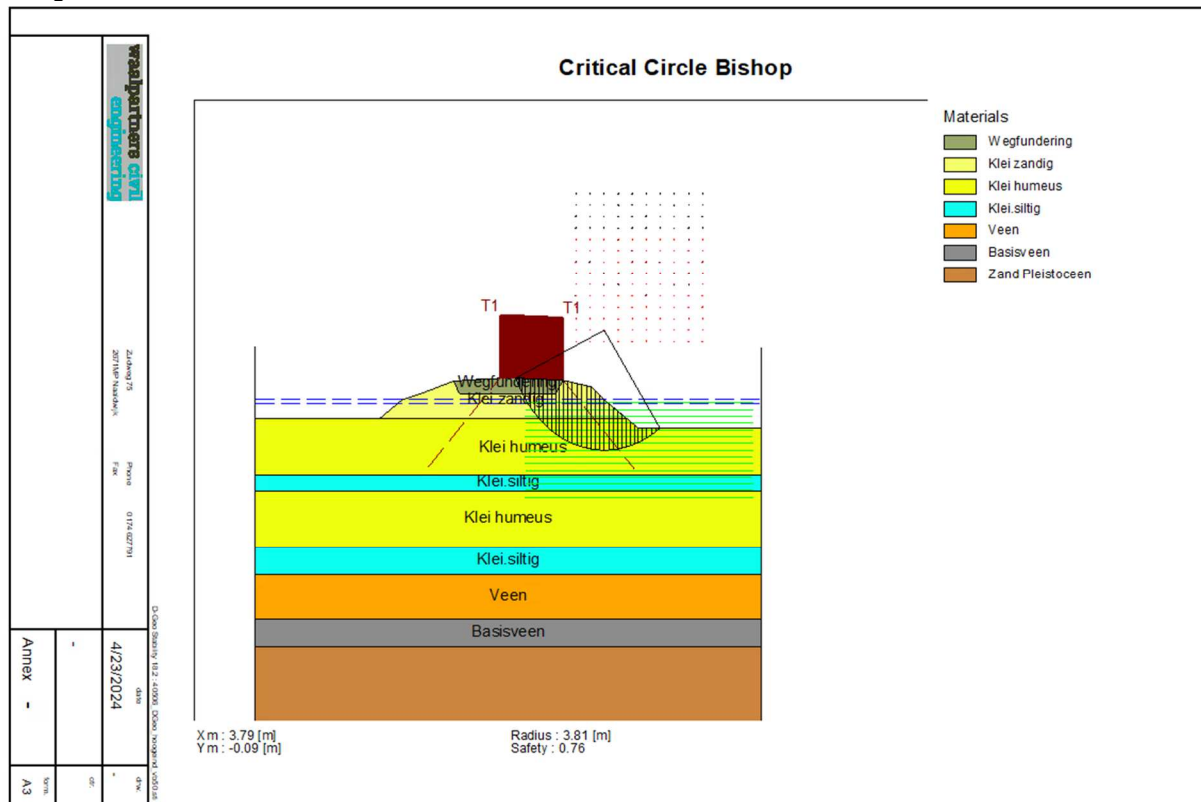
Laageind 50 ton



Hoog eind 10 ton



Hoogeind 20 ton



Hoogeind 50 ton

Per e-mail

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

onze ref. DF/NB/11005730

uw ref. -

inzake advies verhaal onderhoudskosten C-wegen

5.1.2e

advocaat

5.1.2e

f (070) 515 30 32

5.1.2e 5.1.2e @pelsrijcken.nl

22 juni 2017

Geachte 5.1.2e,

De gemeente beheert circa zestig kilometer weg met een breedte- en gewichtsbepierking (hierna: C-wegen). Deze beperkingen zijn van kracht omdat de C-wegen door de situering of constructie en uit het oogpunt van de verkeersveiligheid niet geschikt zijn om bereden te worden door brede en/of zware voertuigen.

Het onderhoud van deze wegen brengt hoge lasten met zich voor de gemeente. Omdat onvoldoende handhavend zou worden opgetreden tegen het gebruik van deze wegen door te brede en/of te zware voertuigen, is de gemeente voornemens om het ontheffingenbeleid te wijzigen met dien verstande dat een financiële bijdrage als voorwaarde aan de ontheffing wordt verbonden.

U heeft mij verzocht om te adviseren over de vraag of het mogelijk is om een verdedigbaar ontheffingenbeleid te formuleren waarbij de gebruiker betaalt voor het gebruik van de C-wegen, indien en voor zover het voertuig meer weegt dan op basis van de aanwezige borden is toegestaan. Een nadere vraag is of het mogelijk is om de kosten voor onderhoud van deze wegen via een gemeentelijke heffing op de schadeveroorzaker te verhalen. Hierbij voldoe ik graag aan uw verzoek. Dit advies is in samenspraak met mijn collega's 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en ondergetekende tot stand gekomen.

Hierna geven wij eerst antwoord op uw vraag. Vervolgens geven wij een toelichting.

BEANTWOORDING VRAAG

Vraag

In hoeverre is het voor de gemeente mogelijk om de kosten voor onderhoud van C-wegen via een gemeentelijke heffing of middels een voorwaarde aan de ontheffing op de schadeveroorzaker te verhalen?

Antwoord

Dit is niet mogelijk gebleken. Het risico op rechterlijke vernietiging van deze wijze van verhaal van onderhoudskosten is groot.

MANAGEMENTSAMENVATTING

- Hoewel gemeenten de wettelijke plicht hebben om wegen te onderhouden, is niet expliciet voorgeschreven op welke wijze zij dit onderhoud moeten bekostigen.
- De gemeentelijke heffing waarmee de onderhoudskosten van wegen op de schadeveroorzaker kunnen worden verhaald, moet zijn grondslag vinden in de Gemeentewet of een andere wet in formele zin.
- Op grond van artikel 229 lid 1 Gemeentewet kunnen gemeenten gebruiksrechten heffen.
- Op grond van artikel 80 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting (Mrb) is het een gemeente echter niet toegestaan om rechten te heffen voor het gebruik van wegen. De kosten voor onderhoud van C-wegen kunnen om die reden niet via het heffen van gebruiksrechten op de schadeveroorzaker worden verhaald, nu dit in feite een heffing voor het gebruik van wegen door zware voertuigen betreft.
- Op grond van artikel 229 lid 2 Gemeentewet kunnen gemeenten genotsrechten heffen (leges) mits het gaat om dienstverlening die rechtstreeks en in overheersende mate verband houdt met een individualiseerbaar belang.
- Ter zake onderhoud van wegen is geen sprake van een dienst in de zin van artikel 229 lid 2 Gemeentewet terwijl het onderhoud evenmin een individueel belang van een aanvrager dient. Het heffen van leges is daarom evenmin mogelijk ten behoeve van het verhalen van de onderhoudskosten van wegen.
- Het verdisconteren van de kosten van het onderhoud van C-wegen in het tarief van de leges (genotsrecht) voor het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag is evenmin mogelijk omdat deze in een té ver verwijderd verband staan van de dienstverlening (het verlenen van de ontheffing).

- Op grond van artikel 149a lid 4 WVV geldt dat de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag en het verlenen van een ontheffing ten laste worden gebracht van de aanvrager. Dit betreffen de genotsrechten zoals hierboven genoemd waar de kosten van onderhoud van wegen niet toe behoren. Artikel 149a WVV biedt derhalve geen grondslag tot het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing.
- Artikel 150 WVV biedt grondslag tot het verbinden van voorschriften aan een ontheffing waaronder in beginsel een financiële voorwaarde begrepen zou kunnen worden. Artikel 80 Mrb verbiedt evenwel rechten te heffen voor het gebruik van wegen, welke bepaling in de weg staat aan het verbinden van een financiële voorwaarde ten behoeve van het onderhoud van C-wegen aan de ontheffing voor het gebruik van die C-wegen voor zware voertuigen. Het verbinden van een financiële voorwaarde aan de ontheffing, zou een doorkruising van het verbod in artikel 80 Mrb betekenen.
- Nu een wettelijke grondslag in strijd is met het verbod van artikel 80 Mrb, levert het verbinden van een buitenwettelijke voorwaarde aan de ontheffing eveneens strijdigheid op met genoemde bepaling. Ook een buitenwettelijke voorwaarde is derhalve niet mogelijk.
- Gelet op bovenstaande raden wij af om het ontheffingenbeleid zodanig te wijzigen dat de mogelijkheid wordt opgenomen tot het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing.
- De kans op vernietiging van een dergelijke (voorwaarde aan de) ontheffing is groot wanneer die ter toetsing wordt voorgelegd.

TOELICHTING

1 Het verhalen van onderhoudskosten via heffen van rechten

1.1 Wettelijk kader

Artikel 15 Wegenwet bepaalt dat de gemeente verplicht is een weg te onderhouden, wanneer zij die weg tot openbare weg heeft bestemd. Op grond van artikel 16 Wegenwet moet de gemeente er ook voor zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren.

Daarvan zijn uitgezonderd de wegen welke door het Rijk, de provincie of het waterschap worden onderhouden of de wegen waarop door een ander tol wordt geheven.

Hoewel gemeenten dus de wettelijke plicht hebben om deze wegen te onderhouden, is niet expliciet voorgeschreven op welke wijze zij dit onderhoud moeten bekostigen.

De uitvoering van een publieke taak kan worden bekostigd door het heffen van belastingen. Ingevolge artikel 219 lid 1 Gemeentewet mogen gemeenten echter geen andere belastingen heffen dan de belastingen die in de Gemeentewet of een andere wet in formele zin zijn genoemd. Gemeenten kunnen dus niet zelf nieuwe belastingen

bedenken waarvoor de wet in formele zin geen concrete basis biedt. Dit betekent dat de gemeentelijke heffing waarmee de onderhoudskosten van de wegen op de schadeveroorzaker worden verhaald, zijn grondslag moet vinden in de Gemeentewet of in een andere wet in formele zin.

Hoewel het aantal gemeentelijke belastingen aanzienlijk is, is in dit kader slechts relevant het heffen van rechten omdat aan de voorwaarden van de overige gemeentelijke heffingen op voorhand niet wordt voldaan. Artikel 229 lid 1 Gemeentewet bepaalt dat gemeenten bevoegd zijn tot het invoeren van gebruiks- en genotsrechten.

1.2 Verhalen onderhoudskosten via gebruiksrechten

Op grond van artikel 229 lid 1 onderdeel a Gemeentewet kunnen gemeenten rechten heffen ter zake van (i) het gebruik overeenkomstig de bestemming van (ii) voor de openbare dienst bestemde gemeentebezittingen of van voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen die (iii) bij de gemeente in beheer of in onderhoud zijn. Voor het heffen van gebruiksrechten dient er derhalve aan drie cumulatieve voorwaarden te worden voldaan. Aan deze drie voorwaarden lijkt in dit geval te worden voldaan.

Aan het heffen van gebruiksrechten ter zake van het gebruik van C-wegen staat echter de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (hierna: Mrb) in de weg.

Ingevolge artikel 80 Mrb kan, behoudens de wettige bevoegdheid tot heffing van tol, de bevoegdheid van de provincies ingevolge de Provinciewet tot het heffen van opcenten op de motorrijtuigenbelasting en de bevoegdheid van gemeenten ingevolge de Gemeentewet tot het heffen van parkeerbelastingen, *ter zake van het gebruik van de weg* met motorrijtuigen namelijk geen belasting worden geheven door andere publiekrechtelijke lichamen dan de rijksoverheid.

Artikel 14 lid 5 Wegenwet juncto artikel 2 Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 bieden een voorbeeld van een wettelijke bevoegdheid tot tolheffing. Op grond van deze artikelen is de Minister van I&M bevoegd tol te heffen voor gedeeltelijke bekostiging en financiering van deze wegen. De gemeente beschikt echter niet over een dergelijke wettelijke bevoegdheid met betrekking tot de C-wegen.

Op grond van artikel 80 Mrb is het de gemeente derhalve niet toegestaan om rechten te heffen voor het gebruik van wegen. Dit betekent dat de kosten voor onderhoud van de C-wegen niet door de Gemeente via het heffen van gebruiksrechten op de schadeveroorzaker kunnen worden verhaald.

1.3 Verhalen onderhoudskosten via genotsrechten

1.3.1 Inleiding

In artikel 229 lid 1 onderdeel b Gemeentewet is de wettelijke regeling voor de genotsrechten opgenomen. Onder deze rechten vallen ook leges. Heffing van genotsrechten is mogelijk als het gaat om (i) het genot van (ii) door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte (iii) diensten. Er dient derhalve aan drie cumulatieve voorwaarden te worden voldaan.

Ad. iii Dienst

In dit geval verricht de Gemeente in feite twee handelingen. Ten eerste betreft dit het in behandeling nemen van een aanvraag voor een ontheffing. Ten tweede onderhoudt de Gemeente de C-wegen.

Van een dienst in de zin van artikel 229 lid 1 onderdeel b Gemeentewet is sprake als het gaat om dienstverlening die rechtstreeks en in overheersende mate verband houdt met een individualiseerbaar belang.¹

Ter zake van het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag kan worden geconcludeerd dat er sprake van een dienst in de zin van artikel 229 lid 1 onderdeel b Gemeentewet. Deze dienstverlening houdt rechtstreeks verband met dienstverlening ten behoeve van een individualiseerbaar belang van de aanvrager.

Ter zake van het onderhoud aan de C-wegen lijkt echter geen sprake van een dienst in de zin van artikel 229 lid 1 onderdeel b Gemeentewet. Het onderhouden van wegen is op basis van de Wegenwet een publiekrechtelijke taak van de gemeente, omdat dit plaatsvindt in het kader van het algemene belang. Hierbij wordt niet rechtstreeks en in overheersende mate het individuele belang van een aanvrager gediend. Ter zake van het onderhoud aan de wegen is ons inziens dan ook geen sprake van een dienst in de zin van artikel 229 lid 1 Gemeentewet. Dit betekent dat er met betrekking tot deze handelingen niet aan de overige voorwaarden voor het heffen van genotsrechten hoeft te worden getoetst.

Ad. i Genot

Ter zake van het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag is er sprake van genot door de aanvrager.

Ad. ii Door of vanwege het gemeentebestuur verstrekt

Onder gemeentebestuur wordt ieder bevoegd orgaan van de gemeente verstaan. In dit geval kan er van uit worden gegaan dat een bevoegd orgaan van de Gemeente de ontheffingsaanvraag in behandeling neemt.

Uit vorenstaande volgt dat de Gemeente ter zake van het onderhoud aan de wegen geen genotsrechten kan heffen. Met betrekking tot het in behandeling nemen van een

¹ HR 9 september 2011, ECLI:NL:HR:2011:BQ4105 en HR 28 oktober 2016, ECLI:NL:HR:2016:2426.

ontheffingsaanvraag voor het gebruik van de C-wegen kan de Gemeente wél genotsrechten heffen. Uit de jurisprudentie blijkt dat een dergelijke heffing niet in strijd is met artikel 80 Mrb.

Uit HR 30 mei 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1833, volgt dat de heffing van leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor de afgifte van een ontheffing niet kan worden beschouwd als een belasting, geheven ter zake van het, na die ontheffing veelal, maar niet noodzakelijkerwijs altijd, volgende, gebruik van de weg met motorrijtuigen.

De vraag rijst daarom of de kosten van het onderhoud aan de C-wegen in het tarief van het genotsrecht voor het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag zouden kunnen worden verdisconteerd. Die vraag wordt in de volgende paragraaf (over de voor de heffing van leges geldende opbrengstnorm) behandeld.

1.3.2 Opbrengstnorm

De hoogte van het tarief van rechten wordt beperkt door de opbrengstnorm uit artikel 229b lid 1 Gemeentewet. Deze bepaling regelt dat de tarieven zodanig moeten worden vastgesteld dat de geraamde baten van die verordening niet uitgaan boven de geraamde lasten ter zake. Dit betekent dat de tarieven maximaal kostendekkend mogen zijn. Met de geraamde lasten ter zake wordt aangegeven dat het moet gaan om lasten die (i) voortvloeien uit de belastbare dienstverlening of daarmee voldoende verband houden en (ii) die op de gemeente drukken. Rechten mogen dus in beginsel slechts worden geheven ter vergoeding van de kosten die door die dienstverlening worden veroorzaakt.² Dit zijn de zogenoemde 'directe kosten'.

Kosten die slechts zijdelings met de belastbare dienstverlening samenhangen en nagenoeg geheel andere doeleinden dienen, mogen niet worden toegerekend.³

De vraag of de geraamde baten niet hoger zijn dan de geraamde lasten wordt in beginsel beoordeeld op het niveau van de gehele legesverordening. Zoals volgt uit paragraaf 1.3.1 bestaat de verrichtte dienst waarover de Gemeente een genotsrecht kan heffen uit het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag.

Gebleken is dat het onderhoud aan de C-wegen niet als dienst in de zin van artikel 229 Gemeentewet worden aangemerkt. Tussen het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag en het onderhoud aan de C-wegen bestaat weliswaar een verband, nu door de ontheffingen er (kans op) schade aan de C-wegen ontstaat. De onderhoudskosten hangen ons inziens echter onvoldoende samen met de dienstverlening ter zake waarvan de leges worden geheven, te weten het verlenen van de ontheffing. Dit betekent dat het op grond van artikel 229b lid 1 Gemeentewet niet

² Kamerstukken II 1988/89, 20 565, nr. 5, p. 9.

³ HR 31 maart 1999, ECLI:NL:HR:1999:AA2720.

mogelijk zal zijn om de financiële bijdrage voor het onderhoud aan de wegen in het tarief van de gebruiksrechten te verdisconteren.

Zoals hiervoor al opgemerkt, kan de Gemeente met betrekking tot het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag voor het gebruik van de C-wegen wel genotsrechten heffen. De (aanvullende) vraag is of in het legestartief voor deze ontheffing een component kan opgenomen voor voorzieningen die getroffen moeten worden om het vernieuwde ontheffingsstelsel in te voeren. De voorzieningen waar uw Gemeente hierbij op doelt betreffen niet het onderhoud van de wegen in het plassengebied, maar onder meer het online kunnen aanvragen van een ontheffing en het plaatsen van beweegbare panelen die op bar-codes reageren.

Invoeringskosten van heffingen, alsmede de kosten van communicatie en voorlichting ter zake, voor zover niet behorend tot de beleidskosten en beleidsvaststelling, behoren in beginsel tot de kosten die verhaalbaar zijn.⁴ Kosten voor het treffen van voorzieningen die samenhangen met de invoering van het ontheffingsstelsel, zoals het mogelijk maken online een aanvraag in te dienen voor een ontheffing (automatiseringskosten) zijn ons inziens aan die dienstverlening toe te rekenen kosten. Het is derhalve aannemelijk dat die invoeringskosten in het legestartief mogen worden verdisconteerd.⁵

Het is ons inziens echter de vraag of de kosten die zijn verbonden aan de plaatsing van de beweegbare panelen in het legestartief mogen worden verdisconteerd. Kosten die niet rechtstreeks samenhangen met de belastbare dienstverlening van het bestuursorgaan kunnen niet worden toegerekend. Bepalend hierbij is of de kosten (direct) door de dienstverlening worden veroorzaakt. Zoals vermeld bestaat de dienst van de Gemeente uit het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag. De kosten zien op de plaatsing van de beweegbare panelen. Met deze panelen worden de breedte-en gewichtsbeperkingen gehandhaafd. De panelen voorkomen dat voertuigen zonder ontheffing gebruik maken van de wegen. Daarom is het de vraag of deze kosten voldoende rechtstreeks samenhangen met dan wel veroorzaakt worden door de door de Gemeente verrichte dienstverlening inhoudende het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag. De kosten dienen ons inziens voornamelijk een ander doel, namelijk het voorkomen van gebruik van de weg door (brede/zware) voertuigen zonder ontheffing. Daar komt bij dat kosten van handhaving, toezicht en controle niet kunnen worden verhaald.⁶ Reden daarvoor is dat het niet gewenst is dat kosten individueel worden verhaald op degenen voor wie de dienst wordt verleend.

Indien de kosten van de plaatsing van de beweegbare panelen op de aanvragers van een ontheffing zouden worden verhaald, worden de aanvragers geconfronteerd met

⁴ Handreiking kostentoerekening, heffingen rechten en tarieven, 10 oktober 2014, par. 4.2.4 (<https://vng.nl/files/vng/handreiking-kostentoerekening-heffingen-rechten-en-tarieven-2014.pdf>)

⁵ Handreiking kostentoerekening, heffingen rechten en tarieven, 10 oktober 2014, par. 4.1.3.

⁶ Handreiking kostentoerekening, heffingen rechten en tarieven, 10 oktober 2014, par. 4.3.2 en verdiepingstekst 27.

kosten die de facto zijn gemaakt ter handhaving van de breedte-en gewichtsbependingen. Er is echter wel enige samenhang tussen de kosten van de beweegbare panelen en het verlenen van de ontheffing, nu zonder de beweegbare panelen in het geheel niet door zware/brede voertuigen op deze wegen zou kunnen worden gereden. Of dit voldoende is om een deel van de kosten (voor de beweegbare delen van de panelen) wel in het legestartief voor de ontheffing op te nemen is ons inziens onzeker en niet zonder risico.

1.4 Conclusie

Wij zien geen mogelijkheid om de kosten van het onderhoud van de weg via het heffen van rechten op de schadeveroorzaker te verhalen. Op grond van artikel 80 Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 is het de Gemeente niet toegestaan over het gebruik van de C-wegen rechten te heffen. Heffing van genotsrechten is wel mogelijk, maar dit kan alleen ter zake van het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvraag waaronder begrepen kosten voor de voorzieningen die samenhangen met de invoering van het ontheffingsstelsel. Twijfelachtig is of de kosten van de beweegbare panelen in het legestartief verdisconteerd kunnen worden nu op voorhand niet evident is dat deze kosten in een rechtstreeks verband staan met de dienstverlening. In het tarief van dit recht kunnen de kosten voor het onderhoud aan de C-wegen in ieder geval niet worden verdisconteerd omdat deze in een té ver verband van de dienstverlening (het verlenen van een ontheffing) staan.

2 Het verhalen van onderhoudskosten via voorwaarden ontheffing

2.1 Wettelijk kader

Artikel 14 Wegenwet geeft als hoofdregel dat de rechthebbende op en de onderhoudsplichtige van een weg de plicht hebben alle verkeer over de weg te dulden. Het gebruik van een weg kan echter worden beperkt. Op grond van artikel 6 Wegenwet mag het bestaan van een beperking in het gebruik, anders dan krachtens een wettelijk voorschrift tot regeling van het verkeer, mede worden aangenomen op grond van de gesteldheid van de weg en van het gebruik, dat van de weg pleegt gemaakt te worden.

De regels over en beperkingen in het feitelijke gebruik van de weg zijn neergelegd in de WVV en de daarop gebaseerde regels. Artikel 14 WVV bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur en bij ministeriële regeling regels worden vastgesteld betreffende het toepassen van verkeerstekens en onderborden. In dit geval is artikel 62 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV) van belang. Dit artikel bepaalt dat weggebruikers verplicht zijn gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Uit de ontvangen stukken begrijpen wij dat voor de C-wegen de volgende verkeerstekens gelden:

- Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan op het bord is aangegeven (C18);
- Gesloten voor voertuigen waarvan de aslast hoger is dan op het bord is aangegeven (C20);
- Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen, waarvan de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven (C21).

Ingevolge artikel 149 lid 1 sub d WVV juncto artikel 87 RVV is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente (hierna: het college) bevoegd om voor de wegen onder zijn beheer ontheffing te verlenen van deze verkeerstekens.

Het college kan, kortom, een ontheffing verlenen voor het gebruik van C-wegen door voertuigen die breder of zwaarder zijn dan op basis van de aanwezige borden is toegestaan.

Hoewel de WVV mogelijk maakt om een ontheffing te verlenen voor het gebruik van C-wegen door te brede dan wel te zware voertuigen, lijkt de WVV echter niet te voorzien in een mogelijkheid om aan een ontheffing de voorwaarde te verbinden dat de ontheffinghouder financieel bijdraagt in het onderhoud van de wegen. In dit verband komt belang toe aan artikel 149a en 150 WVV.

2.2 Verhalen onderhoudskosten via wettelijke voorwaarde (artikel 149a of 150 WVV)

Artikel 149a lid 4 WVV bepaalt dat de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag en de verlening van een ontheffing ten laste worden gebracht aan de aanvrager. Dit betreft de hiervoor in paragraaf 1.3 genoemde heffing van genotsrechten ter zake van het verlenen van een ontheffing. De kosten voor onderhoud van de wegen vallen daarbuiten. Artikel 149a lid 4 WVV kan dus niet als grondslag worden gebruikt om onderhoudskosten te verhalen op de aanvrager van de ontheffing.

Artikel 150 WVV bepaalt dat aan een ontheffing voorschriften kunnen worden verbonden. Uit de toelichting bij dit artikel volgt niet om wat voor soort voorschriften het dient te gaan. De jurisprudentie biedt ook geen duidelijkheid op dit punt. Uit onderstaande uitspraak blijkt dat het mogelijk is om aan een ontheffing voorschriften te verbinden met het doel om schade aan het wegdek te voorkomen. Daarmee staat echter nog niet vast dat aan de aanvrager ook het voorschrift kan worden opgelegd om een bijdrage te betalen teneinde de (mogelijk) door zijn gebruik te ontstane schade aan het wegdek te compenseren.

In AbRvS 26 april 2006, nr. 200506705/1 ging het om de verlening van een ontheffing voor het gebruik van een weg waarvoor een aslastbeperking gold. Omdat de aanvrager niet bereid was aansprakelijkheid te aanvaarden voor schade die zich tijdens de door hem voorgenomen transporten aan het wegdek zou voordoen, had het college aan de ontheffing voorschriften verbonden ten aanzien van de te volgen route en de frequentie van de

transporten, met het doel om schade aan het wegdek en eventuele daaruit voortvloeiende verhaalsproblemen te voorkomen. Naar oordeel van de Afdeling had het college in redelijkheid deze voorschriften aan de ontheffing kunnen verbinden.

Hoewel de wetsgeschiedenis en de jurisprudentie van artikel 150 WVV niet uitsluiten dat aan een ontheffing het voorschrift kan worden verbonden dat de aanvrager financieel bijdraagt in het onderhoud van de wegen raden wij het af om een dergelijk voorschrift aan een ontheffing te verbinden. Zoals volgt uit paragraaf 1.2 is het de gemeente op grond van artikel 80 Mrb immers niet toegestaan om rechten te heffen voor het gebruik van wegen. Gelet hierop levert het verbinden van een financieel voorschrift aan een ontheffing een onaanvaardbare doorkruising op van deze wettelijke bepaling. Wij achten de kans zeer groot dat een rechter zal oordelen dat het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing er in feite toe strekt dat rechten worden geheven voor het gebruik van wegen door zware voertuigen, hetgeen in strijd is met het bepaalde in artikel 80 Mrb.

2.3 Verhalen onderhoudskosten via buitenwettelijke voorwaarde

Het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing behoeft op zichzelf niet ongeoorloofd te zijn, ook niet als daarvoor geen specifieke grondslag bestaat in een wet in formele zin. Uit de jurisprudentie van Afdeling volgt namelijk dat

“in het algemeen [moet] worden aangenomen dat een bestuursorgaan in beginsel rechtens de mogelijkheid heeft om door middel van het verbinden van een financiële voorwaarde aan een vrijstelling, tot betaling van een tegemoetkoming of een compensatie te verplichten.

AbRvS 27 september 2006, nr. 200508020/1, r.o. 2.7.3; zie ook ArRvS 30 augustus 1985, AB 1986, 243 en AbRvS 4 augustus 1998, JB 1998/13.

Een voorbeeld hiervan is dat de gemeente aan de verlening van een vrijstelling van de gemeentelijke bouwverordening de voorwaarde kan verbinden dat de aanvrager een bijdrage in het parkeerbonds stort ter compensatie van een gebrek aan parkeerruimte op het eigen terrein.

AbRvS 4 augustus 1998, JB 1998/218; AbRvS 6 maart 2013, nr. 201202891/1/A1; AbRvS 19 september 2012, nr. 201201978/1/A1; AbRvS 25 oktober 2006, nr. 200600591/1; AbRvS 29 maart 2006, nr. 200504312.

Een ander voorbeeld is dat aan een omgevingsvergunning de voorwaarde kan worden verbonden dat het alleen mogelijk is om gebouw B te bouwen als gebouw A wordt gesloopt. Doordat met de sloop van gebouw A een vermogensbestanddeel wordt opgegeven betaalt de vergunninghouder in feite in natura.

AbRvS 22 mei 2013, nr. 201210790/1/A1; AbRvS 20 maart 2013, nr. 201207877/1/R3; AbRvS 31 augustus 2011, nr. 201100542/1/H1; AbRvS

11 november 2008, nrs. 200806656/1 en 200806656/2; AbRvS 13 november 2002, nr. 200200327/1.

Aan de mogelijkheid om financiële voorwaarden te verbinden aan een vrijstelling of ontheffing zijn wel voorwaarden verbonden, zo volgt uit de jurisprudentie van de Afdeling. De gemeente heeft in haar memo al op een aantal van deze voorwaarden gewezen.

Zie ook: AbRvS 13 juni 2000, AB 2000, 315, m. nt. Verheij, noot onder 3 en R.A.C.M. Lamers, De parkeercompensatie als financiële voorwaarde in het bestuursrecht, *Gst.* 2007/49, p. 3-4.

Hieronder zullen wij de voorwaarden uit de jurisprudentie achtereenvolgens behandelen.

Voorwaarde 1: door voldoening aan de financiële voorwaarde wordt een rechtstreekse bijdrage geleverd aan de doelstelling van de wettelijke bepaling waarop de vergunning of vrijstelling berust. Daarnaast dient de verlening of vrijstelling in het algemeen belang tot het heffen van een geldbedrag te nopen.

Zie: AbRvS 27 september 2006, nr. 200508020/1 en ArRvS 30 augustus 1985, AB 1986, 243.

Deze voorwaarde houdt in dat voldoende aannemelijk moet zijn dat de verlangde financiële bijdrage wordt aangewend voor het onderhoud van de weg en met het oog op de bescherming van één of meer van de verkeersbelangen zoals bedoeld in artikel 2 WVV.

Op dit punt geldt een zware motiveringsplicht. Het is dus onvoldoende om slechts te stellen dat de financiële bijdrage ten goede komt aan de gemeentelijke reserve voor wegonderhoud.

Naar analogie van AbRvS 15 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:23, r.o. 11 en AbRvS 30 december 2015, ECLI:NL:RVS:2015:4052, r.o. 15.3, waarin het ging om een financiële bijdrage voor de realisatie van parkeervoorzieningen.

Daarnaast zal de gemeente moeten kunnen onderbouwen dat zij de kosten waarvoor de bijdrage wordt verlangd daadwerkelijk moet maken. Ten tijde van het besluit om ontheffing te verlenen met een financiële voorwaarde zal dus een concreet voornemen dienen te bestaan om de bijdrage aan te wenden voor de bekostiging van het wegonderhoud.

Voorwaarde 2: de hoogte van de compensatie is rechtstreeks gerelateerd aan de mate van aantasting van het door de wettelijke regeling beschermde belang (AbRvS 4 augustus 1998, ECLI:NL:RVS:1998:AH6557 en ArRvS 20 juni 1983, AB 1984, 75).

Deze voorwaarde brengt met zich dat moet worden onderzocht wat het de gemeente (extra) kost aan onderhoud als brede of zware voertuigen gebruik maken van de C-wegen. Uit de ontvangen stukken maken wij op dat de gemeente dit ook aan het onderzoeken is.

Voorwaarde 3: zowel het heffen van als de hoogte van de compensatie berusten op vast beleid (ArRvS 30 augustus 1985, AB 1986, 243 en 15 november 1986, AB 1987, 475).

Deze voorwaarde spreekt voor zich. Om aan deze voorwaarde te voldoen zal de gemeente een ontheffingenbeleid moeten vaststellen en zal zij moeten handelen conform dit beleid.

Voorwaarde 4: aangetoond moet worden dat er geen andere mogelijkheden zijn om de bijdrage te verlangen die vanuit het oogpunt van rechtsbescherming meer aanvaardbaar zijn (ArRvS 30 augustus 1985, AB 1986, 243 en AbRvS 4 augustus 1998, ECLI:NL:RVS:1998:AH6557).

De gemeente zal, met andere woorden, aannemelijk moeten maken dat zij de bijdrage niet in een andere, meer waarborgen voor de betrokkene biedende, of anderszins gunstigere, vorm kan verlangen.

In ArRvS 30 augustus 1985, AB 1986, 243 ging het over een gemeente die een vrijstelling kon verlenen van de bouwverordening onder de voorwaarde dat de aanvrager een bedrag zou betalen voor de aanleg van parkeerplaatsen op openbaar terrein. Naar oordeel van de Afdeling had de gemeente ten onrechte de mogelijkheden van een fiscale heffing (parkeergelden /baatbelasting) niet overwogen. Volgens de Afdeling deed die mogelijkheid zich voor. Daaraan voegde de Afdeling toe dat indien slechts een deel van de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen via de fiscale heffing vergoed konden worden, voor het resterende deel dan een financiële aan de vrijstelling kon worden verbonden.

Zoals volgt uit paragraaf 1.4 en 2.2 zien wij geen mogelijkheden om de kosten van het onderhoud van de C-wegen via een fiscale heffing te verhalen op de schadeveroorzaker en raden wij het ook af om op grond van artikel 150 WvW aan een ontheffing het voorschrift te verbinden dat de aanvrager financieel bijdraagt in het onderhoud van de wegen. Gelet hierop zal de gemeente in het onderhavige dus kunnen voldoen aan deze voorwaarde.

Voorwaarde 5: als de toestemming zonder meer moet worden verleend, kan geen financiële compensatie worden verlangd (AbRvS 8 oktober 1998, AB 1999/70).

Deze voorwaarde spreekt voor zich en is in dit geval niet aan de orde.

Voorwaarde 6: De financiële voorwaarde kan alleen worden opgelegd aan de veroorzaker van de kosten. Als er meerdere veroorzakers zijn van de kosten, kunnen de volledige kosten niet slechts op één veroorzaker worden verhaald.

Een recent voorbeeld waarin dit aan de orde kwam was de uitspraak van de Afdeling van 7 december 2016, nr. 201507871/1/A3. In deze zaak ging het om drie evenementenvergunningen die de burgemeester van Amsterdam op grond van de APV had verleend voor het organiseren van vlooiemarkten in de IJ-hallen in Amsterdam-Noord. Aan deze vergunningen was het voorschrift verbonden dat de exploitant van de IJ-hallen verantwoordelijk was voor de inzet van een extra pont in de weekenden dat het evenement plaatsvond. Dit voorschrift was opgenomen om overbelasting van het pontverkeer te voorkomen en diende dus ter bescherming van het belang van de openbare orde en veiligheid. Naar oordeel van de Afdeling kon dit voorschrift niet aan de vergunningen worden verbonden. De Afdeling overwoog daartoe dat de overbelasting van het pontveer en het gevaar dat dit kon opleveren voor de openbare orde en veiligheid het gevolg is van de – door de gemeente actief gestimuleerde – ontwikkeling van Amsterdam-Noord als geheel met inbegrip van de vlooiemarkten in combinatie met de omstandigheid dat het gebied onvoldoende is ontsloten. Omdat het gevaar voor de openbare orde en veiligheid niet werd veroorzaakt door de vlooiemarkten op zichzelf bezien, was de burgemeester niet bevoegd het financiële voorschrift aan de vergunningen te verbinden.

Echter:

Het opleggen van een buitenwettelijke financiële voorwaarde is niet geoorloofd indien het in strijd is met de wet of het wettelijk stelsel.

In paragraaf 2.2. is uiteengezet dat het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing op grond van artikel 150 WvW in strijd wordt geacht met artikel 80 Mrb. Het verbinden van een financiële voorwaarde aan de ontheffing zonder wettelijke grondslag is daarmee eveneens uitgesloten omdat dat het wettelijk stelsel zoals hiervoor uiteengezet, zou doorkruisen.

Bij het opstellen van ontheffingenbeleid met de mogelijkheid tot het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing, is de kans op vernietiging van een dergelijk besluit zeker aanwezig op het moment dat een dergelijke voorwaarde wordt bestreden. Wij raden u derhalve af om in het ontheffingenbeleid de mogelijkheid op te nemen van het verbinden van een financiële voorwaarde.

3 Conclusie

Voor de conclusie van het advies verwijs ik naar de samenvatting van dit advies, op pagina 2.

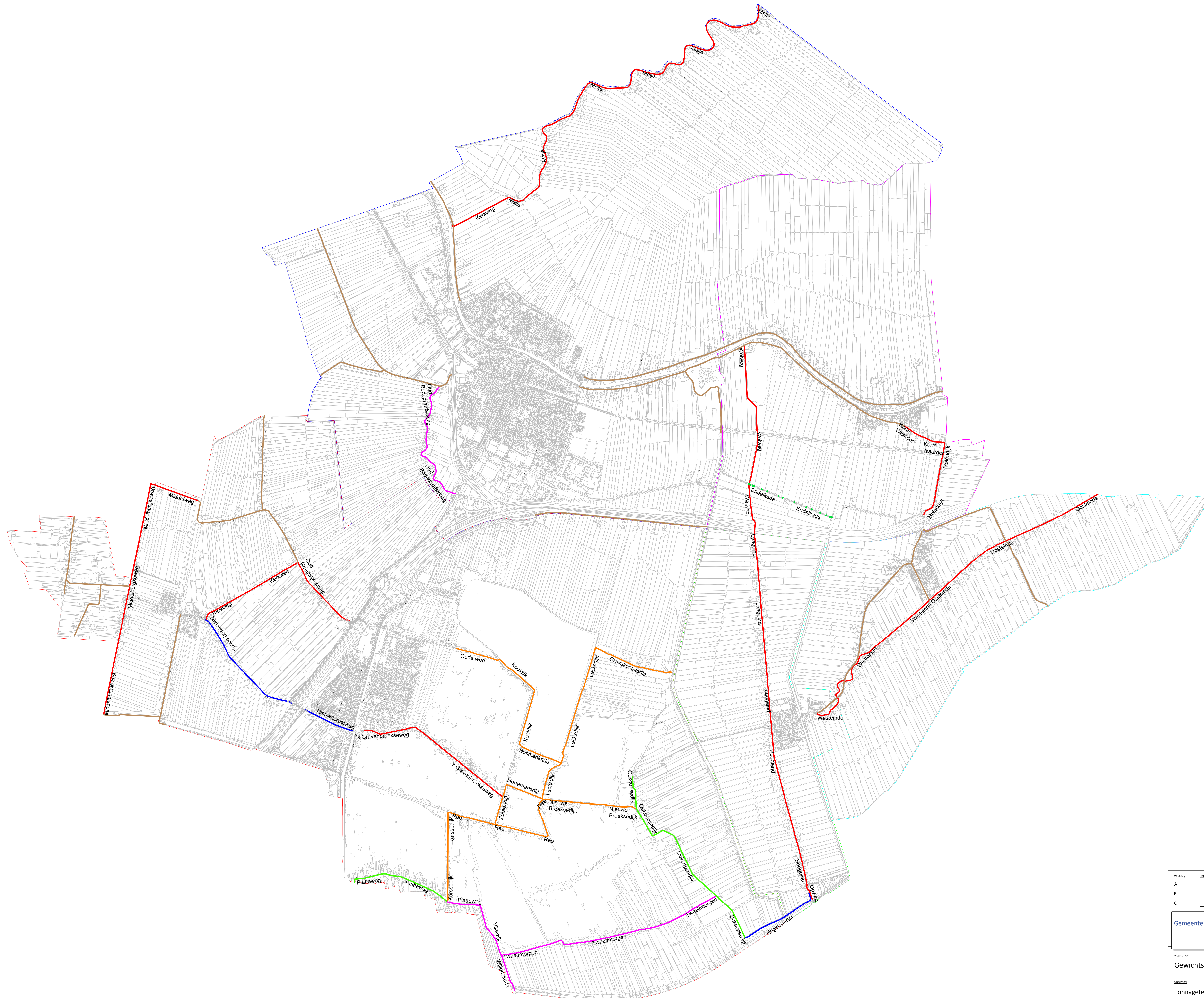
Tot een nadere toelichting ben ik uiteraard graag bereid.

Met vriendelijke groet,

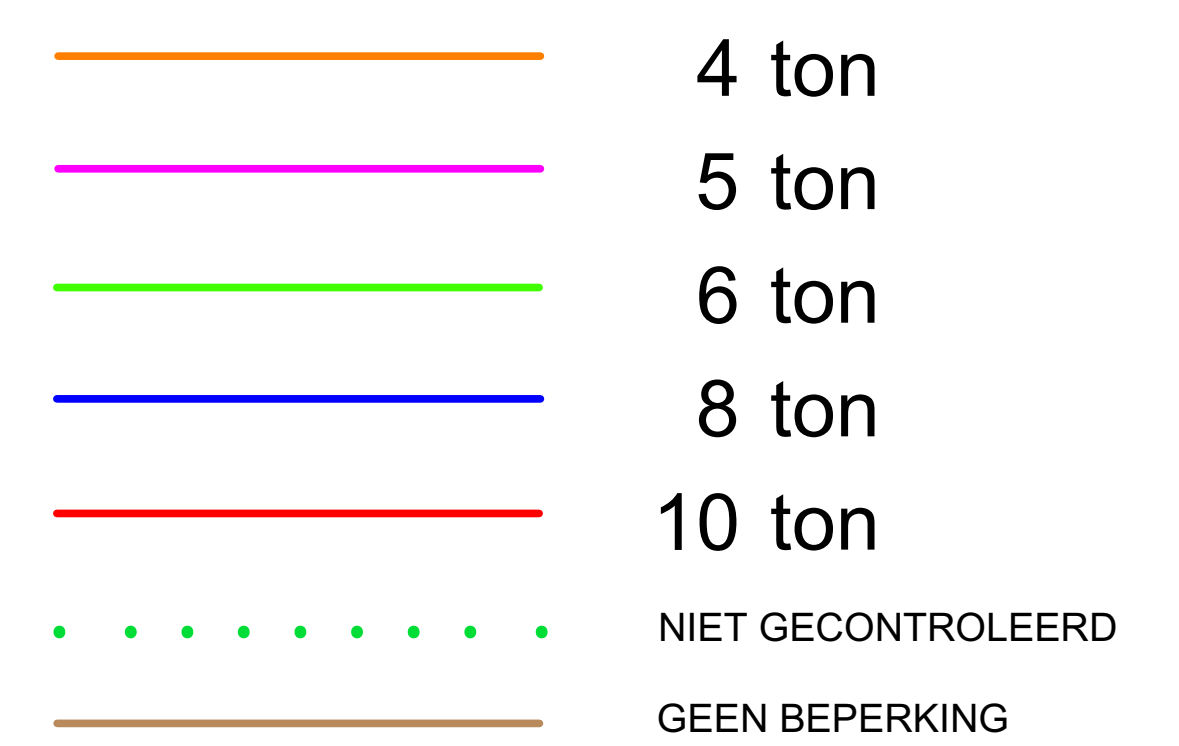
Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V.

5.1.2e

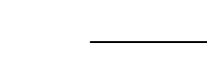




legenda



<u>Woning</u>	<u>Ort</u>	<u>Post</u>	<u>Ortsnaam</u>
A			
B			
C			



Bodegraven Reeuwijk
www.bodegraven-reeuwijk.nl
info@bodegraven-reeuwijk.nl
[+3174252282](tel:+3174252282)
[+3174252289](tel:+3174252289)

<u>Projectnaam</u>	<u>Schaal</u>	<u>Formaat</u>	<u>Datum</u>
Gewichtsbeperking C-wegen	1:15000	A0	9-1-17

<u>Ontwerper</u>	<u>Gekleurd</u>	<u>Gecombineerd</u>	<u>Traam</u>
Tonnagetekening	R.J.K	P.B.	TOR

<u>Beeldbeveiliging</u>	<u>Tekeningnummer</u>
-	QW051