

Burgerzaken:
Julianastraat 6
2411 CV Bodegraven

Gemeentehuis:
Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven

Postbus 401
2410 AK Bodegraven

T 0172 – 522 522

Gemeenteraad Bodegraven-Reeuwijk
Postbus 401
2410 AK BODEGRAVEN

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

Datum verzonden

Ons kenmerk Z/24/175677 / DOC-24374009

Uw kenmerk

Behandeld door 5.1.2e

Bijlage(n) Verkeersontheffing

Onderwerp Ontheffing voor wegen met een breedte- en gewichtsbepierking

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand treft u de door u aangevraagde verkeersontheffingen aan voor het berijden van wegen met een breedte- en gewichtsbepierking. De ontheffing behoort tijdens het transport in het betreffende motorvoertuig aanwezig te zijn.

Bij verkeersontheffingen worden leges in rekening gebracht. U ontvangt binnenkort een rekening voor het bedrag van € [redacted]. Voor het wijzigen van een kenteken op een al verleende ontheffing wordt € [redacted] in rekening gebracht.

Voor aanvullende informatie over de breedte- en gewichtsbepierking verwijzen wij u naar www.bodegraven-reeuwijk.nl/verkeersontheffingen. Als uw verkeersontheffing verlopen is, kunt u een nieuwe aanvragen via dezelfde webpagina.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met 5.1.2e [redacted], bereikbaar op Vul dagen aanwezigheid in 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 [redacted]

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

Registratienummer :
 Ingangsdatum van de ontheffing :
 Vervaldatum van de ontheffing :

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

GEGEVENS HOUDER VAN DE ONTHEFFING:

Naam : Telefoon :
 Adres :
 Postcode : Woonplaats :

DE ONTHEFFING IS GELDIG VOOR HET VOLGENDE VOERTUIG:

Kenteken/ingeslagen chassisnummer:	Vul het nummer in
Breedte (in cm):	Vul de breedte in cm
Ledig gewicht voertuig (in kg):	Vul het gewicht in kg

DE ONTHEFFING IS GELDIG OP DE VOLGENDE WEGEN (max. totaal 20 ton) Reeuwijkse Plassengebied:

Bosmankade	Twaalfmorgen
Gravekoopsedijk	Oukoopsedijk
Hortemansdijk	Vlietdijk
Korssendijk	Willenskade
Lecksdijk	's-Gravenbroekseweg
Nieuwdorperweg	Zoetendijk
Nieuwenbroeksedijk	
Platteweg	
Ree (gedeeltelijk, tussen Korssendijk en Zoetendijk)	

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 deze tijdens het gebruik ervan aanwezig te hebben 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 voortspruit 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 gewichtsbepierking;
- H. Maximum toegestane totaal massa in KG op de wegen in het Reeuwijkse Plassengebied: **20.000**
- I. Maximum toegestane totaal massa in KG op de overige wegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk: **25.000**
- J. 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.
- K. Het berijden van de Kerkweg en de Meije is in verband met schoolgaande kinderen niet toegestaan in de spitsuren tussen 07.00 – 9.00 en 12.00 – 14.00 en 16.00 – 17.00 uur.

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

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

Team Wegen en Verkeer

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: €



B & W - vergadering

d.d. 23 MEI 1995

d.d.

d.d.

nr. I - 11
nr.
nr.

sector/stafafd: B&R/BBZ

povo-nr:

datum: 20-4-1995

opsteller: 5.1.2e

doc.: B07ADV.041/BBZ

paraaf chef 5.1.2e

onderwerp: B-wegen-beleid

brief van:

- advies:
1. een keuze maken tussen de twee bijgevoegde lijsten;
 2. instemmen met het voorgestelde beleid;
 3. in overleg met het FOV treden;
 4. commissie voor Openbare Werken en Verkeerszaken om advies vragen;
 5. brede bekendheid geven aan het beleid;
 6. mogelijkheden voor het treffen van fysieke maatregelen verder onderzoeken.

Visie benodigd van:					B en W	burg.	weth.	weth.	weth.	secr.
INWZ	B&R	FIN	GW	OIO		dat+par	dat+par	dat+par	dat+par	dat+par
			XXX							
			212 WStad 7		conform					23/5 7
CIE:	CIE:	CIE:			bespr.	3/5 25	19/5	20/5	19/5	19/5

beslissing: In afwachting van de realisering van fysieke maatregelen het beleid ongewijzigd voortzetten, dus bepaving blijft (B&R)
doc. 9054 a

toelichting op het advies

INLEIDING

Reeds lang hanteert de gemeente voor het verlenen van permanente ontheffingen het 20 %-beleid. Voor ontheffingen ten behoeve van b.v. bouwactiviteiten werd incidenteel ontheffing afgegeven. Hierbij werd ondermeer gekeken naar de ligging van het perceel, de bouwactiviteit, de mogelijkheid om meerdere malen te rijden met lichtere ladingen e.d.

Lange tijd is dit goed gegaan. Vorig jaar bleek dat door twee bestuurdersfouten de gevolgen voor de weg en alles wat daarbij hoort en het milieu zeer groot kunnen zijn. Naar aanleiding hiervan is sterk de behoefte naar voren gekomen om op B-wegen een stringenter beleid te gaan hanteren.

20 %-BELEID

Zoals reeds eerder is opgemerkt, hanteert de gemeente sinds 1993 dit beleid. Als basis hiervoor dienen de gegevens van de provincie. Daarboven is 20% toeslag geteld. Tevens is gesteld, dat een vervoerder minimaal 2 ton aan belading moet kunnen meenemen. Voor de breedte wordt ontheffing verleend tot uiterlijk 2.50 meter.

In praktijk is gebleken dat vervoerders, die een permanente ontheffing nodig hebben, met dit beleid goed uit de voeten kunnen.

Na de ongelukken van vorig jaar wordt dit beleid tevens toegepast, bij bijvoorbeeld bouwactiviteiten. Duidelijk is dat dit meer creativiteit vereist van de vervoerders. Overigens stel ik u voor om bij ontheffingen voor kraanwagens geen minimale vervoerscapaciteit te vragen van 2 ton. Hier kan worden volstaan, dat de vervoerder moet voldoen aan het totaalgewicht.

Zoals eerder is opgemerkt, is bij dit beleid uitgegaan van de gegevens van de provincie. Onlangs heeft u in het college een lijst aangetroffen, die uitging van andere gegevens. Gebleken is namelijk, dat de provincie met haar gegevens ook al een iets ruimer beleid hanteerde, dan de bepaling op het bord aangaf.

Door de 'roep' om verscherping van het beleid, heeft er bij de stukken van de ontheffing/President van de Rechtbank zaak voor 'De Hoop' een lijstje gecirculeerd, die uitging van de strikte toepassing van de B-wegbepaling + 20%. Ik heb begrepen, dat er enige onduidelijkheid is ontstaan over de beide lijsten. Bijgevoegd treft u beide lijsten aan. Ik verzoek u een uitspraak te doen over welke lijst moet worden gehanteerd.

Daar wil ik wel aan toevoegen, dat op basis van het huidige beleid duidelijk is, dat vervoerders mogelijkheden hebben om op plaatsen aan B-wegen te komen. Met een nog stringenter beleid wordt dit nog eens extra bemoeilijkt.

BEDRIJVEN, GEVESTIGD AAN B-WEGEN

In Reeuwijk zijn er diverse bedrijven gevestigd aan B-wegen. Het betreft hier ondermeer agrarische bedrijven. Navraag bij politie, VNG en Rijkswaterstaat leert dat landbouwvoertuigen ook een ontheffing nodig hebben voor het rijden van b-wegen.

Door historisch gegroeide situaties zijn in Reeuwijk een aantal bedrijven aan B-wegen gelegen (bv. Bob den Dijker en Hoogendoorn Houthandel). Voor deze bedrijven kan bovenstaand beleid (welk van de twee versies uw college ook voorstaat) grote consequenties hebben. Het is reëel om deze bedrijven een termijn toe te staan van bv. 5 jaar om ander materieel aan te schaffen of wellicht tot gehele of gedeeltelijke bedrijfsverplaatsing over te gaan.

Nadat het bedrijf een andere lokatie heeft gevonden, zou de bedrijfsbestemming op het terrein, gelegen aan de B-weg, moeten worden gewijzigd.

HANDHAVING

Het grootste probleem voor de B-wegen vormen eigenlijk de vervoerders die zonder ontheffing rijden. Niet bekend is om hoeveel overtredingen dit per dag gaat, maar de indruk bestaat, dat dit niet gering is. Voor handhaving van de B-weg bepalingen is de gemeente afhankelijk van de politie en derhalve van het beleidsplan van de politie. Daarnaast heeft de politie ook geen middelen tot haar beschikking om dagelijks gewichtsmetingen te verrichten. Hiervoor heeft men weegmatten nodig en tevens personeel van de Algemene Dienst uit Leiden.

De politie heeft wel toegezegd tijdens surveillances te zullen controleren op breedte en op het feit of de vervoerder een ontheffing heeft.

Gelet op bovenstaande verdient het de voorkeur te onderzoeken of er fysieke maatregelen mogelijk zijn.

Gelet op de gebiedsindeling gelden die maatregelen dan met name voor het plas-sengebied.

Fysieke maatregelen kunnen zijn:

- alternatief aanbieden voor wegtransport door het realiseren van een overslagplaats;
- dynamisch weeg- en telsysteem;
- verzinkbare palen.

Bovenstaande voorbeelden zullen moeten worden bekeken op hun haalbaarheid en kosten.

BEKENDMAKEN

Veel instanties hebben te maken met het rijden over B-wegen. Ik stel voor om uw beleid te bespreken met het FOV. Vervolgens kan uw voorstel aan de commissie voor openbare werken en verkeerszaken worden voorgelegd.

Na vaststelling van het beleid moet dit zo breed mogelijk bekend worden gemaakt, zodat een ieder op de hoogte kan zijn van de geldende mogelijkheden om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Hierbij valt te denken aan het informeren van:

Architekten
Aannemers
Kraanbedrijven
Kamer van Koophandel
Bedrijven, gevestigd aan de B-wegen
Loonwerkers e.d.

OVERIGE BESLISSINGEN

Er zijn bedrijven, die trachten een ontheffing voor het berijden van een B-weg te verkrijgen om een kortere route te kunnen rijden. Het was al provinciaal beleid om alleen ontheffing te verlenen, indien hiervoor de noodzaak kon worden aangetoond. En die noodzaak is alleen als het afleveradres of het bedrijf is gelegen aan een B-weg. Het lijkt mij goed dit nogmaals vast te stellen.

Op al onze B-wegen geldt dat er een breedte-bepaling geldt van 2.20 meter. Gelet op de zeer beperkte breedte van onze b-wegen stel ik u voor om geen ontheffing te verlenen voor voertuigen breder dan 2.50 meter.

Het is lang zo geweest, dat vervoerders één dag vooraf (of zelfs nog korter) de gemeente informeerde over een vervoer. Ik stel uw college voor om, voor een goede beoordeling van de aanvraag, de termijn te stellen op minimaal één week voor de dag van het transport.

Citadel(horeca)leveranciers, veehandelaren, veevoederbedrijven moeten continue aanleveren. Om klantvriendelijk met de ontheffingen om te blijven gaan, stel ik voor dergelijke ontheffingen voor een periode van 3 jaar te verlenen.

CONCLUSIES

1. Een keuze maken tussen de twee bijgevoegde lijsten;

2. Bedrijven, gevestigd aan B-wegen, de gelegenheid bieden binnen 5 jaar ander materieel aan te schaffen of uit te zien naar bedrijfsruimte op het bedrijventerrein;
3. Géén ontheffing verlenen t.b.v. het rijden van kortere routes;
4. Géén ontheffing verlenen voor voertuigen breder dan 2.50 meter;
5. De aanvrager, minimaal een week voor de dag van het vervoer, schriftelijk voorzien van een kopie van het kentekenbewijs een verzoek om ontheffing laten indienen;
6. Permanente ontheffingen voor bv. citadelbedrijven, veevoeders e.d. verlenen voor een periode van 3 jaar;
7. Over het beleid in overleg treden met het FOV;
8. De commissie Openbare Werken en Verkeerszaken om advies vragen;
9. Aan het beleid brede bekendheid geven;
10. Mogelijkheden voor het treffen van fysieke maatregelen nader onderzoeken.

Notitie bij het advies B07ADV.041/BBZ : B-wegen beleid.

De wegen in de gemeente die een B-weg status hebben zijn allemaal wegen die asfalt als verhardingsmateriaal hebben. Dit betekent voor onderhoudswerkzaamheden zoals bv. het aanbrengen van nieuwe lagen asfalt dat er specifiek materieel nodig is. Dit materieel heeft een hoog eigen gewicht. Daarnaast heeft asfalt zelf ook een hoog soortelijk gewicht, namelijk 2.500 kg/m³. Hieronder volgt een overzicht van materieel dat nodig is voor het aanbrengen van een asfaltlaag.

Materieel	Gewicht
- Asfaltspreidmachine	ca. 11 ton een fietspadmachine ca. 15 ton een kleine machine
- Dieplader (aanhanger)	ca. 6 ton 3-assen
- Spuitwagen	ca. 4 ton
- Statische wals	ca. 15 ton
- Trilwals	ca. 3,5 ton
- Vrachtwagen 6*2 3-assen	ca. 11 ton ledig gewicht 15 ton laadvermogen

Uit het bovenstaande blijkt dat, op basis van het 20% beleid, op de wegen in de categorie A geen onderhoudswerkzaamheden kunnen plaatsvinden omdat het ledig gewicht van de vrachtauto hoger is dan het toegestane totaalgewicht. Op de wegen in de B categorie mag de vrachtauto slechts 2,2 ton meenemen aan asfalt. Dit betekent nog geen 1 m³ asfalt. In de C categorie mag slechts 4,6 ton worden meegenomen hetgeen overeenkomt met 1,85 m³.

Hoeveel m² kan worden geasfalteerd met 1 m³ (2,5 ton)?

Wanneer wordt uitgegaan van het aanbrengen van asfalt in een laagdikte van 0,04m bekend dit 100 kg asfalt per m². Met 1 m³ asfalt kan dus ca.25 m² worden geasfalteerd. Bij een wegbreedte van 3,00 m is dit ca. 8,00 m weglengte. Bij de wegen in de C categorie kan dus ongeveer 15 m weglengte met één vracht worden geasfalteerd.

Asfalt buiten het B-wegen gebied opslaan en overslaan in kleinere eenheden is geen oplossing voor het probleem immers asfalt is een produkt dat warm verwerkt moet worden.

Daarnaast blijft het probleem dat de machines die nodig zijn voor het verwerken van asfalt een hoog eigen gewicht hebben.

Aanscherping van het B-wegen beleid betekent dat het nagenoeg onmogelijk wordt om onderhoudswerkzaamheden op deze wegen uit te voeren en dat indien uitvoering nog mogelijk is dit grote gevolgen heeft voor de onderhoudskosten. De eenheidsprijzen zullen aanzienlijk stijgen. Echter als wegbeheerder blijft de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud van haar wegen.

Om in de toekomst onderhoudswerkzaamheden aan de B-wegen op een verantwoorde wijze uit te kunnen voeren stel ik u voor om voor deze werkzaamheden een uitzondering op te nemen in het beleid.

Bij uw beslissing omtrent het toekomstig B-wegen beleid geef ik u in overweging om het bovenstaande rekening te houden.


met

gemeentewerken 16-5-1995
docno. g01mem.006



20% - beleid
sinds 1993A-wegen toegestane wioldruk 1,0- 1,2 ton

- Bosmankade
- Gravenkoopsedijk
- Hortemansdijk
- Korssendijk
- Lecksdijk
- Nieuwenbroeksedijk
- Oudeweg
- Ree (tussen de Korssendijk en de Zoetendijk)
- Platteweg (tussen Korssendijk en Vlietdijk)
- Twaalfmorgen
- Vlietdijk
- Zoetendijk

B-wegen toegestane wioldruk 1,5 - 2,0 ton

- Nieuwdorperweg
- Oukoopsedijk
- Platteweg (tussen Weth. Venteweg en Korssendijk)

C-wegen toegestane wioldruk 2,4 ton

- 's Gravenbroekseweg
- Kerkweg
- Oud Reeuwijkseweg
- Middelburgseweg
- Middelweg
- Schinkeldijk
- Tempeldijk
- Zijdeweg

Driebruggen (uitsluitend 2,4 ton)

- Laageind
- Hoogeind
- Westeinde
- Oosteinde
- Tuurluur
- Opweg (gedeelte)

Gedeelte Middelburgseweg tussen Nieuweweg en Middelweg gesloten voor motorvoertuigen boven 3,5 ton.

Te hanteren totaalgewichten voor 2-assers:

- A - 6 ton 7,2
- B - 8 ton 9,6
- C - 10 ton 12

te hanteren totaalgewichten voor drie-assers:

- A - 9 ton 10,8
- B - 11 ton 13,2
- C - 13 ton 15,6

doc. 9054a



gemeente reeuwijk

Huidige beleid voor het verlenen van ontheffingen voor B-wegen:

Toegestande wioldruk	2-asser	3-asser
1.0 - 1,2 ton	4 ton	7 ton
1,5 - 2.0 ton	7 ton	11 ton
2,4 ton	9 ton	13 ton.

met toeslag van 20% wordt dit als volgt:

reeuwijk,

Toegestane wioldruk	2-asser	3-asser
1.0 - 1,2 ton	5 ton	8 ton
1,5 - 2,0 ton	8 ton	13 ton
2,4 ton	11 ton	15 ton

Doc. naam: B03ADV.022/BBZ

Ontheffingen B-wegen afgegeven in 1994 voor het plassen gebied

Alle B-wegen in Reeuwijk

* Firma A. Bunnik B.V.	-- (totaal 7 ontheffingen)
* 5.1.2e	-- (1)
* Firma Van Dam B.V.	-- (totaal 4 ontheffingen)
* Veevoederfabriek "De Hoop" B.V.	-- (totaal 2 ontheffingen)
* Interlanden Spreigroep	-- (1)
* Jongeneel Verpakkingen	-- (1)

Platteweg

* Firma Van den Dool	-- 18 ton (totaal 3 ontheffingen)
* 5.1.2e	-- 11 ton
* 5.1.2e	-- 25 ton
* H. van Vliet containers	-- 14 ton

Twaalfmorgen

* Firma van den Dool	-- 15 ton (totaal 3 ontheffingen)
----------------------	-----------------------------------

Oukoopsedijk

* Aann.bedr. Goudriaan-Jongerus	-- 13,2 voor 3-asser, 9,6 voor 2-asser
* Aann.bedr. Goudriaan-Jongerus	-- 18 ton
* Aann.bedr. Goudriaan-Jongerus	-- 20 ton
* Aann.bedr. Verburg	-- 20 ton (totaal 3 ontheffingen)

's Gravenbroekseweg

* Van Keulen Afbouw B.V.	-- 20 ton (voor een 3-asser)
* Aannemingsbedrijf Vergeer	-- 30 ton

Platteweg, Vlietdijk, Twaalfmorgen

* De Kramer	-- 10,8/3-asser, 7,2/2-asser
-------------	------------------------------

's Gravenbroekseweg, Zoetendijk

* Milieu Adviesbureau Tjaden B.V.	-- 17 ton
-----------------------------------	-----------

's Gravenbroekseweg, Zoetendijk, Hortemansdijk

* Perdijk	-- 19 ton
* Perdijk	-- 25,2 ton (2x)
* Perdijk	-- 13,5 ton
* Perdijk	-- 17,5 ton
* Perdijk	-- 15 ton

Platteweg, Korssendijk, Ree

* Aann.bedr. Vergeer	-- 20 ton
* Aann.bedr. Vergeer	-- 13 ton (totaal 2 ontheffingen)

's Gravenbroekseweg, Zoetendijk, Ree

* Aann.bedr. Vergeer	-- 19 ton
* Aann.bedr. Vergeer	-- 20 ton (totaal 7 ontheffingen)
* Aann.bedr. Vergeer	-- 21000 kg (totaal 3 ontheffingen)
* Aann.bedr. Vergeer	-- 15 ton
* Aann.bedr. Vergeer	-- 8 ton

Hoogeind, Oukoopsedijk, Twaalfmorgen

* Bouwburo De Vries en Verburg BV	-- 20700 kg
-----------------------------------	-------------

Achterwillenseweg, Willenskade, Twaalfmorgen

* Bouwburo De Vries en Verburg BV	-- 20700 kg (totaal 3 ontheffingen)
* Bouwburo De Vries en Verburg BV	-- 24050 kg
* Bouwburo De Vries en Verburg BV	-- 23850 kg
* Bouwburo De Vries en Verburg BV	-- 24100 kg

VERLEENDE ONTHEFFINGEN B-WEG IN 1994

Nieuwdorperweg

Invepro -- 13,2 voor 3-asser, 9,6 voor 2 asser (2 ontheffingen)

Aann. Vergeer -- 13,2 voor 3-asser, 9,6 voor 2 asser (2 ontheffingen)
-- 40 ton (heistelling 2x)
-- 25 ton (oplanger)
-- 30 ton (palen)
-- 20 ton (kraan 5x)
-- 22 ton (beton)
-- 20 ton (vloerelementen)
-- 22 ton (wandelementen)
-- 37 ton (vloerplaten)
-- 22 ton (bakstenen)
-- 27 ton (bakstenen)
-- 16 ton (beton)
-- 26 ton (wandelementen)
-- 15 ton (metselspecie)
-- 25 ton (kraan)
-- 25 ton (beton)
-- 20 ton (noodbrug)

Oud Reeuwijkseweg

Woudenberg -- 22 ton (veevoer)

's Gravenbroekseweg, Hortemansdijk, Lecksdijk

De Wit -- 12 ton (container)

Algemeen beleid

Benegas

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Bunnik (huisvuilauto's)

5.1.2e

5.1.2e

Interlanden Spreigroep

Boot oliehandel

Citadel

5.1.2e

(Hoogeind, Westeinde en Oosteinde, 12 ton)

5.1.2e

(Hoogeind, Oosteinde en Westeinde, 12 ton)

Concept worstel gemeentewerken:

Maatregelen Plassengebied
T.B.V. bestrijding
B-weg problemen

A. Bestaande B-weg maatregel vervangen

1. B-weg maatregel vervangen door nieuwe maatregel conform

R.V.V. 1990. Huidige maatregel vervalt IN het jaar 2000.

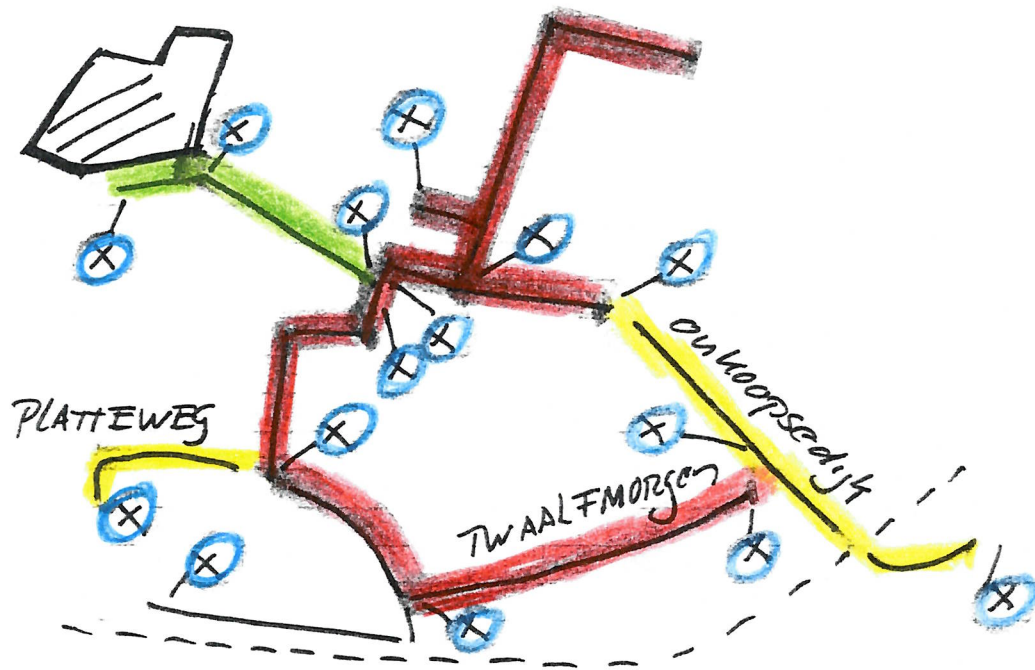
In praktijk! B-weg borden vervangen door borden C18+ C20. (zie bijlage **3**)

2. Nieuwe borden **zonaal** toepassen.
— (minder borden duidelijkheid maatregel neemt toe)

3. Regeling overzichtelijker maken door invoeren van 1 categorie in plaats van 3 categorieën in het Plasseengebied. (zie bijlage 1 + 2)

Bijlage 1

Bestaande B-weg regeling Plassengebied.



verklaring

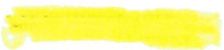
MAX. ASDRUK

Breedte



CAT. C = 4,8 TON

2,2 m.



CAT. B = 4 TON

2,2 m.



CAT. A = 2.4 TON

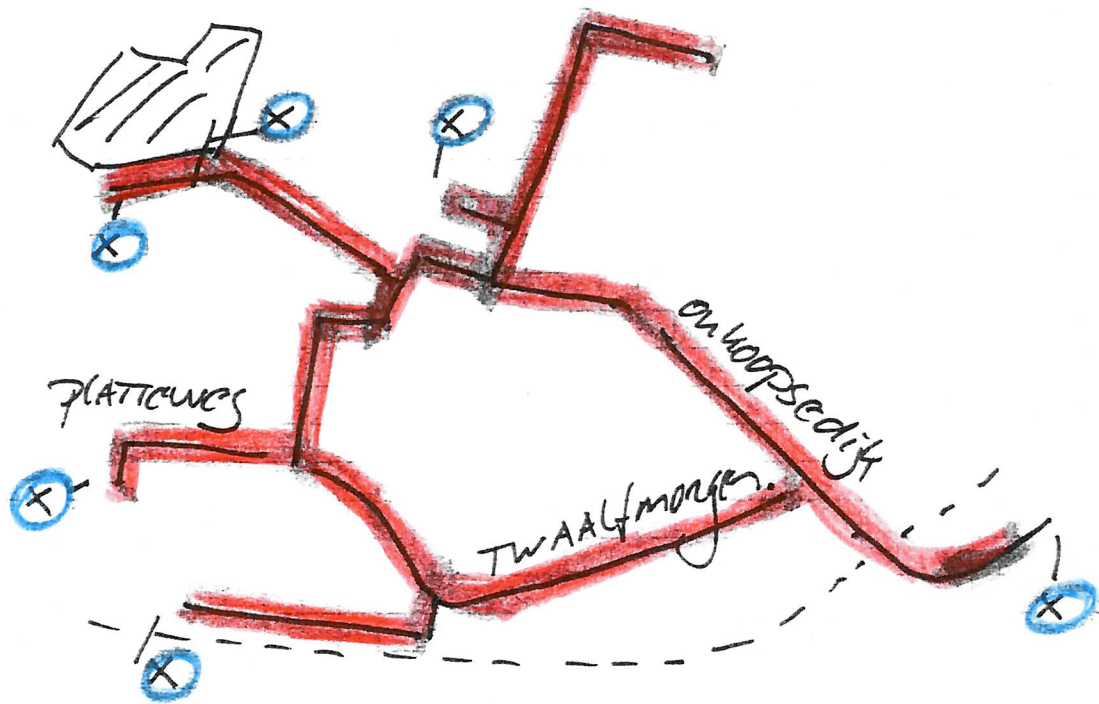
2,2 m.



locatie verkeersbord (B-weg)
(einde B-weg niet
aangegeven)

Bijlage 2

Nieuwe Regeling Plassengebied.



verduaring



MAX. ASDruk

Breedte

CAT. A = 2,4 TON

2,2 m.



locatie zone bord
breedte + asdruk beperking

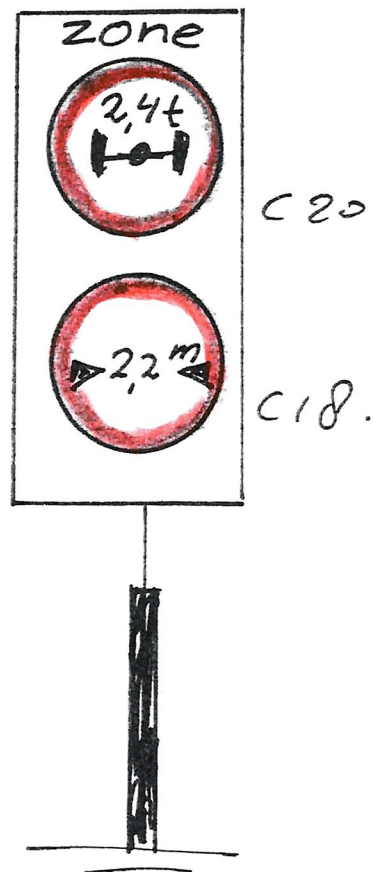
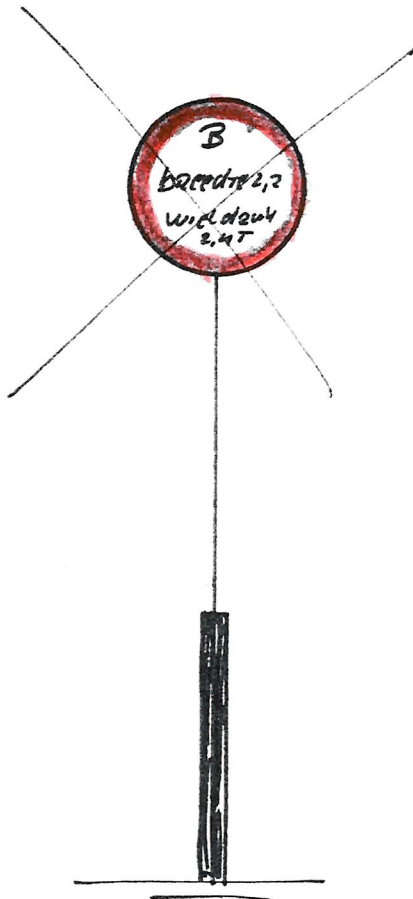
NB! - bestaande economische
belangen beschermen
door onthefting verlenen.

Bijlage 3.

VAN



NAAR



C. Ontheffingsbeleid baseren op verhardingsonderzoek.

Door verhardingsonderzoek uit te voeren wordt een toetsingskader veruigen voor het verlenen van ontheffingen.

Zo'n toetsingskader lijkt onmisbaar om beroepsprocedures tegen afwijzing te overleven.

C^I Terughoudend ontheffingsbeleid voeren, als dit juridisch mogelijk is werken met vaste kern van (recreatieve) vervoerders/aanbieders.

Motivatie! plaatselijke bekendheid, voorkomt schade.

(D) Alternatief bieden voor
wegtransport door aanbieden
overloadplaats watertransport.

(E) aanpakken knelpunten in
legislatie. Kosten
onthefing $\pm$ f 0, = . Werkelijk
gemaakte kosten gemeentewerken
bij begroting na. 5.1.2f

(F) Publiciteit verbeteren rond
eventuele nieuwe regeling.
door:

- Publicaties in bladen.
- Folder bij onthefingen / vergunningen
- Regeling opnemen in besteks-
voorschriften van in opdracht
van het college uitgevoerde werken.
- Infoavond belanghebbenden

9. vaststellen van procedure voor:

- aanvraag onthettingen
- begeleiding van onthetting houders door gemeente werken.
- vastleggen van schadegevallen

- ③. aanscherpen controle/handhaving door invoeren van dynamisch weeg- en tel systeem.

werking:

- Voertuigen worden continue gewogen en geteld bij het passeren van de in het wegdek aangebrachte detectielussen of weegmatten.
- Deze gegevens zijn continue beschikbaar (door plc verbinding) op Personal Computer.

als optie kan weeg- en telsysteem gekoppeld worden aan:

- Informatie display.
(voorbeeld tekst: Ga terug nu bent te zwaar beladen!)
- Fysieke maatregelen: verzinkbare palen e.d.
- Toegangssysteem voor ontheffingshouders door chipcard.

(zie bijlage 4+5)

Zwaar vrachtverkeer Utrecht 'gevangen' met weegmatten

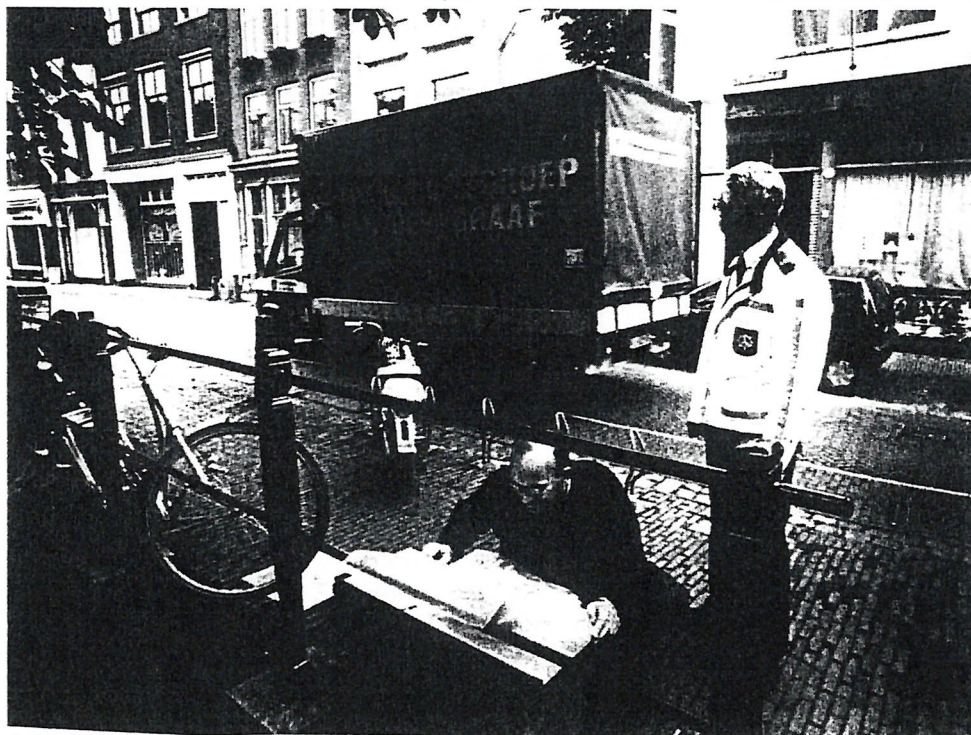
Om zwaar vrachtverkeer buiten de binnenstad te houden zet de gemeente Utrecht op drie en in de nabije toekomst nog op vier extra lokaties dynamische weegmatten in. Zodoende hoopt de gemeente beter vast te kunnen stellen waar vrachtwagenchauffeurs de maximum aslast van twee ton in het Utrechtse stadshart het vaakst aan hun laars lappen.

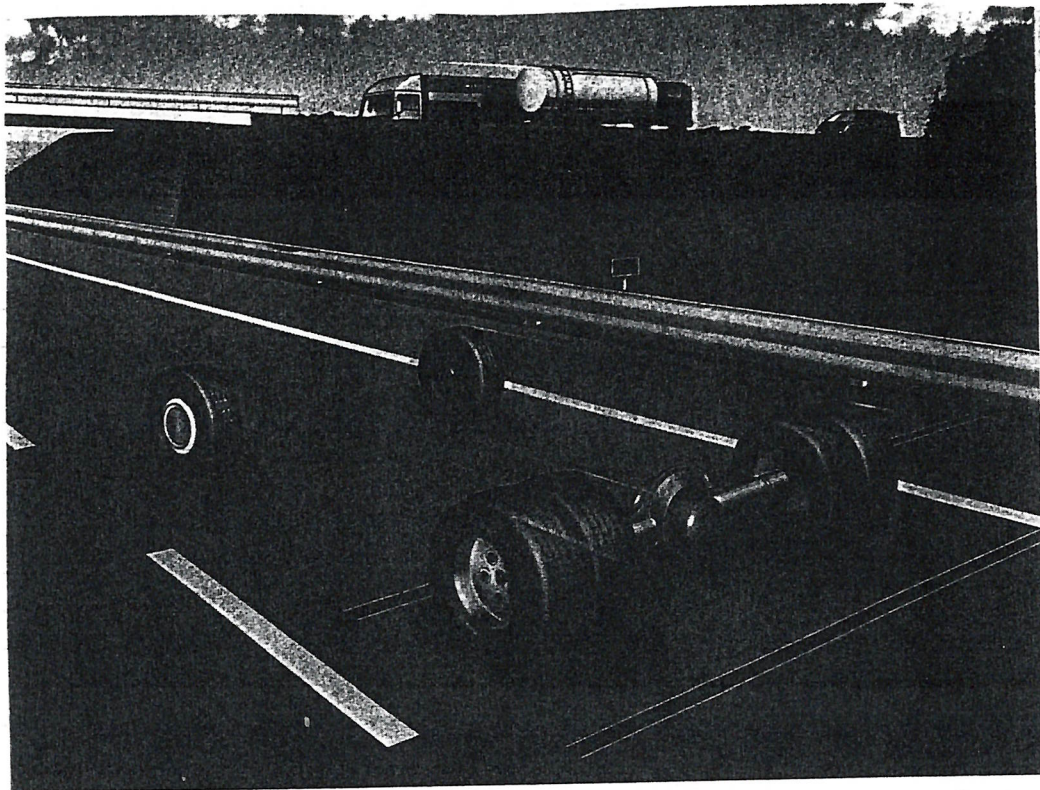
'De meetresultaten van het dynamisch weegsysteem zijn niet 'ambtsedig' zoals dat heet, maar de registratie van de passage van te zwaar vrachtverkeer stelt de politie wel in staat om daar haar aanvalsplan op te baseren en meer gericht te controleren', licht hoofd onderzoek waterbouw Ph. Salm van de Utrechtse dienst stadsbeheer toe.

De maximum aslast geldt in Utrecht al geruime tijd, maar de naleving laat te wensen over. Dat is uiterst schadelijk voor de 715 werfkelders in de stad, een cultuurhistorisch erfgoed waarmee Utrecht bijna uniek is. Alleen in San

Antonio, Texas, bestaan vergelijkbare kelders onder het wegdek. Vrachtverkeer tastte de oude Utrechtse werfkelders aan en de scheurvorming leidde op haar beurt tot ernstige wateroverlast. Een omvangrijk restauratieprogramma van 27 miljoen gulden is inmiddels gestart, maar om verdere scheurvorming tegen te gaan moet het vrachtverkeer nu echt aan banden worden gelegd. De eerste detectielussen met gewichtssensor zijn aangebracht bij de Oude Gracht, Twijnstraat en Weefsingel. Uiteindelijk komen er zeven weeglokaties, waarbij er telkens van één de meetresultaten geanalyseerd worden. In Engeland en België werden al eerder ervaringen opgedaan met systemen van dynamische weging van vrachtverkeer. In Utrecht hangt de introductie ervan volgens Salm tevens samen met de stadsdistributie, waarbij de gemeente ook om andere redenen (bereikbaarheid, leefbaarheid) zwaar vrachtverkeer uit het centrum wil weren.

Met weegmatten wil Utrecht het zware verkeer uit de binnenstad weren.





Inzicht in verkeersstromen? Geen punt, dankzij Peek tel- en weegsystemen!

Verkeersdeskundigen hebben facts & figures nodig om maatregelen en beslissingen te kunnen nemen. Gegevens, die efficiënt, goedkoop en betrouwbaar worden geproduceerd door onze tel- en weegsystemen.

Neem nou de 3000-serie. Compacte, robuuste verkeerstellers met ingebouwd LCD-display, werkend op lithiumbatterijen en tellend tot 10.000.000. Of onze 4000-serie verkeersrecorders, voor meer veeleisende toepassingen. Of de 5000-serie verkeersrecorders, die automatisch de passerende voertuigen classificeren naar de laatste FHWA- en EEC-normen.

Of kies voor de 6000-serie recorders/classifiers en het unieke Automatic Weight & Axle Classification System, waarmee u **de soort en de asdruk van passerende voertuigen** kunt meten!

Vasten maatregelen (Bedragen ^{*} Indicatief)

- A. Bestaande B-weg maatregel verlengen door nieuwe regeling.

$f_{5.1.2f}$ (excl. btw) T.B.V.
verwijderen + vervangen Borden.

- B. Invoren dynamisch wegen telsysteem.

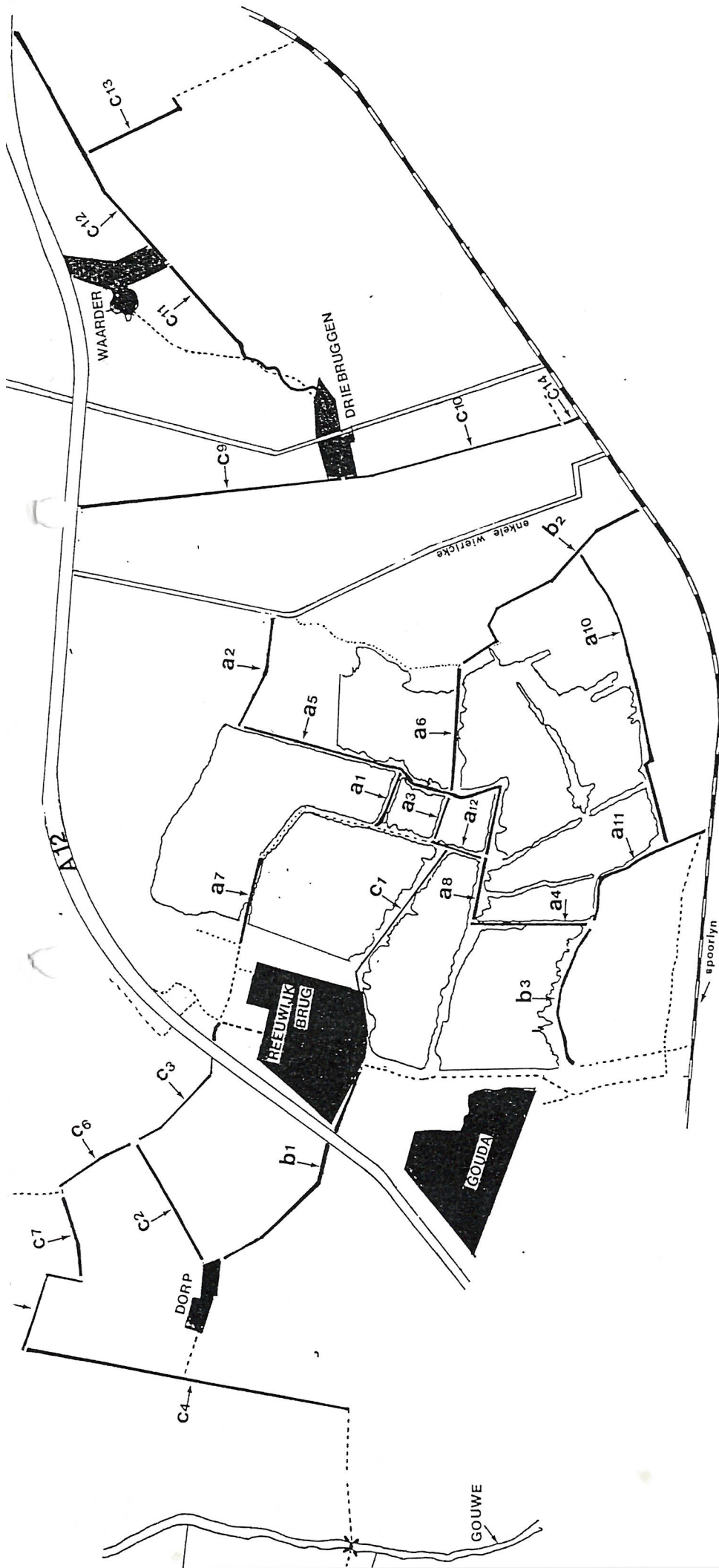
$f_{5.1.2f}^* =$ (excl. btw) / per locatie.

- C. Verharding onderzoek.

$f_{5.1.2f} - f_{5.1.2f}^*$ (excl. B.T.W)
afhankelijk van Rand voorwaarden.

- D. Alternatief voor wegtransport door aanbieden overlaadplaats watertransport.

$f_{5.1.2f}^* =$ (excl. btw)
afhankelijk van gewenste inrichting/locatie.



C. OP DE NAVOLGENDE WEGEN IS EEN WIELDRUK TOEGESTAAN VAN 2,4 TON

1. 's-Gravenbroekseweg
2. Kerkweg
3. Oud-Reeuwijkseweg
4. Middelburgseweg
5. Middelseweg
6. Schinkeltdijk
7. Tempeldijk
8. Zijldeweg

1. OP DE NAVOLGENDE WEGEN IS EEN WIELDRUK TOEGESTAAN VAN 1,0 - 1,2 TON

1. Bosmankade
2. Gravekoopsdijk
3. Kortemansdijk
4. Korssendijk
5. Lecksdijk
6. Nieuwenbroeksdijk
7. Oudeweg
8. Ree (gedeelte tussen Korssendijk en Zoetendijk)
9. Platteweg (gedeelte tussen Korssendijk en Vlietdijk)
10. Twaalfmorgen
11. Vlietdijk
12. Zoetendijk

8. OP DE NAVOLGENDE WEGEN IS EEN WIELDRUK TOEGESTAAN VAN 1,5 - 2,0 TON

1. Nieuwdorperweg
2. Oukoopsdijk
3. Platteweg (gedeelte tussen de Vethouder Venteweg en de Vlietdijk)

Gedeelte Middelburgseweg tussen Nieuwe- en Middelseweg gesloten voor motorvoertuigen boven 3,5 ton.

Driebruggen (uitsluitend 2,4 ton)

9. Laageind
10. Hoogeind
11. Westeinde
12. Oosteinde
13. Tuurluur
14. Opweg (ged.)

Te hanteren totaalgewichten (voertuig + lading) voor het rijden op B-wegen

Toegestane wielddruk	Uitsluitend voor vrachtauto's			Uitsluitend voor tankauto's voor RHO (=rijdende melkontvangst en vervoer veevoerders in bulkwagens)		
	gebaseerd op wielddruk van	2-assers	3-assers	gebaseerd op wielddruk van	2-assers	3-assers
A. 1,0 - 1,2 ton	2,0 ton	6 ton	9 ton	2,5 ton	8 ton	11 ton
B. 1,5 - 2,0 ton	2,5 ton	8 ton	11 ton	3,0 ton	10 ton	13 ton
C. 2,4 ton	3,0 ton	10 ton	13 ton	3,5 ton	12 ton	15 ton

Dienst Gemeentewerken Reeuwijk

Werk:

Onderwerp: Overzicht B wegen

Behoort bij:

tekeningnummer:					
AL034					
schaal:					
dienstjaar:					
1990					
gewijzigd:					
ODN 190490					
getekend					
datum					
acc					

VERGADERING COLLEGE BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

=====

burgemeester



secretaris

1e wethouder

2e wethouder

25% subsid.

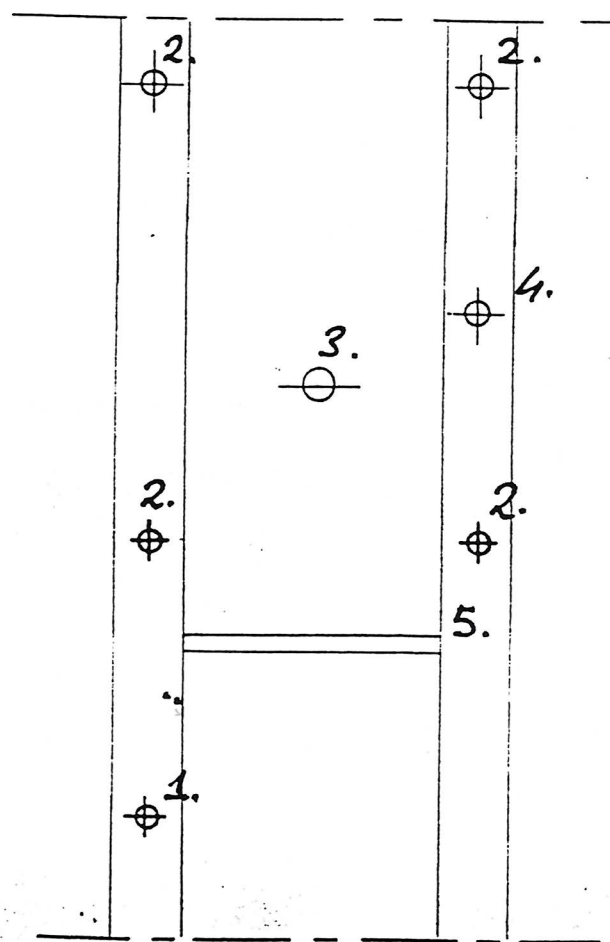
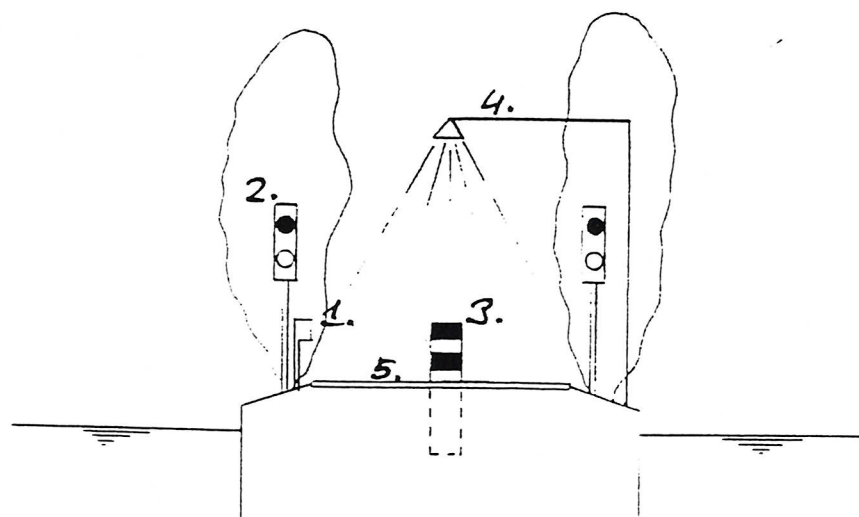
3e wethouder Er zijn meer bedrijven dan D'ouwe en Den Dijk
Ook in overleg gaan met WLTO en Boral

antwoord op vragen

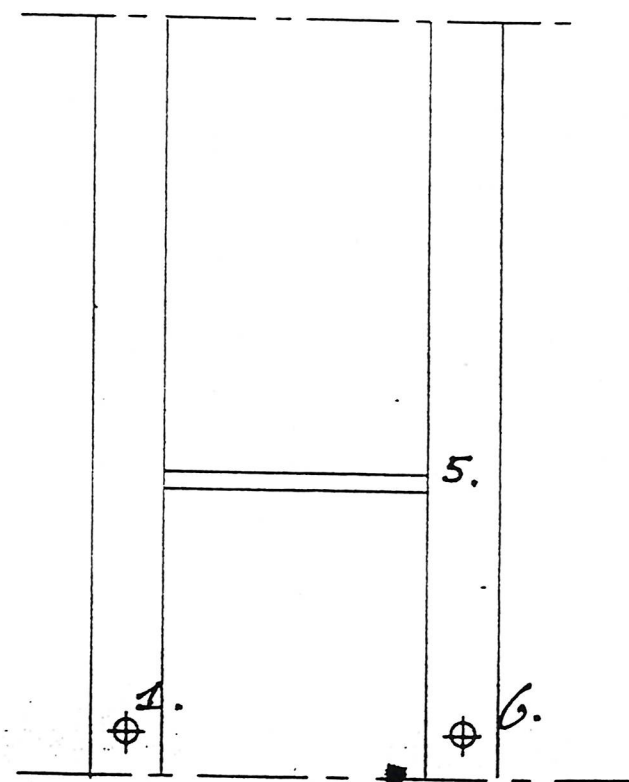
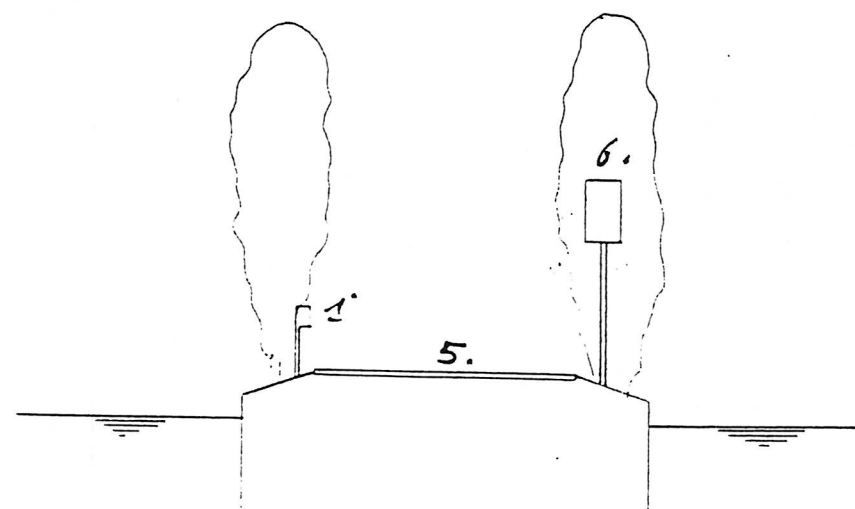
=====

Principescheris.

Optie A



Optie B



Legenda

1. kaartlezer
2. verkeerslantaarn
3. dyn. afsluitmiddel
4. openbare verlichting
5. weegsysteem (WIM)
6. camera

gemeente
reeuwijk



B & W - vergadering
d.d. 30 SEP. 1997
d.d.
d.d.

A

nr. 30 SEP. 1997				
GEMEENTEWERKEN				
Hfd	Bid	Bud	Zw	
B1	B2	B3	B4	
C1	C2	C3	C4	
Bl G	Bu M	Bu W		
Adv	Cir	B5.1.2e		

datum: 24/09/1997
paraaf chef: [redacted]

sector/stafafd: civ/398858 DIS-nr:
opsteller: 5.1.2e doc.: GO5ADV.170/GEW

onderwerp: 2e Concept- uitvoeringsplan B-wegen.

brief van:

advies: -geadviseerde wijzigingen opnemen in 2e concept.
-2e concept voorleggen aan de belangenorganisaties.
-2e concept ter advisering voorleggen aan de Cie OWV.

Visie benodigd van:					B en W	burg.	weth.	weth.	weth.	secr.
INWZ	B&R	FIN	GW	OIO		dat+par	dat+par	dat+par	dat+par	dat+par
OR:					conform	26/9	26/9	24/9	26/9	25/9
CIE:OWV					bespr.					
CIE:										

beslissing: Conform (GW)

toelichting op het advies

1. Context:

Inmiddels is het 1e concept van het uitvoeringsplan B-wegen besproken met de belangenorganisaties BOVAL/WLTO/EVO/FOV en is het concept aan de orde geweest in de commissie OWV. Naar aanleiding van de behandeling van het 1e concept is afgesproken de reacties daar waar mogelijk te verwerken in een 2e concept waarna dit concept opnieuw zal worden ~~voor~~ voorgelegd aan de belangenorganisaties en de commissie OWV.

2. Reacties op het 1e concept:

2A. Legestarieven:

De belangenorganisaties zijn unaniem van mening dat het legestarief van f.150,=/f.350,55/f.1168,50/f.1500,= voor het verkrijgen van resp. een dag/week maand of jaarontheffing te hoog is. In een schriftelijke reactie heeft het FOV aangegeven een bedrag van f.500,= als een acceptabel bedrag te beschouwen voor een jaarontheffing waarbij voor elk volgend voertuig van dezelfde eigenaar f.100,= wordt betaald.

2B. Aanvraagprocedure voor het verkrijgen van een ontheffing.

De in het eerste concept genoemde termijnen voor het aanvragen van een ontheffing (5 werkdagen voor een weekontheffing, 14 werkdagen voor een maandontheffing, en 4 weken voor een jaarontheffing) worden door de belangenorganisaties als onwerkbaar ervaren.

2C. Overlaadplaatsen ten behoeve van het Plassengebied.

De aanleg van goede overlaadplaatsen in het Plassengebied om transport per schip mogelijk te maken wordt door de meeste organisaties gezien als een belangrijk onderdeel om het uitvoeringsplan B-wegen in het Plassengebied te doen slagen.

Tijdens de behandeling van het concept in de cie OWV werden bovengenoemde reacties tevens aan de orde gesteld door de commissieleden.

3. ADVIES:

Om voldoende draagvlak te verkrijgen voor het uitvoeringsplan adviseer ik uw college de volgende aanvullingen/wijzigingen op te nemen:

3A. ADVIES LEGESTARIEF:

Ik adviseer uw college als tarief te hanteren de directe kosten welke benodigd zijn voor het verlenen van een ontheffing ongeacht de duur van de ontheffing. Op basis van ervaringgegevens is het tarief bepaald op f.357,- (zijnde 3 mensuur x f.119,- volgens het tarief '98). Voor dit bedrag worden de volgende handelingen verricht: overleg, informatie, administratieve afhandeling, registratie, en beleidsadvisering.

Dit bedrag wordt per bedrijf in rekening gebracht voor een ontheffing die geldig is voor maximaal 3 in de ontheffing genoemde voertuigen (of een samenstel van voertuigen waarbij deze 3 voertuigen zorgen voor het voortbewegen van meerdere onderling uitwisselbare landbouwmachines of aanhangwagens). Zodra voor meer dan 3 voertuigen per bedrijf ontheffing wordt aangevraagd wordt een legesbedrag van f.357,- per 3 voertuigen of samenstellingen daarvan in rekening gebracht.

Tevens adviseer ik uw college hulpdiensten ten behoeve van calamiteiten in het gebied vrijstelling te verlenen van het legesbedrag.

3B. ADVIES AANVRAAGTERMIJN:

Door standaardisatie van de ontheffingen en het delegeren/mandateren van de tekenbevoegdheid kan de aanvraagtermijn voor dag, week en maand ontheffingen teruggebracht worden naar maximaal 2 werkdagen. Gezien het karakter van de jaar ontheffing adviseer ik uw college de in het 1e concept genoemde 4 weken te handhaven waarbij wordt voorgesteld alleen de tekenbevoegdheid voor de dag, week en maand ontheffingen te mandateren/delegeren aan het sectorhoofd gemeentewerken.

3C. ADVIES OVERLAADPLAATSEN:

Op dit moment wordt in samenspraak met een aantal gebruikers van de overlaadplaatsen bezien op welke locaties deze plaatsen kunnen worden aangelegd. Hierover zal separaat worden geadviseerd.

3D. ADVIES AANPASSING WEGVAKKEN WAARVOOR DE BREEDTE OF GEWICHTSBEPERKING GELDT:

Het uitvoeringsplan is gebaseerd op de oude bestaande provinciale regeling. Inmiddels is door de wijziging van een technische vormgeving van een aantal wegvakken de B-weg status door de actualiteit achterhaald. Ik adviseer u op basis van het voorgaande voor de volgende wegen een verkeersbesluit te nemen waarbij de B-weg status wordt ingetrokken (voor het gedeelte Oud-Reeuwijkseweg zal de provincie als wegbeheerder een besluit dienen te nemen):

-Tempeldijk, Zijdeweg, Schinkeldijk, Oud-Reeuwijkseweg van de Raadhuisweg tot aan het viaduct over de A 12 (in verband met de ontwikkeling bedrijvenpark Reeuwijkse Poort) .

Tevens adviseer ik u college naar aanleiding van een verzoek hiertoe van de Dienst Landelijk Gebied een asdruk en breedtebeperking in te stellen op de recent aangelegde Negenviertel. Voorgesteld wordt om hier beperkingen in te stellen gebaseerd op de beperkingen zoals deze gelden op de Oukoopsedijk (breedte: 2,2 meter, wioldruk 2,4 Ton) om hiermee toekomstige wegdekschade te voorkomen.

Bijlagen:

1. Advies d.d. 28 April 1997.
2. Brief FOV d.d. 6 Juni 1997.
3. Brief FOV d.d. 12 September 1997.
4. Brief WLTO d.d. 4 Juni 1997.
5. Brief van de heren 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e d.d. 28 Mei 1997.
6. Brief BOVAL d.d. 30 Mei 1997.
7. Brief BOVAL d.d. 18 Juli 1997.
8. Brief Dienst Landelijk Gebied d.d. 27 Juni 1997.

INGEKOMEN
GEMEENTE REEUWIJK

- 6 NOV. 1997

Nr.

B & W - vergadering

d.d. 11 NOV. 1997

d.d.

d.d.

nr. I-24

nr.

nr.

sector/stafafd: civ/398858

DIS-nr:

datum: 06-11-97

opsteller: 5.1.2e

doc.: GO5ADV.174/GEW/B

paraaf chef: 5.1.2e

onderwerp: 3e concept uitvoeringsplan B-wegen

brief van:

advies: -geadviseerde wijzigingen t.b.v. WLTO opnemen in 3e concept.
-overige belangenverenigingen informeren door het toesturen van
het 3e concept en het schriftelijk beantwoorden van de tijdens het
overleg gestelde vragen.
- 3e concept ter advisering voorleggen aan Cie. OWV.

Visie benodigd van:					B en W	burg.	weth.	weth.	weth.	secr.
INWZ	B&R	FIN	GW	OIO		dat+par	dat+par	dat+par	dat+par	dat+par
OR:					conform					
CIE:					bespr.					
CIE:OWV										
25/11/97										

beslissing: 5.1.2e

(GW)

toelichting op het advies

1. Context:

Uit de mondelinge reacties tijdens het overleg van 22 oktober is vastgesteld dat de belangenorganisaties FOV en BOVAL in grote lijnen instemmen met het tweede concept. De WLTO heeft echter aangegeven het tweede concept onaanvaardbaar te vinden op de volgende punten:

A. De WLTO is van mening dat voor bestemmingsverkeer op de Nieuwdorperweg, Gravenkoopsedijk, Lecksdijk, Oukoopsedijk en de Negenviertel een asdruk van 8,33 ton in plaats van 6,66 ton moet worden toegekend.

B. De WLTO is tevens van mening dat het onaanvaardbaar is dat voor land-bouwvoertuigen die onder de toegestane asdruk blijven van 5 ton een ontheffing benodigd is. Men geeft hier o.a. bij aan dat het voor de landbouwbedrijven in vele gevallen onvermijdelijk is met landbouwvoertuigen de b-wegen te berijden. Aan gezien veel landbouwpercelen uitsluitend via b-wegen toegankelijk zijn.

Advies met betrekking tot punt A van de WLTO:

Ik adviseer uw college, met betrekking tot het voorstel van de WLTO om de asdruk van de Nieuwdorperweg, Gravenkoopsedijk, Lecksdijk, Oukoopsedijk en de Negenviertel te verhogen van 6,66 ton naar 8,33 ton, **negatief** te besluiten.

Motivatie:

Naar mijn mening is het uit constructief oogpunt (draagkracht van de weg) onverantwoord om als **algemeen** beleid op de hiervoor genoemde wegen een massa van 25 ton (of 8,33 ton asdruk) toe te staan. De belangen van de aanvrager in specifieke situaties die buiten het kader van dit algemene beleid vallen worden naar mijn mening voldoende gewaarborgd door het toepassen van de onder punt 1.5 van het tweede concept beschreven clausule: "aanvragen die de onder punt 3.1 en 3.2 genoemde massa's en afmetingen overschrijden worden voorzien van een ambtelijk advies voorgelegd aan het college".

Advies met betrekking tot punt B van de WLTO:

Ik adviseer uw college het tweede concept aan te passen met de volgende tekst:

5.3.1 Landbouwvoertuigen uitsluitend bedoeld voor het noodzakelijke eigen vervoer ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering van aan b-wegen gelegen agrarische bedrijven.

Op basis van de door de aanvrager verstrekte eigen verklaring wordt voor de b-wegen in de gemeente Reeuwijk ontheffing verleend door het verstrekken van een op het voertuig aan te brengen sticker voor een legesbedrag van f.80,= (zijnde de kosten voor registratie en aanschaf van de sticker).

Aan deze ontheffing voor agrarisch eigen vervoer zijn de volgende aanvullende voorwaarden verbonden:

- het landbouwvoertuig dient uitsluitend gebruikt te worden voor het verrichten van eigen vervoer. Bij verhuur van het landbouwvoertuig aan derden wordt het tarief van f.357,= met een maximum van 3 voertuigen gehanteerd .
- het landbouwvoertuig mag de wettelijk toegestane snelheid van 25 km/uur niet overschrijden.

Motivatie:

Op basis van het door de WLTO aangevoerde argument betreffende de noodzakelijke bereikbaarheid van de landbouwpercelen via b-wegen acht ik dat de belangen van deze gebruikers van de b-wegen onevenredig hard worden getroffen bij een uitvoering van het tweede concept in de huidige vorm. Hierbij zijn de volgende aspecten in overweging zijn genomen:

- De door de agrariers gebruikte voertuigen worden voornamelijk ingezet op landbouwpercelen. De b-wegen worden relatief beperkt bereden.
- Het in eigendom zijnde materieel is wat betreft massa veelal ingericht op het gebruik op onverharde slecht draagkrachtige landbouwpercelen.
- De agrariers beschikken over het algemeen over een beperkt aantal voertuigen. Binnen dit reeds in bezit zijnde materieel zijn vrijwel geen alternatieve vervoersmogelijkheden aanwezig.

In het voorstel tot het aanpassen van de bovenstaande tekst is bewust het onderscheid gemaakt tussen eigen vervoer en de verhuur van landbouwvoertuigen om hiermee het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen voor niet agrarische transporten (b.v. de inzet van landbouwvoertuigen bij groot grondverzet) te beperken.



B & W - vergadering

d.d. - 3 OKT. 1995
d.d.
d.d.

nr. I-29
nr.
nr.

sector/stafafd:

povo-nr:

datum: 27091995

opsteller: 5.1.2e

doc.: G05ADV.025/GEW

paraaf chef:

onderwerp: Rapport inzake B-weg maatregelen

brief van:

- advies:
1. Op basis van de huidige gegevens een voorlopige voorkeur uitspreken voor optie b.
 2. Optie b nader onderzoeken met betrekking tot juridische, financiële, en technische mogelijkheden.
 3. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek een definitieve keuze maken.
 4. Advies inwinnen bij cie. OWV en financien.

Visie benodigd van:					B en W	burg.	weth.	weth.	weth.	secr.
INWZ	B&R	FIN	GW	OIO		dat+par	dat+par	dat+par	dat+par	dat+par
xxx					conform				29/9 vds	
CIE:	CIE:	CIE:			bespr.	28/9	29/9	30/9	x	28/9

beslissing:

Conform (GW)

toelichting op het advies

Bijgaand treft uw het eerste concept van het rapport inzake B-weg maatregelen. Dit rapport is een eerste verkenning van de (technische) mogelijkheden om het overtreden van de B-weg maatregel te voorkomen. In het rapport zijn twee optie's beschreven. Te weten optie a en optie b.

Optie a betreft een verkeersmaatregel welke bestaat uit een harde fysieke afsluiting door middel van een dynamisch afsluitmiddel (bijvoorbeeld een paal) die wordt aangestuurd door een weegstelsel.

Optie b betreft een verkeersmaatregel welke bestaat uit registratie van overtreeders van de geslotenverklaring door een camera. Deze camera wordt eveneens aangestuurd door een weegstelsel.

Op basis van de in het rapport gemaakte vergelijking tussen beide optie's (zie par.9/pagina 10) adviseer ik uw college een voorlopige keuze te maken voor optie b. Naar aanleiding van deze keuze kan optie b nader worden onderzocht op juridische, financiële en technische mogelijkheden.

Bijlage: rapport.



RAPPORT INZAKE B-WEG MAATREGELEN (1e CONCEPT)

* INHOUDSOPGAVE:

1. INLEIDING.

2. PROBLEEMSTELLING.

- 2.1 De naleving van het verbod door de weggebruiker.
- 2.2 De handhaving van het verbod door de politie.
- 2.3 De problemen als gevolg van het negeren verbod.

3. DOELSTELLING VAN DE MAATREGEL.

4. OPTIE A: BESCHRIJVING COMPONENTEN.

- 4.1 Het dynamisch afsluitmiddel.
- 4.2 Het weegsysteem (weigh in motion).
- 4.3 De kaartlezer.
- 4.4 De telemelder/semaswitch.
- 4.5 De verkeersautomaat.

5. OPTIE A: DE WERKING VAN HET SYSTEEM.

- 5.1 De werking van het systeem als er geen aanbod is van te zware voertuigen (ruststand).
- 5.2 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig **zonder** ontheffing.
- 5.3 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig **met** ontheffing.
- 5.4. Veiligheidsmaatregelen.

6. OPTIE B: BESCHRIJVING COMPONENTEN.

- 6.1 De camera.
- 6.2 Het weegsysteem.
- 6.3 De kaartlezer.
- 6.4. De schakelunit.

7. OPTIE B: DE WERKING VAN HET SYSTEEM.

- 7.1 De werking van het systeem als er geen aanbod is van te zware voertuigen (ruststand).
- 7.2 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig **zonder** ontheffing.
- 7.3 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig **met** ontheffing.

8. TOEGANGSCRITERIA:

9. VERGELIJKING TUSSEN OPTIE A EN OPTIE B.

- 9.1 Voordelen optie a.
- 9.2 Nadelen optie a.
- 9.3 Voordelen optie b.
- 9.4 Nadelen optie b.
- 9.5 Kostenvergelijking.

1. INLEIDING.

In het buitengebied van de gemeente Reeuwijk zijn vele wegen gelegen die door hun beperkte breedte en draagkracht niet geschikt zijn om te berijden met zwaar verkeer. De provincie heeft, vanwege deze ongeschiktheid, in het verleden een geslotenverklaring ingesteld voor voertuigen die een bepaalde breedte of asdruk te bovengaan. De zogenaamde B-weg status. De gemeente Reeuwijk heeft circa. 40 kilometer weglengte met zo'n B-weg status in haar beheer. Van het totale buiten de kom gelegen gemeentelijk wegennet is 75 procent van de wegen een B-weg.

Met de invoering van het Reglement Verkeersregels Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) heeft de gemeente Reeuwijk de bevoegdheid gekregen om als de wegbeheerder verkeersbesluiten/verkeersmaatregelen te nemen op wegen buiten de kom. Voor de invoering van het RVV 90' was deze bevoegdheid voorbehouden aan de Provincie Zuid-Holland. In het nieuwe RVV 1990 is tevens bepaald dat de uit het RVV 1966 stammende B-weg regeling komt te vervallen. Op basis van overgangs bepalingen mag de regeling echter tot 2000 blijven bestaan. In de praktijk komt het erop neer dat de borden model 37 en 38 uit het RVV 1966 voor januari 2000 moeten zijn vervangen door de borden model C18 en C20 uit het RVV 1990.

2. PROBLEEMSTELLING.

De geslotenverklaring van de B-wegen is gebaseerd op ter plaatse van de wegen geplaatste verkeerstekens (borden) en de hieruit voortvloeiende handhaving van het verbod door de politie. In de huidige situatie zorgen met name twee factoren voor het slecht functioneren van de B-weg maatregel namelijk:

2.1 De naleving van het verbod door de weggebruiker:

De weggebruiker is steeds minder bereid het verbod na te leven. Zeker als het overtreden van een verbod financiële voordelen biedt. Voor een transporteur is het overtreden van het B-weg verbod nog altijd goedkoper dan de inzet van (kleiner) materieel met een beperkt laadvermogen. Ook is de huidige trend in de ontwikkeling van (agrarische) transportmiddelen om transportmiddelen te bouwen met een steeds groter laadvermogen en dus groter gewicht.

2.2 De handhaving van het verbod door de politie:

De handhaving van het verbod kan niet voldoende worden afgedwongen door politietoezicht. Het ontbreekt de politie eenvoudigweg aan menskracht om de naleving van de maatregel 24/uur per dag te garanderen. Tevens is het aantal verkeersovertredingen in het algemeen zo groot geworden dat voldoende politietoezicht een illusie is geworden. Reeuwijk vormt op deze landelijke ontwikkelingen geen uitzondering. Het B-weg verbod wordt danook regelmatig genegeerd.

2.3 De problemen als gevolg van het negeren van het B-weg verbod:

Door het negeren van het verbod ontstaan de volgende problemen:

- Overlast voor bewoners.
- Schade aan berm en wegdek.
- Schade aan kunstwerken.
- Schade aan kabels en leidingen.
- Schade aan het milieu.
- Bedreiging van de verkeersveiligheid.

Overlast bewoners:

Zwaar verkeer zorgt voor geluids en trillingsoverlast van direct aanwonenden.

Schade aan berm en wegdek:

Door het gewicht en de breedte van de voertuigen in relatie tot de beperkte rijbaanbreedte (denk aan uitwijk manoeuvres) ontstaat regelmatig schade aan bermen en wegdek.

Schade kunstwerken:

Brugdekken lopen schade op als gevolg van het berijden met te zware voertuigen.

Schade aan kabels en leidingen:

Vervorming van bermen en rijbaan door te zware aslasten zorgen ervoor dat in de ondergrond gelegen kabels en leidingen beschadigd raken.

Schade aan het milieu:

Zware voertuigen in combinatie met slecht draagkrachtige grond en een beperkte rijbaanbreedte zorgen voor een groot risico op een calamiteit waarbij zo'n voertuig betrokken is. Na een calamiteit is de kans op verontreiniging van bodem en water groot als gevolg van vrijkomende brandstof en smeerolie van het voertuig.

Bedreiging verkeersveiligheid:

Zware/brede voertuigen zorgen voor verkeersveiligheidsrisico's daar waar smalle rijbaan (de rijbaan is vaak niet breder dan 3,5 meter) gedeeld moet worden met onbeschermde verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers.

3 DOELSTELLING VAN DE MAATREGEL.

Bij het selecteren van een maatregel is de volgende doelstelling gehanteerd:

De maatregel moet een doelmatige, verkeersveilige oplossing bieden voor de huidige B-weg problematiek. Als onderdeel van de maatregel zal een controleerbaar ontheffingssysteem moeten waken over de belangen van weggebruiker (bereikbaarheid) en wegbeheerder (instandhouding van de weg)

Vanuit deze doelstelling zijn twee optie's geselecteerd te weten:

Optie A: een verkeersmaatregel welke bestaat uit een harde fysieke afsluiting door middel van een dynamisch afsluitmiddel dat aangestuurd wordt door een weegsysteem.

Optie B: een verkeersmaatregel welke bestaat uit registratie van overtreders door een camera welke eveneens aangestuurd wordt door een weegsysteem.

Hoewel deze mogelijkheid niet verder is uitgewerkt zijn beide optie's ook geschikt te maken voor het handhaven van de weekendmaatregel in het plasseengebied.

De optie a en b worden hierna toegelicht.

4. OPTIE A: BESCHRIJVING COMPONENTEN.

Het systeem is globaal opgebouwd uit de volgende systeemdelen welke hierna worden beschreven.

4.1. Het dynamisch afsluitmiddel:

Het dynamisch afsluitmiddel is uitgevoerd als een paal of piramide en zorgt voor een fysieke afsluiting van de rijbaan. De op of neergaande beweging van de afsluiting wordt veroorzaakt door een hydraulische of pneumatische aandrijving.

4.2. Het meetsysteem (WIM= weigh in motion):

In het wegdek wordt een sensor aangebracht. De sensor bestaat uit een aluminium profiel dat in rubber is ingebed. Het profiel is verzonken in het wegdek aangebracht, dus veilig voor sneeuwploegen.

De sensor reageert op de neerwaartse druk die wordt uitgeoefend op de sensor door het voertuigwiel. De vervorming van het oppervlak van de sensor zorgt voor een verandering in capaciteit van de sensor. De mate van verandering wordt in verband gebracht met de gereden snelheid. Hierdoor kan het individuele gewicht van het wiel en daarmee de aslast voor iedere as afzonderlijk worden bepaald. Ook het totale dynamische gewicht van het voertuig kan worden bepaald.

4.3. De kaartlezer:

Om voertuigen met ontheffing ongehinderd door te laten gaan is de maatregel voorzien van een kaartlezer welke contactloos kaarten kan lezen (het ontbreken van de invoergleuf voorkomt vandalisme). Het systeem is voorzien van de volgende faciliteiten:

Anti-passback:

De anti-passback faciliteit voorkomt dat vlak na elkaar voertuigen met dezelfde kaart de afsluiting passeren door een bewakingstijd in te stellen waarbinnen niet tweemaal dezelfde kaart kan worden gebruikt. Het passeren van de afsluiting door het doorgeven van kaarten wordt hiermee voorkomen.

Datum/tijd:

In het systeem worden datum en tijd ingevoerd waardoor het mogelijk is tijdzones in te voeren. Gedurende deze tijdzones kunnen motorvoertuigen wel of geen toegang worden verleend.

Tijdelijke ontheffingen:

Naast permanent geldige kaarten is het eveneens mogelijk kaarten te programmeren die een beperkte geldigheid (in dagen en/of maanden) hebben. Na afloop van de ontheffing verliest de kaart zijn geldigheid en is passeren niet meer mogelijk. De kaarten kunnen na dat zij opnieuw zijn geprogrammeerd worden hergebruikt.

Op het kaartleessysteem kan (optioneel) een printer worden aangesloten waarmee de passages gedurende een bepaalde tijd kunnen worden uitgelezen.

4.4. de telemelder en semaswitch:

Om zware voertuigen van hulpdiensten (brandweerauto) de afsluiting te laten passeren zijn er twee mogelijkheden:

De telemelder:

via een telefoonaansluiting wordt de installatie gebeld die vervolgens zorgt dat de rijbaan wordt vrijgegeven.

De semaswitch:

via een een semafoon oproep wordt de installatie geactiveerd waarna de rijbaan wordt vrijgegeven. Voor de semaswitch is geen telefoon aansluiting ter plaatse van de maatregel nodig (kostenvoordeel). Het nadeel van de semaswitch is het ontbreken van de garantie dat de semafoonoproep de semaswitch heeft bereikt. Bij een telemelder is dit wel het geval.

4.5 de verkeersautomaat:

De verkeersautomaat verzorgt de coördinatie tussen de systeemdelen en de bewaking .

5. OPTIE A: DE WERKING VAN HET SYSTEEM.

5.1 De werking van het systeem als er geen aanbod is van te zware voertuigen (ruststand):

Voertuigen met een aslast welke kleiner is dan de ingestelde aslast (b.v. personenauto's) passeren de afsluiting ongehinderd. De pyramide of paal is in het wegdek verzonken, de rijbaan is vrij. De verkeerslichten zijn gedoofd.

5.2 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig zonder ontheffing:

Stap 1: het te zware voertuig rijdt over de WIM sensor (zie 4.2).

Stap 2: de WIM sensor weegt het voertuig.

Stap 3: het gewogen gewicht gaat het toegestane ingestelde gewicht te boven. De sensor activeert de verkeersautomaat.

Stap 4: de verkeersautomaat zorgt ervoor dat de verkeerslichten via een instelbare tijd geel knipperen en via een eveneens instelbare tijd van vast geel naar vast rood gaan. Deze verkeerslichten zijn met het oog op de zichtbaarheid aan beide zijden van de afsluiting geplaatst, in zowel de linker als de rechter berm.

Stap 5: als de verkeersautomaat de verkeerslichten een bepaalde instelbare tijd heeft aangestuurd komt de paal of pyramide uit het wegdek omhoog. De weg wordt voor alle verkeer (behoudens voetgangers en tweewielers) afgesloten.

Stap 6: Nadat het te zware voertuig achteruit terug is gereden over de WIM sensor zakt de paal of pyramide terug in het wegdek en worden de verkeerslichten gedoofd.

5.3 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig met ontheffing.

stap 1: het te zware voertuig stopt ter hoogte van de kaarthouder. De bestuurder houdt zijn kaart voor de kaartlezer.

stap 2: de kaartlezer accepteert de kaart op de ingestelde toegangscriteria.

stap 3: de WIM sensor kan worden overschreden zonder dat de afsluiting wordt geactiveerd (paal of pyramide blijft in het wegdek verzonken)

stap 4: het voertuig kan het gebied met toegangscontrole zonder belemmering verlaten doordat er voor een achter de WIM sensor detectielussen zijn aangebracht die signaleren dat het voertuig het gebied verlaat. Hiermee wordt voorkomen dat een te zwaar voertuig die het gebied verlaat de afsluiting in werking stelt.

5.4.

VEILIGHEIDSMaatregelen:

Beveiliging tegen omhoogkomen paal/piramide op het moment dat er zich een voertuig boven de paal/piramide bevindt.

Aan beide zijden van het afsluitmiddel zijn detectielussen in de rijbaan opgenomen om te voorkomen dat de afsluiting omhoog komt terwijl een voertuig zich boven de afsluiting bevindt.

Beveiliging tegen ongewenste afsluiting van de rijbaan als gevolg van stroomstoring.

Bij spanningsuitval zakt het afsluitmiddel door het eigen gewicht in het wegdek waardoor de rijbaan vrij is van obstakels.

Beveiliging tegen het ongemerkt aanrijden van het afsluitmiddel. door:

- Verkeerslantaarns
- Bebording

Verkeerslantaarns:

Aan weerszijde van de rijbaan en de afsluiting worden verkeerslantaarns (4 stuks) geplaatst. Deze verkeerslantaarns waarschuwen de weggebruikers als het afsluitmiddel de weg heeft afgesloten. De verkeerslantaarns zijn tweelichters (diam. 200 mm) met rode en gele aspecten. Deze verkeerslantaarns zijn in normale situatie gedoofd, zodra een te zwaar voertuig zich heeft aangemeld zal alvorens de fysieke afsluiting wordt geactiveerd (paal of piramide komt omhoog) de verkeerslantaarn worden ingeschakeld. Als optie is het mogelijk het rode aspect van de lantaarns op lamp-defecten te bewaken.

Bebording:

Door het plaatsen van verkeersborden model J 37 met onderbord als vooraanduiding en ter plaatse van de afsluiting worden weggebruikers gewezen op de aanwezigheid van de afsluiting.

Beveiliging tegen het ongewild activeren van de maatregel door voertuigen die het gebied verlaten:

Voor en achter de WIM sensor worden detectielussen gelegd om te voorkomen dat een te zwaar voertuig uit tegengestelde richting de afsluiting activeerd.

6. OPTIE B: BESCHRIJVING COMPONENTEN.

Het systeem is globaal opgebouwd uit de volgende systeemdelen:

6.1. De camera:

De camera verzorgt de registratie van overtreiders van de gesloten verklaring door hen vast te leggen op foto. De camera is opgesteld in een kantelmast en wordt periodiek uitgelezen door de politie waarna kentekenplichtige overtreiders worden verbaliseerd. De camera registreert tevens snelheidsovertreders tot 99 km/uur. De camera is uitwisselbaar en is dus over meerdere opstelpunten (kantelmasten) te gebruiken.

6.2. Het weegsysteem:

Het meetsysteem is identiek aan het meetsysteem van optie A.
(zie punt 4.2)

6.3. De kaartlezer:

De kaartlezer is identiek aan de kaartlezer van optie A.
(zie punt 4.3)

6.4. De schakelunit:

De schakelunit verzorgt de communicatie tussen de camera het meetsysteem en de kaartlezer onderling.

Ten opzichte van optie a ontbreken in optie b de volgende componenten:

- Het dynamische afsluitmiddel.
- De telemelder/semaswitch.
- De vier verkeerslantaarns plus masten.
- De verkeersautomaat.

De volgende onderdelen zijn in optie b toegevoegd:

- camera plus opstelmast.
- schakelunit.

7. OPTIE B: DE WERKING VAN HET SYSTEEM.

7.1 De werking van het systeem als er geen aanbod is van te zware voertuigen (ruststand).

Voertuigen met aslast welke kleiner is dan de ingestelde aslast passeren het systeem zonder te worden geregistreerd. Met uitzondering van voertuigen die maximumsnelheid overschrijden.

7.2 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig zonder ontheffing.

Stap 1: het te zware voertuig rijdt over de WIM sensor (zie 4.1)

Stap 2: de WIM sensor weegt het voertuig.

Stap 3: het gewogen gewicht gaat het toegestane ingestelde gewicht te boven. De sensor activeert de schakelunit.

Stap 4: de schakelunit zorgt ervoor dat de camera de overtreder vast legt op foto.

Stap 5: periodiek worden de foto's door de politie uitgelezen. Op basis van kentekenherkenning wordt vervolgens schriftelijk verbaliseerd.

7.3 De werking van het systeem als er aanbod is van een te zwaar voertuig met ontheffing.

stap 1: het te zware voertuig stopt ter hoogte van de kaarthouder. De bestuurder houdt zijn kaart voor de kaartlezer.

stap 2: de kaartlezer accepteert de kaart op de ingestelde toegangscriteria.

stap 3: de WIM sensor kan worden overschreden zonder dat het voertuig wordt gefotografeerd.

8. TOEGANGSCRITERIA:

De electronica van de kaartlezer in combinatie met de toepassing van kaarten die uitgebreide informatie kunnen bevatten (smartcards) biedt legio mogelijkheden voor het bepalen van toegangscriteria voor de desbetreffende weg of het gebied.

Door de smartcard te laden met bepaalde informatie kan al dan niet toegang worden verstrekt. Dit laden kan met behulp van een personal computer op het gemeentehuis plaatsvinden.

Deze informatie kan bijvoorbeeld bestaan uit:

- Geldigheidsduur ontheffing.
- Aantal toegestane passages.
- Toegestaan ontheffingsgewicht.
- Het gebied of wegvak waar de ontheffing geldig is (bij toepassing van het systeem in meerdere gebieden).

Kortom de electronica vormt geen beperking meer in het opzetten van controleerbaar ontheffingssysteem.

9. VERGELIJKING TUSSEN OPTIE A EN B:

9.1 Voordelen optie A:

Optie A is een maatregel die de rijbaan fysiek afsluit voor elk te zwaar voertuig afsluit (behoudens ontheffinghouders), dus ook voor voertuigen die niet kentekenplichtig zijn. De actie ligt volledig bij de wegbeheerder. De politie hoeft hierbij niet meer handhavend op te treden.

9.2 Nadelen optie A:

Veiligheidsrisico's:

Het fysiek afsluiten van de rijbaan is ingrijpende maatregel die belangrijke veiligheidsgevolgen kan hebben. Ondanks alle voorzorgen in het ontwerp, zoals voorwaarschuwingen, verkeerslichten en aangepaste openbare verlichting, kan hiermee niet worden voorkomen dat het afsluitmiddel wordt aangereden. Dit aanrijden kan leiden tot forse materiele schade en persoonlijk letsel. Tevens is de kans groot dat de gemeente aansprakelijk gesteld wordt voor deze schade's.

Maatschappelijke acceptatie:

Een harde fysieke afsluiting beperkt bepaalde weggebruikers direct in hun gedrag. Deze beperking zal er toe leiden dat men hoe danook probeert de maatregel te omzeilen. Over het algemeen geldt hoe doelmatiger de maatregel hoe groter het verzet tegen de maatregel. Het verzet tegen de maatregel kan variëren van zoeken naar hiaten in de regeltechniek tot het vernielen van de installatie.

Uit veiligheidsoverwegingen zal dit soort hiaten in het ontwerp altijd voorkomen, denk hierbij bijvoorbeeld aan de tijdsinterval tussen roodlicht en het daadwerkelijk activeren van het afsluitmiddel.

Aanleg en onderhoud van de installatie:

Installatie's die overeenkomsten vertonen met die van optie a worden op dit moment op beperkte schaal toegepast voor het afsluiten van stadscentra. De werking van de maatregel is hierbij echter wezenlijk anders. In stadscentra is de rijbaan permanent afgesloten tot hij wordt vrijgegeven wordt aan de ontheffinghouders (b.v. openbaar vervoer, winkel bevoorrading etc). In optie a wordt de rijbaan pas afgesloten als men in overtreding is. Deze werkwijze is noodzakelijk omdat anders de dynamische afsluiting op sommige B-wegen zo'n 3500 maal per 24 uur (het aantal passages op grond van de gemeten verkeersintensiteit) de rijbaan vrij moet geven. Het mechanische gedeelte van de installatie is tegen het grote aantal op en neergaande bewegingen van is het afsluitmiddel op langere termijn niet bestand. Een soortgelijke installatie met een soortgelijk doel is zover bekend in Nederland nog niet toegepast. Het nadeel van een primeur is dat de ontwikkelingskosten volledig voor rekening van de gemeente Reeuwijk komen.

Op basis van de samenstelling van de componenten kan worden vastgesteld, dat aan het operationeel houden van de afsluiting de nodige kosten zijn verbonden voor het onderhoud en het oplossen van storingen .

Uitgaande van een onderhoudscontract voor een verkeersregelininstallatie bedragen deze kosten minimaal f^{5.1.2f} (excl. b.t.w per jaar). Het is aannemelijk dat de kosten voor optie a aanzienlijk hoger liggen dan optie b door het toepassen van mechanische componenten (aandrijving dynamische afsluiting: hydropomp en cylinder) in optie A.

9.3 Voordelen optie B:

Optie b is een maatregel die gebaseerd is op registratie van de overtreder. Dit in tegenstelling tot optie A waar een fysieke maatregel wordt geboden. Dit heeft de volgende voordelen:

- Geen aanrijdingsgevaar van fysieke afsluiting (grotere veiligheid).
- Waarschijnlijke betere maatschappelijke acceptatie. Men wordt niet direct beperkt in het gedrag.
- De camera kan op meerdere locatie's worden ingezet. De investering van de camera wordt dus over meerdere locaties gespreid.
- Lagere aanleg/onderhoudskosten door ontbreken van fysieke afsluiting.
- Tevens snelheidsmeting tot 99 km/uur.

9.4. Nadelen optie B:

- Voor optie B blijft de inzet van de politie (ook op de langere termijn) essentieel.
- Het verbaliseren door de politie kan alleen geschieden op herkenning van een op het voertuig aangebracht kenteken. In artikel 37 van de wegenverkeerswet 1994 zijn de volgende voertuigen vrijgesteld van het voeren van zo'n kenteken te weten:
 - landbouwtrekkers inclusief aanhangwagens.
 - voertuigen, voorzover zij niet sneller kunnen rijden dan 20km/uur. inclusief aanhangwagens. Denk in dit verband aan mobiele wielkranen met beperkt hijsvermogen (b.v. atlaskranen).

Door het ontbreken van een kentekenverplichting voor bovengenoemde kan registratie en het verbaliseren van deze voertuigen in optie B problemen opleveren. Voor ontheffinghouders is dit probleem op te lossen door hen te verplichten aan de voor en achterzijde van het voertuig een opvallende grote sticker te ~~laa~~ voeren. Op deze sticker staat de volgende informatie:

- Het nummer van ontheffing. Dit nummer is uniek voor ieder voertuig waarvoor een ontheffing wordt verleend.
- Het soort ontheffing. Bijvoorbeeld jaarontheffing/tijdelijke ontheffing. Het jaar en soort ontheffing kan worden aangegeven door diverse kleuren te gebruiken.
- De periode dat de ontheffing geldig is .
- Het maximaal toegestane totaalgewicht waarvoor ontheffing is verleend.

Naast de registratie door de camera van voertuigen zonder kenteken hebben de sticker's ook het voordeel dat direct voor een ieder duidelijk wordt of het voertuig met of zonder ontheffing van de weg gebruikt maakt. De politie hoeft het voertuig dus niet staande te houden om de ontheffing te controleren.

9.5. Kostenvergelijking tussen optie A en optie B:

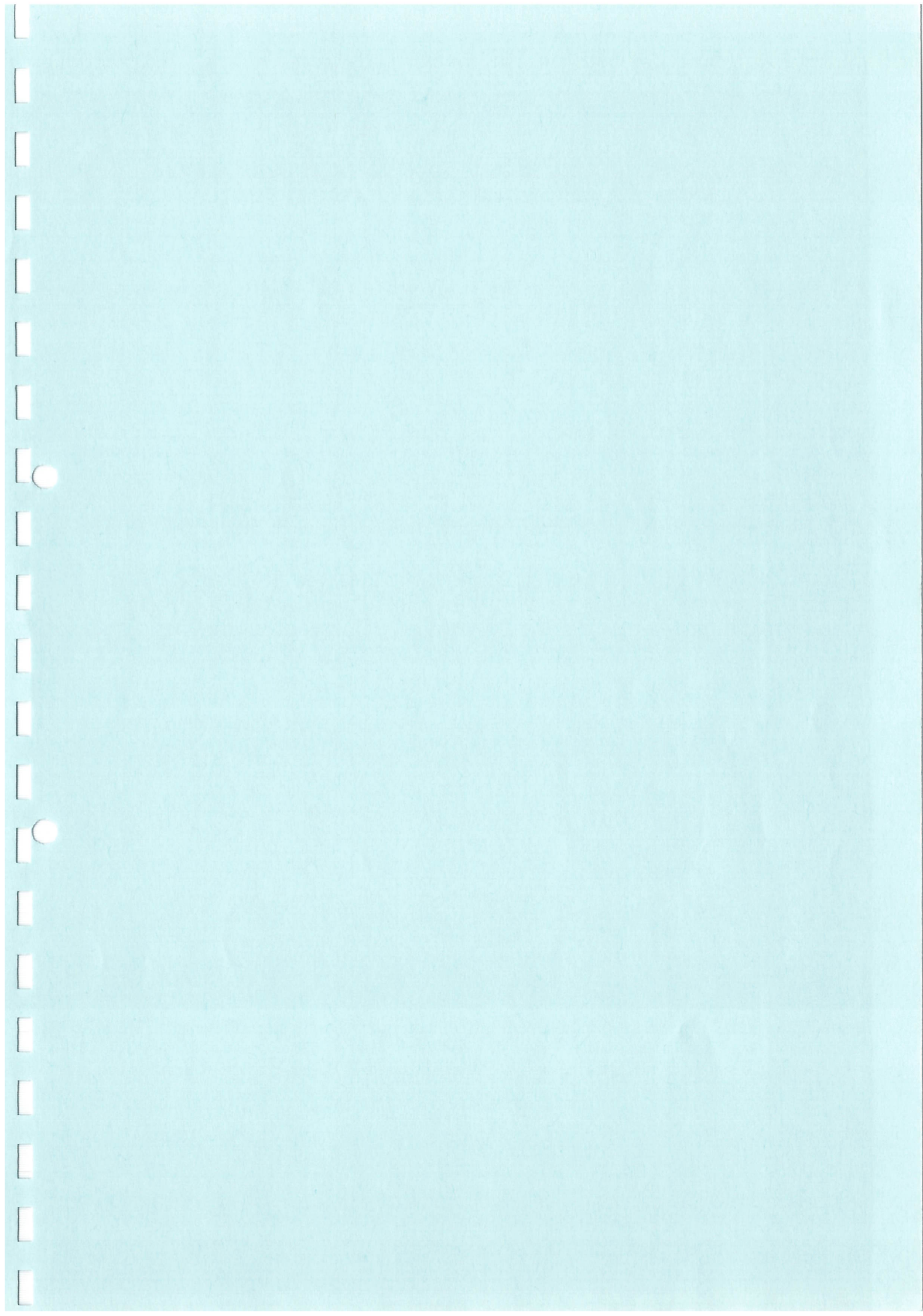
Aan de hand van richtprijzen is een globale kosten vergelijking opgezet. Het moge duidelijk zijn dat pas op het moment dat alle technische eisen bekend zijn er een exacte calculatie gemaakt kan worden.

Component:	prijs optie a:	prijs optie b:
1. Verkeersautomaat incl. semaswitch	f. 5.1.2f	0
2. Schakelunit	0	f. 5.1.2f =
3. Weegsysteem (WIM)	f. 5.1.2f =	f. 5.1.2f =
4. Kaartlezer	f. 5.1.2f =	f. 5.1.2f =
5. Smartcards PM incl. pc systeem	f. 5.1.2f =	PM f. 5.1.2f =
6. Projectleiding	f. 5.1.2f =	f. 5.1.2f =
7. Rioolaansluiting	f. 5.1.2f	0
8. Opstelkast camera	0	f. 5.1.2f
9. Camera incl. keuring NMI (Nederlands Meetinstituut)	0	5.1.2f 5.1.2f
10. Dyn. afsluiting	f. 5.1.2f	0
11. Installatiewerk	5.1.2f =	f. 5.1.2f =
12. Bebording	f. 5.1.2f =	f. 5.1.2f =
13. Verlichting PM	f. 5.1.2f =	
Totaal	f. 5.1.2f =	f. 5.1.2f (excl. b.t.w)

N.B. kosten smartcard's afhankelijk van het aantal ontheffingshouders. Bij de vermelde prijs is van een compleet systeem uitgegaan (meerdere locaties).

Prijzen zijn exclusief telefoon en electra aansluiting en aanvullende aanpassingen welke afhankelijk zijn van de gekozen locatie.

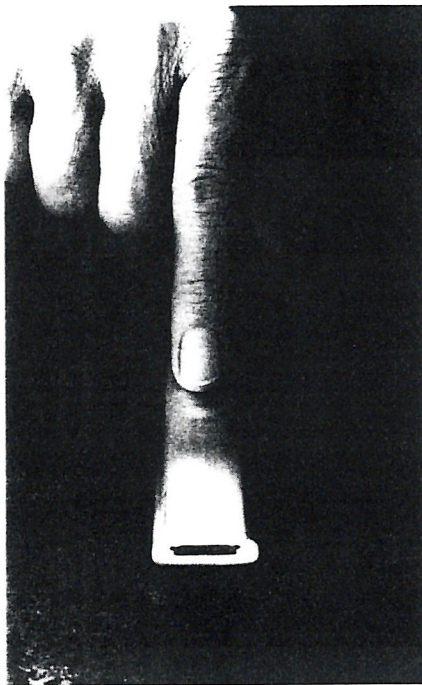
De in optie b gebruikte camera kan ingezet worden op meerdere opstel-punten. De investering wordt dan gespreid over meerdere locaties. In de kostenvergelijking zijn de onderhoudskosten niet specifiek meegenomen. Het is echter aannemelijk dan de onderhoudskosten van optie a aanmerken hoger zullen liggen dan optie b vanwege de toepassing van mechanische componenten.





VERKEERSANALYSE

WEIGH IN MOTION: **WIM**



Het Golden River Systeem voor dynamische gewichtsmeting meet het gewicht van voertuigen op normale snelheid, dus zonder vertraging of oponthoud. Het systeem kan zowel worden gebruikt voor het verzamelen van gegevens, als voor het real-time selecteren van te zwaar beladen voertuigen.

Het systeem is voor zowel vaste als verplaatsbare opstelling geschikt.

Werkingsprincipe

Het systeem maakt gebruik van een speciale sensor welke reageert op de neerwaartse druk die wordt uitgeoefend op de sensor door het voertuigwiel. De vervorming van het oppervlak van de sensor is verantwoordelijk voor een bepaalde verandering in capaciteit van de sensor. De mate van verandering wordt geïntegreerd met de gemeten snelheid zodat het individuele gewicht van het wiel en daarmee de aslast kan worden bepaald. Ook het totale dynamische gewicht van het voertuig kan worden bepaald door alle gegevens te integreren.

Sensor

De sensor is het resultaat van een langdurig ontwikkelproces waarbij gebruik gemaakt is van capacitieve technologie. Deze techniek maakt het mogelijk met digitale signalen te werken met een voorspelbare blokvorm; dit in tegenstelling tot piezotechniek, waar het signaal door ruis en andere factoren wordt beïnvloed. De vaste sensor bestaat uit een aluminium profiel welke in het wegdek moet worden aangebracht, terwijl voor de verplaatsbare sensor het aluminium profiel in speciaal rubber is ingebed.

Voor de vaste sensor gelden de volgende kenmerken:

- accuraat
- verzonken montage in wegdek, dus veilig voor sneeuwschuivers
- consistente weergave gedurende gebruik
- niet beïnvloed door veroudering of temperatuurverschillen
- eenvoudig te installeren

Voor de verplaatsbare sensor geldt het bovenstaande eveneens, met uitzondering van de verzonken montage, en heeft de volgende specifieke eigenschappen:

- meerdere keren bruikbaar op verschillende locaties
- kan worden geïnstalleerd bij bestaande lussen
- handzaam en licht in gewicht
- zeer economisch

Installatie vaste sensor

De installatieprocedure bestaat globaal uit drie stappen. Preciese werkinstructies en eventuele begeleiding kunnen door ons worden verzorgd.

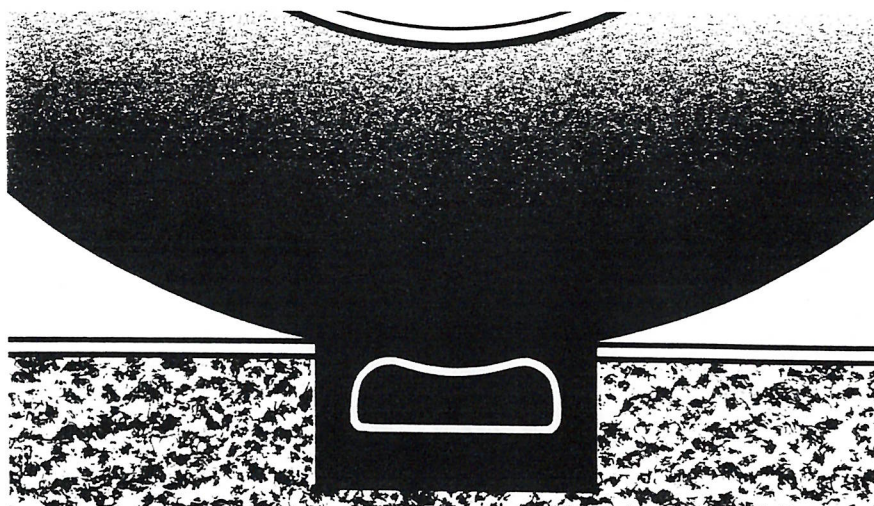
1. Lokatieselectie en markering. Het wegdeel dient vlak en recht te zijn, met bij voorkeur een vlakke berm. De plattegrond van de configuratie wordt op het wegdek gemarkeerd. De meest gebruikte configuratie bestaat uit 2 lussen en 4 gewichtssensoren maar andere combinaties zijn denkbaar in specifieke gevallen.

2. De uitsparingen worden in het asfalt gefreesd en de lussen en sensoren ingegoten. Om het hardingsproces te laten voltrekken wordt de volgende dag verder gegaan met de kalibratie.

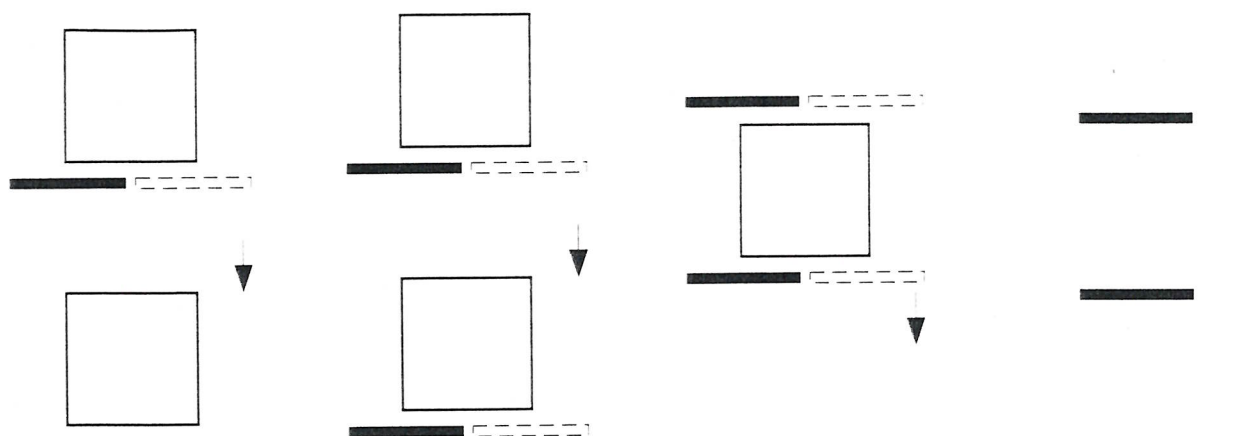
3. Kalibratie. Deze wordt uitgevoerd met behulp van een 2-assig voertuig met een bruto gewicht van minstens 15 ton. Het gewicht per wiel moet bekend zijn. Dit gewicht moet in de M600 rekorder worden ingevoerd zodat de rekorder een kalibratiefactor voor elke sensor kan berekenen. Het testvoertuig moet verschillende malen de sensoren aandoen teneinde een optimale instelling te verkrijgen.

Installatie tijdelijke sensor

Bij de selectie van een tijdelijke locatie raden wij aan snelwegen te vermijden, alsmede zeer druk bereden wegen.



Lus / Sensor configuraties



LUS - GEW. SENSOR - LUS

LUS - GEW. SENSOR - LUS - GEW. SENSOR

GEW. SENSOR - LUS - GEW. SENSOR

GEW. SENSOR - GEW. SENSOR

De sensor wordt op het wegdek aangebracht d.m.v. een te verwarmen strip bitumen en voorzien van aluminium eindstukken, welke in het wegdek worden geschroefd of gespijkerd. De eventueel tijdelijk aan te brengen lussen of de reeds aanwezige vaste lussen worden aangesloten op de M600 rekorder. Het systeem kan eventueel nog dezelfde dag worden gekalibreerd en operationeel worden gemaakt. T.E.C. levert zowel de tijdelijke lussen als de lussen voor vaste opstelling.

De bevestiging van de sensor op het wegdek moet uit veiligheidsoverwegingen op gezette tijden worden geïnspecteerd. Ook hier geldt dat T.E.C. u deskundig kan adviseren en eventueel kan begeleiden.

Gegevensopslag

Alle gewichtsmetingen worden uitgevoerd met de M600 WIM rekorder, welke eveneens kan worden gebruikt voor normale tel- en klassifikatie toepassing (zie ook de M600 brochure).

Gegevensverwerking

De van de M600 afkomstige gegevens kunnen rechtstreeks naar computer of printer worden gestuurd. Verder voorziet het programma Showman in verschillende manieren om de data te presenteren in grafische vorm of tabellen. Hieronder treft u een voorbeeld van een uittijding aan welke rechtstreeks afkomstig is van de M600.

Veh.	Date	Time	L	D	Gap	Hway	Ax	Spd	Ax wts						Weight	Leng.	Wbase	Cl
76	12 jun 91	14:46:03	1	0	3.9	4.4	5	80	8290	13830	9240	7820	9670	—	48860	1395	1070	9
00177	12 jun 91	14:46:09	1	0	4.6	5.5	2	85	1150	1470	—	—	—	—	2620	875	252	1
00178	12 jun 91	14:46:10	1	0	0.2	0.9	2	85	6320	8820	—	—	—	—	15140	1049	453	12
00179	12 jun 91	14:46:12	1	0	1.1	1.8	3	86	8990	5950	4090	—	—	—	19020	931	598	3
00180	12 jun 91	14:46:23	1	0	10.8	11.4	6	77	6560	9080	6180	8660	7430	7740	45660	1495	1179	11
00181	12 jun 91	14:46:25	1	0	0.8	1.7	2	77	940	990	—	—	—	—	1930	409	249	1
00182	12 jun 91	14:46:27	1	0	1.9	2.3	4	77	6180	8850	7640	8790	—	—	31460	1527	1171	8
00183	12 jun 91	14:46:29	1	0	1.0	2.0	4	78	7850	10980	15070	13970	—	—	47870	847	589	4
00186	12 jun 91	14:46:39	1	0	1.1	1.5	5	75	5800	6340	2100	2150	1760	—	18140	1529	1173	9
00187	12 jun 91	14:46:41	1	0	1.3	2.4	2	77	750	630	—	—	—	—	1380	439	235	1



TEC BV - Sinds 1963

Een generatie lang ervaring op verkeerstelgebied, voertuigdetektie en verkeersbeveiliging. Een garantie voor deskundig advies, begeleiding en onderhoud!

Apparatuur voor verkeersbeveiliging en verkeersonderzoek

Strijkviertel 50/3454 PN De Meern/telefoon 03406-63249/telefax 03406-65024

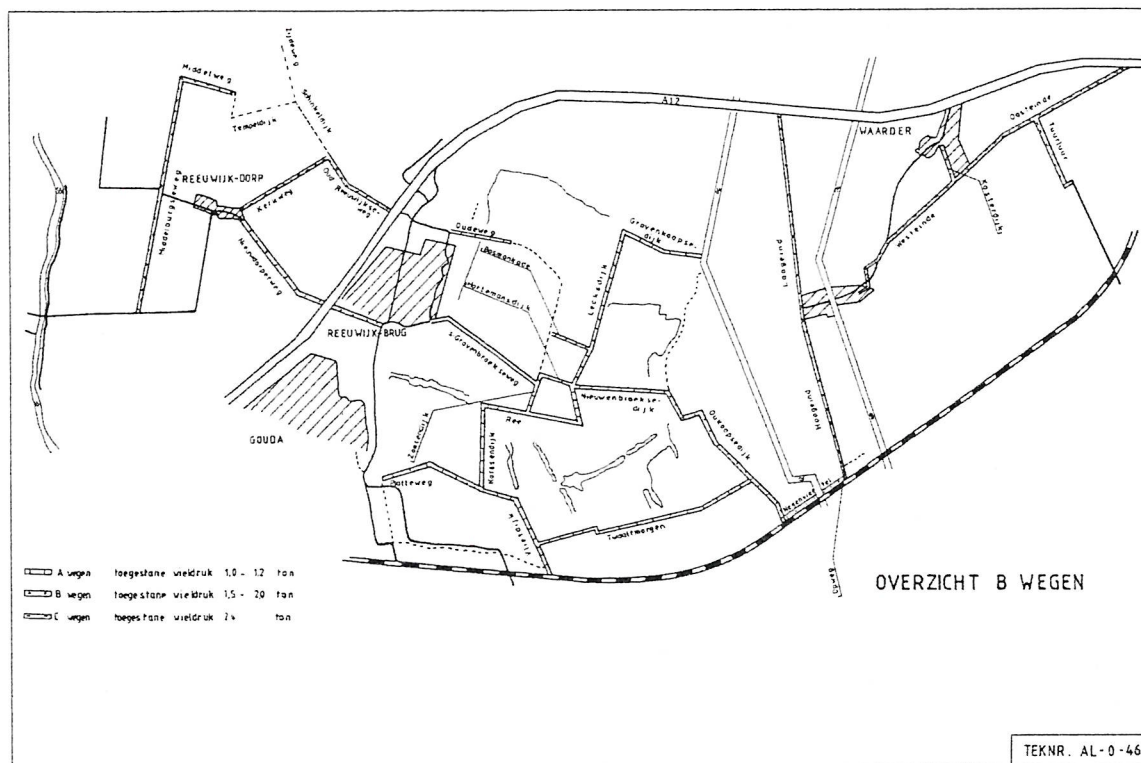
AutoBlock van ascom

De slimste oplossing voor selectieve wegafsluiting



A

GEMEENTE REEUWIJK



UITVOERINGSPLAN B-WEGEN

(Derde concept)

Uitvoeringsplan ontheffingen B-wegen.

Index:

1. Aanvraagprocedure voor het verkrijgen van een ontheffing.
 - 1.1 Voorwaarden voor het indienen van een aanvraag voor een ontheffing.
 - 1.2 Aanvraagtermijn voor een dag, week of maandontheffing.
 - 1.3 Aanvraagtermijn voor een jaarontheffing.
 - 1.4 Bevoegdheid uitgifte ontheffingen.
 - 1.5 Behandeling van aanvragen die de onder punt 3.1 en 3.2 genoemde massa's en afmetingen overschrijden.
2. Voorwaarden voor het verlenen van een ontheffing.
3. Maximaal toegestane massa en afmetingen op de diverse wegen.
 - 3.1. Maximaal toegestane massa.
 - 3.2. Maximaal toegestane breedte.
4. Sancties bij het overtreden van de B-weg bepalingen (zoals vastgelegd in het Transactie- en strafvorderingsbeleid van het Ministerie van Justitie).
5. Voorstel legestartief.
 - 5.1. Huidig legestartief.
 - 5.2. Nieuw legestartief.
 - 5.3. Aantal voertuigen per ontheffing.
 - 5.3.1 Landbouwvoertuigen uitsluitend bedoeld voor het noodzakelijke eigen vervoer ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering van aan b-wegen gelegen agrarische bedrijven.
 - 5.4. Vrijstelling leges.
6. Aanpassing van de wegvakken waarvoor de breedte en gewichtsbeperking geldt.
 - 6.1. Wegen waar de B-weg status wordt ingetrokken.
 - 6.2. Wegen waar een asdruk en breedtebeperking wordt ingesteld.
7. Bijlagen:
 - Vragen en opmerkingen gesteld door het FOV (pagina 6)
 - Vragen en opmerkingen gesteld door de WLTO (pagina 9)
 - Vragen en opmerkingen gesteld door de BOVAL (pagina 12)
 - Vragen en opmerkingen gesteld door het bewonerscomite Oosteinde (pagina 15)
 - Brieven naar aanleiding van het uitvoeringsplan.

1. Aanvraagprocedure voor het verkrijgen van een ontheffing.

1.1 Voorwaarden voor het indienen van een aanvraag voor een ontheffing.

De aanvraag kan uitsluitend plaatsvinden door het compleet invullen van het daartoe bestemde aanvraagformulier. Bij het aanvraagformulier dient een kopie van het kentekenbewijs van het desbetreffende voertuig te worden gevoegd. Voor ongekentekende voertuigen is dit een eigen verklaring met hierop aangegeven:

- de totale massa van het lege voertuig.
- de totale massa van de lading.
- de asdrukken van het voertuig leeg.
- de asdrukken van het voertuig in beladen toestand.

Met betrekking tot B-wegen gelegen in de nabijheid van de Reeuwijkse Plassen dient in eerste instantie door de aanvrager de optie van vervoer over water te worden gezien alvorens de aanvraag voor een ontheffing in behandeling wordt genomen.

1.2. Aanvraagtermijn voor een dag, week of maandontheffing.

Een aanvraag voor een dag, week of maandontheffing dient minimaal 2 werkdagen voor de geplande aanvang van het transport te worden ingediend.

1.3. Aanvraagtermijn voor een jaarontheffing.

De aanvraag voor een jaarontheffing dient minimaal 4 weken voor de geplande aanvang van het transport te worden ingediend.

1.4. Bevoegdheid uitgifte ontheffingen.

De uitgifte van ontheffingen die de geldigheidsduur van een maand overschrijden worden uitgegeven door het college. De uitgifte van ontheffingen met een geldigheidsduur van een maand, week of dag is door het college gedelegeerd aan het sectorhoofd gemeentewerken.

1.5. Behandeling van aanvragen die de onder punt 3.1 en 3.2 genoemde massa's en afmetingen overschrijden.

Aanvragen die de onder punt 3.1 en 3.2 genoemde massa's en afmetingen overschrijden worden voorzien van een ambtelijk advies voorgelegd aan het college. De onder punt 1.2, 1.3, genoemde termijnen worden bij deze aanvragen verlengd met 2 weken.

2. Voorwaarden voor het verlenen van een ontheffing.

2.1 Ontheffingen worden uitsluitend verleend voor transporten t.b.v. aan de B-weg gelegen percelen. Via een door de gemeente vast te stellen route.

2.2 Ontheffingen t.b.v. doorgaand verkeer door de gemeente Reeuwijk worden niet afgegeven.

2.3 Er mag niet sneller worden gereden dan 30 km/uur.

2.4 De gemeente is nimmer aansprakelijk voor eventuele schade als gevolg van het gebruik van de ontheffing.

2.5 Elke beschadiging aan de weg of wat daartoe behoort (kabels en leidingen inbegrepen) die een gevolg is van het gebruik maken van de weg krachtens de ontheffing moet aan de de onderhoudsplichtge(n) of aan de eigenaar(s) worden vergoed.

2.6 Het overige verkeer mag niet in gevaar gebracht worden of onnodig worden gehinderd.

2.7 Op de betreffende B-wegen mag niet worden geparkeerd.

2.8 De houder van de ontheffing wordt erop gewezen dat het college bevoegd is de ontheffing te allen tijde in te trekken, als de aan de ontheffing verbonden voorschriften niet worden nageleefd of als de toestand van het wegdek daartoe aanleiding geeft. Het college is daartoe ook bevoegd als de maatregelen daarvoor geen of geen afdoende oplossing bieden.
Die maatregelen zijn:

- A. het wijzigen van de aan de ontheffing verbonden voorschriften.
- B. het aan de ontheffing verbinden van nadere voorschriften.

2.9 Ontheffing wordt verleend voor een maximale tijdsduur van 12 maanden.

3. Maximaal toegestane massa en afmetingen op de diverse wegen.

3.1 Maximaal toegestane massa.

Om tot een vaststelling te komen van maximaal toegestane massa op de diverse wegen zijn de karakteristieke belastingen gehanteerd zoals genoemd de bijlage A. van NEN 6723 (constructieve eisen en rekenmethoden VBB 1995). Deze methode is gekozen omdat het uitvoeren van wegonderzoek als te kostenintensief wordt gezien. Tevens is de verwachting dat de onderzoeksresultaten slechts binnen grote marges de toelaatbare belasting kunnen aangeven. Op basis van bijlage A zijn een drietal belastingklassen opgezet te weten klasse 25 voor categorie C (= 0,55 belastingssklasse 45), klasse 20 voor categorie B (=0,44 belastingssklasse 45) en klasse 12 voor categorie A (= 0,26 belastingssklasse 45). Ter indicatie bij het ontwerp van bruggen in het gebied wordt de belastingssklasse 45 gehanteerd.

Op grond van deze klassen wordt geadviseerd de volgende maximale massa's te hanteren bij het verlenen van ontheffingen:

Toegestane wieldruk (zoals vermeld op de borden)	Max. toegestane massa	Max. toegestane asdruk
Cat.A. 1,0-1,2 ton	12 ton (*10,8 ton)	4 ton
Cat.B. 1,5-2 ton	20 ton (*13,2 ton)	6,66 ton
Cat.C. 2,4 ton	25 ton (*15,6 ton)	8,33 ton

*= toegestane massa huidig b-wegen beleid)

3.2 Maximaal toegestane breedte

De maximale toegestane breedte van het voertuig volgens de B-weg bepalingen is 2,2 meter. Op basis van het voertuigreglement wordt ontheffing verleend voor een maximale breedte van:

2,60 meter voor gekentekende voertuigen (vrachtauto's e.d).

3,00 meter voor ongekentekende voertuigen (landbouwvoertuigen)

4. Sancties bij het overtreden van de B-weg bepalingen (zoals vastgelegd in het Transactie-en strafvorderingsbeleid van het Ministerie van Justitie).

Feit:

Als eigenaar en bestuurder van een voertuig rijden in strijd met bord 37 RVV 1966 (aanduiding B-weg, de toegestane wioldruk overschrijden) met een overschrijding van:

Sanctie:

niet meer dan 10 %
11% tot en met 20 %
21% tot en met 30 %
31% tot en met 40 %
41% tot en met 50 %
meer dan 50 %

f. 170,= M.
f. 220,= M.
f. 550,= M.
f. 720,= S.
f. 880,= S.
f.1320,= S.

180 -
240 -
610 -

M= administratiefrechtelijke afhandeling volgens de Wet Mulder.
S= strafrechtelijke afhandeling.

Indien bestuurder geen eigenaar is dan wordt de overtreding beschouwd als economisch delict. De rechtbank bepaalt dan de hoogte van de sanctie.

Als bestuurder van een voertuig in strijd met bord 37 RVV 66 (aanduiding B-weg), de toegestane breedte overschrijdt wordt volgens administratiefrechtelijke afhandeling volgens de Wet Mulder een sanctie van f.170,= opgelegd.

5. Legestartief.

5.1 Huidig legestartief.

Het huidige tarief is f.116,85 per ontheffing. Als de gemeente het transport moet begeleiden is dit f.406,40.

5.2 Nieuw legestartief.

Als tarief wordt gehanteerd de directe kosten welke benodigd zijn voor het verlenen van een ontheffing ongeacht de duur van de ontheffing. Op basis van ervaringsgegevens is dit tarief bepaald op:

f.357,= (zijnde 3 mensuren x f.119,= volgens tarief 1998). Voor dit bedrag worden de volgende handelingen verricht: overleg, informatie, administratieve afhandeling, registratie, en beleidsadvisering.

5.3. Aantal voertuigen per ontheffing.

Het legesbedrag wordt per aanvraag in rekening gebracht voor een ontheffing die geldig is voor maximaal 3 in de ontheffing genoemde voertuigen of een samenstel van voertuigen waarbij de 3 voertuigen zorgen voor het voortbewegen van meerdere onderling uitwisselbare landbouwmachines of aanhangwagens. Als voor meer dan 3 voertuigen per bedrijf ontheffing wordt aangevraagd wordt een bedrag van f.357,= per 3 voertuigen of samenstellingen daarvan in rekening gebracht.

5.3.1 Landbouwvoertuigen uitsluitend bedoeld voor het noodzakelijke eigen vervoer ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering van aan b-wegen gelegen agrarische bedrijven.

Op basis van de door de aanvrager verstrekte eigen verklaring wordt voor de b-wegen in de gemeente Reeuwijk ontheffing verleend door het verstrekken van een op het voertuig aan te brengen sticker voor een legesbedrag van f.80,= (zijnde de kosten voor registratie en aanschaf van de sticker).

Aan deze ontheffing voor agrarisch eigen vervoer zijn de volgende aanvullende voorwaarden verbonden:

- het landbouwvoertuig dient uitsluitend gebruikt te worden voor het verrichten van eigen vervoer.
- bij verhuur van het landbouwvoertuig aan derden wordt het tarief van f.357,= met een maximum van 3 voertuigen gehanteerd .
- het landbouwvoertuig mag de wettelijk toegestane snelheid van 25 km/uur niet overschrijden.

5.4 Vrijstelling leges.

Hulpdiensten ten behoeve van calamiteiten in het gebied worden vrijgesteld van het te betalen legesbedrag.

6. Aanpassing wegvakken waarvoor een breedte of gewichtsbepierking geldt:

Het uitvoeringsplan is gebaseerd op de bestaande provinciale regeling. Inmiddels is door wijziging van de technische vormgeving van een aantal wegvakken de B-weg status door de actualiteit achterhaald.

Voorgesteld wordt om voor de volgende wegen de status van de volgende wegen aan te passen:

6.1 Wegen waar de B-weg status wordt ingetrokken.

Op de volgende wegen wordt de B-weg status ingetrokken:

- Tempeldijk.
- Zijdeweg.
- Schinkeldijk.
- Oud-Reeuwijkseweg (van Raadhuisweg tot aan viaduct over rijksweg A12)

6.2 Wegen waar een asdruk en breedtebeperking wordt ingesteld:

Op het volgende wegvak zal een asdruk en breedtebeperking worden ingesteld.

- Negenviertel (gelegen tussen de Opweg en Oukoopsedijk)

Op de Negenviertel wordt een asdruk en breedtebeperking in gesteld gebaseerd op de beperkingen zoals deze gelden op de Oukoopsedijk (maximale breedte 2,2 meter, wieldruk 1,5-2 ton) om hiermee toekomstige wegdekschade te voorkomen.



Adviserend

Registratienummer Z/24/177702/ DOC-24392671
Datum 28 november 2024
Portefeuillehouder Robin Kersbergen
Ambtelijk contact 5.1.2e
Geheimhouding Nee
Afgestemd met
Portefeuillehouder? Ja
Voorstel
portefeuillehouder Bespreekstuk
Aantal bijlage(n) 3

Onderwerp

Routering zwaar verkeer

Korte samenvatting

Routering zwaar verkeer Driebruggen en omgeving.

Advies

Besluiten om;

1. Geen verdere uitvoering te geven aan het vraagstuk routering zwaar verkeer;
2. De breedte van het Hoogeind en het Laageind niet aan te passen aan het huidige gebruik van (vracht-) verkeer;
3. Op het Hoogeind over te gaan tot de aanleg van passeerplaatsen overeenkomstig het onlangs vastgestelde Definitief Ontwerp voor het Hoogeind en het Laageind;
4. Als beheersmaatregel voor het huidige gebruik van het Hoogeind en Laageind en de naleving van de geldende gewichtsbepalingen van maximaal 25 ton, detectiesystemen aan te brengen.

Aanleiding

Binnen de kernen Driebruggen, Waarder en Nieuwerbrug en het omliggende wegennet zorgt zwaar en groot verkeer voor schade aan wegen, bermen en woningen en zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Dat komt ook tot uiting in de aangeboden dorpsvisies en vastgestelde toekomstvisie.

Het college heeft hiervoor de ambitie uitgesproken om kwetsbare wegen en de gebruikers van die wegen te willen beschermen. Het college heeft hiertoe een denkrichting (Z/19/078231/DOC-21202671) voor de routing van zwaar verkeer vastgesteld. Zie hiervoor [bijlage 1](#) bij dit voorstel.

Aanleiding om nu tot dit voorstel te komen is dat we de komende jaren - op basis van het 'Uitvoeringsprogramma 2024-2027' - reconstructies aan wegen moeten uitvoeren in de omgeving Waarder en rond Driebruggen met aangrenzend het plangebied.

Een ander argument om met dit voorstel te komen, is dat het optimale scenario – d.w.z. een grootschalige routering -, ondanks ambtelijk-/bestuurlijke inspanningen niet haalbaar is.

Doel

Doel van het collegevoorstel is dat uw college een concrete keuze maakt over het vraagstuk routing zwaar verkeer, aan welk scenario het college uitvoering zou willen geven in relatie tot verkeersveiligheid, leefbaarheid, doorstroming en kosten. En welke beheersmaatregel (*Bijlage 3*) moet om het gebruik van de weg aan te passen en ervoor te zorgen dat deze voldoet aan de verkeerskundige eis van 25 ton.

Om tot dit voorgesteld besluit te komen, is een Multicriteria Analyse (*Bijlage 2*) uitgevoerd voor de scenario's voor de korte termijn. Hierbij is gekeken wat een scenario betekent voor de thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming.

Argumenten

1.1 Geen prioriteit bij andere partijen.

Voor de uitwerking van de routing zwaar verkeer is medewerking vereist van (externe-) andere partijen (gemeente Oudewater/Woerden, provincie Zuid-Holland, ProRail, landeigenaren). Hoewel deze partijen een gedeeld probleem zien, is het belang om dit adequaat en snel op te lossen bij deze partijen niet aanwezig. Daarmee is zicht op een optimale routing ver weg en onzeker. Dit betekent dat de scope voor het eventueel nemen van vrachtverkeer werende maatregelen beperkt blijft tot de wegen binnen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk.

1.2 Behoud van leefbaarheid

Door geen nieuw routes voor zwaar verkeer te creëren of aan te leggen wordt de leefbaarheid en veiligheid van omliggende woongebieden en andere wegen in ons wegennetwerk beschermd.

1.3 Effectieve bestaande regels

De huidige gewichtsbependingen (tot max. 25 ton, met ontheffing) zijn al in lijn met de draagkracht capaciteit van de infrastructuur. Het Hoogeind en Laageind worden ook gereconstrueerd op deze maximum draagkracht.

1.4 Analyse en aanbevelingen rapportage RHDHV

Verschillende bedrijven en agrarische bestemmingen zorgen voor vrachtverkeerbewegingen in het gebied. Uit het kentekenonderzoek is gebleken dat nagenoeg al het vrachtverkeer in het gebied, gebiedseigen is, oftewel een herkomst of bestemming in het gebied heeft.

In alle varianten is te zien dat er negatieve effecten optreden op andere wegen die (ook) niet geschikt zijn om vrachtverkeer te verwerken. Dit zijn negatieve effecten op beheerbaarheid van de wegen (schade aan weg en berm), leefbaarheid, doorstroming verkeer en fietscomfort. Voor de Kerkweg is met name leefbaarheid het grootste knelpunt, op de andere wegen meer doorstroming, onderhoud en beheer.

Vooralsamt buurgemeenten geen negatieve effecten van vrachtverkeermaatregelen rond Driebruggen wensen is er nu geen realistische oplossing voorhanden.

2.1 Kostenbeheersing

Breedte aanpassingen zijn kostbaar, terwijl de aanleg van passeerplaatsen een financieel efficiënter alternatief is. In het Definitief Ontwerp voor het Hoogeind en het Laageind zijn deze passeerplaatsen al opgenomen en zijn aanpassingen naar een verbreding over het gehele wegtracé niet opgenomen.

2.2 Beperkt vrachtverkeer

Een smalle weg werkt ontmoedigend voor zwaar (vracht-) verkeer en stimuleert het gebruik van alternatieve routes die beter geschikt zijn.

3.1 Verkeersveiligheid

Passeerplaatsen verbeteren de doorstroming en voorkomen gevaarlijke situaties waarbij voertuigen elkaar in krappe ruimtes moeten passeren.

3.2 Beperkte impact op landschap

Het toevoegen van enkele grote strategische passeerplaatsen is minder ingrijpend dan een volledige wegverbreding en behoudt het karakter van de landelijke omgeving.

3.3. Kosteneffectief

Passeerplaatsen zijn een praktische en betaalbare oplossing in vergelijking met grootschalige aanpassingen aan de weg.

4.1 Handhaving en naleving van gewichtsbeperkingen van gebruik weg

Detectiesystemen zorgen ervoor dat overtredingen snel worden gedetecteerd, waardoor handhaving eenvoudiger wordt en de gewichtsbeperking effectief gehandhaafd kan worden.

4.2 Technologische oplossing

Moderne detectiesystemen zijn nauwkeurig en kunnen automatisch overtreders signaleren, wat administratieve lasten vermindert en bovendien hoeft er geen fysieke menskracht te worden ingezet voor de handhaving.

4.3 Bescherming van infrastructuur:

Door overbelading te voorkomen, wordt de levensduur van de weg verlengd, wat op lange termijn kosten bespaart.

4.4 Gedragsverandering:

De aanwezigheid van detectiesystemen ontmoedigt overtredingen en zorgt ervoor dat weggebruikers zich meer bewust zijn van de gewichtsbeperkingen en zo mogelijk andere route keuzes maken en ook overgaan tot overslag of tot vervoer in kleinere ladingen.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Huidige verkeerssituatie handhaven

Door de verkeerssituatie ongewijzigd te laten, blijft er zich zwaar verkeer door het gebied begeven. Hierdoor blijft het risico van versnelde schade aan wegen/bermen bestaan. Ook blijft het risico van onveilige verkeerssituaties aanwezig. Het niet oplossen legt een grotere verantwoordelijkheid bij handhaving en toezicht. Geluidoverlast en trillingen door zwaar verkeer kunnen aanhouden, wat tot klachten en politieke druk kan leiden.

2.1 Blijvende veiligheidsrisico's scenario's, risico's op illegale wegverbreding en onrealistische gewichtsgrens

Smalle wegen in combinatie met zwaar verkeer verhogen het risico op ongevallen, vooral bij tegenliggers of fietsers. Chauffeurs kunnen de berm gebruiken om ruimte te maken, wat de berm beschadigt en onderhoudskosten verhoogt. Als de weg veelvuldig door zwaar verkeer gebruikt wordt, blijft ook de kans op overschrijding van de 25-ton limiet bestaan.

3.1 Beperkt effect op doorstroming

Passeerplaatsen kunnen onvoldoende zijn als zwaar verkeer frequent gebruik blijft maken van de wegen. En bij foutief gebruik - bijvoorbeeld als parkeerplaatsen - kan dit tot nieuwe verkeersproblemen leiden.

De aanleg van passeerplaatsen kan leiden tot verlies van groen en visuele aantasting van het landschap, wat weerstand van bewoners kan oproepen. Passeerplaatsen lossen het fundamentele probleem van zwaar verkeer niet op en zijn slechts een symptoombestrijding.

4.1 Kosten voor installatie en onderhoud, technische storingen en geen garantie voor gedragsverandering

Detectiesystemen vereisen een aanzienlijke investering en regelmatige kalibratie om effectief te blijven. Daarbij kunnen detectiesystemen falen, wat handhaving bemoeilijkt en tot frustratie bij bewoners en bestuurders kan leiden.

Chauffeurs kunnen alternatieve routes kiezen om detectiesystemen te vermijden, wat verkeer kan verplaatsen naar andere kwetsbare wegen in de omgeving. Zware gebruikers kunnen bewust risico's nemen en eventuele boetes incalculeren als onderdeel van hun bedrijfsvoering.

Financiën

- De totale kosten voor het optimale scenario voor de routing zwaar verkeer zijn geraamd op € 5.1.2f --.
- Om de weg geschikt te maken voor vrachtverkeer (50 TON) zijn de meerkosten t.o.v. het beschikbare budget geraamd op € 5.1.2f --
- Voor de reconstructie Hoogeind en Laageind is geld beschikbaar gesteld (Uitvoeringsprogramma voor de Leefomgeving 'project reconstructie Hoogeind en Laageind').
- Voor het verbreden van de weg – om te voldoen aan de ontwerprichtlijnen – moet rekening gehouden te worden met een bedrag van € 5.1.2f per km (referentiekader = onderzoek verbreding van de Nieuwdorperweg over een lengte van 1 km). Dit zou uitkomen op een bedrag van ongeveer € 5.1.2f.
- De aansluiting van het Nespad op de Provincialeweg N459 moet worden aangepast. De kosten die hiervoor geraamd zijn bedragen € 5.1.2f. Dit alleen voor het plaatsen van een midden geleider. Vanwege beperkte draaicirkels en het tracé van de Doorfietsroute moet de kruising – en het kunstwerk (Spokesbrug) - worden aangepast. Hier is nog geen raming voor gemaakt maar de kosten worden ingeschat op een bedrag dat ligt tussen de € 5.1.2f
- De extra kosten die gemoeid zijn met de aanpassingen passeerplaatsen Hoogeind zijn geraamd op € 5.1.2f -

Wettelijk- en beleidskader

Uitvoeringsprogramma voor de leefomgeving.

Collegebesluit "Denkrichting routing Zwaar Verkeer".

Communicatie

Het dorpsbestuur Driebruggen, Waarder en het WIN Nieuwerbrug zijn geïnformeerd over de routing in zijn algemeenheid en het gekozen alternatieve scenario.

Op korte termijn gesprek arrangeren met o.a. VIOS, boeren en overige bedrijven in Driebruggen en omgeving.

Uitvoering

Niet van toepassing.

Evaluatie

Het alternatieve scenario wordt gemonitord, door middel van het uitvoeren van verkeerstellingen

Bijlagen

1. Collegevoorstel (Z/19/078231/DOC-21202671) denkrichting zwaar verkeer;
2. Afwegingsmatrix rijrichtingsvarianten;
3. Memo Beheersmaatregelen;
4. Rapportage RHDHV.



Advies aan burgemeester en wethouders

Registratienummer Z/19/078231 / DOC-21202671

Auteur

5.1.2e

Bestuursbericht j/n

Openbaarheid

Openbaar

Vanaf

Portefeuillehouder

Kees Oskam

Bijlagen

4

Onderwerp:

Masterplan routing zwaar verkeer Driebruggen/Waarder/Hogebrug/Nieuwerbrug

Samenvatting:

Binnen de kernen Driebruggen, Waarder en Driebruggen en het omliggende wegennet zorgt zwaar en groot verkeer voor schades aan wegen en woningen en onveilige situaties. De komt ook tot uiting in de aangeboden dorpsvisies en vastgestelde toekomstvisie. De komende vier jaar staan een aantal wegen van het desbetreffende wegennet op de onderhoudsplanning. Om dit op een goede manier vorm te geven en in te spelen op de genoemde knelpunten heeft het college een masterplan voor de routing van zwaar verkeer vastgesteld. Om hier invulling aan te geven wordt de samenwerking met Oudewater, Woerden en betreffende provincies gezocht. Verder worden onderzoeken in gang gezet om consequenties van de voorgestelde denkrichting vorm te geven.

Beslispunten advies:

- Vaststellen van de denkrichting routing zwaar verkeer (bijlagen),
- Aangaan van een convenant met Oudewater t.a.v. samenwerking (bijlage),
- Portefeuillehouder hiertoe mandateren tekstuele wijzigingen door te voeren,
- Ontwikkelen van een kansenkaart (integraal) voor gebied ten oosten van Nieuwerbrug als onderlegger voor samenwerking met Woerden,
- Gezamenlijk met Woerden/Oudewater bestuurlijke gesprekken aangaan met betrokken provincies tav medewerking en financiering.
- Beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet van € 5.1.2f in 2022 binnen het uitvoeringsprogramma leefomgeving 2022-2025 t.b.v. 8 deelonderzoeken. Hiermee worden financiële consequenties uitgewerkt ten aanzien van het masterplan.
- Vaststellen en doorgeleiden naar de gemeenteraad van RIB Z/19/078231 / DOC-22217859

Toegevoegd beslispunt:

- Portefeuillehouder machtigen om de raadsinformatiebrief aan te passen.

Wat is de aanleiding?

In de aangeboden dorpsvisies, binnen de vastgestelde toekomstvisie en binnen het vastgestelde Onderhoudsplan Leefomgeving 2022-2025 is groot en zwaar verkeer rond de dorpen Waarder, Driebruggen en Nieuwerbrug een van de grotere knelpunten. Daarnaast is er vanuit het plasseengebied de behoefte om, naast een overslag aan de westkant van het gebied op Zoutman ook een overslag van groot naar klein vervoer aan de oost-kant van het gebied te hebben.

Het centrum van nieuwerbrug is recent opnieuw ingericht, maar dat heeft de klachten van zwaar verkeer niet doen wegnemen. Momenteel is de Kerkweg Driebruggen in uitvoering. Voor de komende vier jaar staan het centrum van Waarder, Hoogeind, Laageind, Negenviertel en Weijpoort op de planning. Aanleiding is de technische staat van de wegen. Dit moment wat aanstaande is vormt de aanleiding om vanuit een totaalplan op zwaar verkeer in deze omgeving te maken. De herinrichtingen en bijbehorend beleid geven vervolgens invulling aan dit beoogde gebruik.

Wat willen we bereiken en voor wie?

Het doel van dit besluit is drieledig:

- Effectief en efficiënt omgaan met de middelen. Hiervoor willen we gebruik en inrichting van de weg goed op elkaar afstemmen. In veel gevallen is de slappe ondergrond en daarmee de wegconstructie leidend voor het gewenste gebruik.
- Gehoor geven aan de genoemde visies en daarmee aan de inwoners. Tegelijk is dit weerbarstig aangezien een dergelijk masterplan niet aan de wensen van iedere inwoner tegemoet kan komen.
- In de komende fase met dit besluit als startsein willen we het (financiële) draagvlak bij buurgemeentes en provincie in beeld krijgen. Hierna volgt besluitvorming over een vervolgtraject.

Wat gaan we daarvoor doen?

Planinhoudelijk gaan we het volgende doen, zoals ook verbeeld in de bijlagen. Bij de percentages en getallen moet opgemerkt worden dat landbouwverkeer niet meegenomen is aangezien deze (nog) geen kenteken hebben. Er kan wel gesteld worden dat de voorgestelde richting een positief effect (bezien vanuit schade en veiligheid) heeft op deze gebruikersgroep.

1. Op het moment dat het voor alle zwaar verkeer (behoudens hulpdiensten) fysiek onmogelijk is om vanuit Driebruggen het Hoogeind/Laageind op te gaan (vanaf A12 dus alleen bestemmingsverkeer Waarder/Driebruggen) reduceren we het doorgaand zwaar verkeer met 100% en neemt het herkomst- en bestemmingsverkeer (zwaar verkeer) af met 33%.
2. De weg Hoge Brug ligt gedeeltelijk op het grondgebied van gemeente Oudewater en krijgt meer zwaar verkeer te verwerken als we hier van 2-richting naar 1 richting gaan. Het doorgaand zwaar verkeer neemt af met 13%, het aandeel herkomst en bestemmingsverkeer (zwaar verkeer) neemt toe met 427% (42 naar 221). De weg moet hiervoor aangepast worden; met name door aanbrengen uitwijkplaatsen (vervolgonderzoek 1)
3. Het buurtschap Hoge Brug heeft 1 weg. Onderzocht wordt of het mogelijk is om een alternatieve ontsluiting tussen het spoor en Hoge Brug aan te brengen. Dit is wenselijk en niet als rand voorwaardelijk (onderzoek 2).
4. De Negenviertel wordt geschikt gemaakt voor zwaarder verkeer met aan het einde een overslaglocatie t.b.v. plasseengebied.

Verder worden gesprekken gevoerd met 5.1.2e om een landweg door te trekken t.b.v. transport benodigd voor bedrijfsvoering en bereiken van percelen Staatsbosbeheer. Hierdoor blijft dit zwaar verkeer van de kwetsbare wegen in het plassengebied (onderzoek 3). Het doorgaand zwaar verkeer neemt af met 22% en het aandeel herkomst- en bestemmingsverkeer (zwaar verkeer) neemt af tot 0%.

5. Het Laageind en Hoogeind worden ingericht op 1-richtingsverkeer vrachtverkeer en 2-richtingsverkeer personenauto's (onderzoek 4). Dit heeft als consequentie dat het aandeel doorgaand zwaar vrachtverkeer afneemt met 78%, maar dat het aandeel herkomst en bestemmingsverkeer (zwaar vrachtverkeer) toeneemt met 595%.

Noordkant A12.

6. Geen doorgaand zwaar verkeer door Nieuwerbrug vanaf Bodegraven, zuidzijde, door dit verkeer over Weiweg te leiden. Onderzocht moet worden welke maatregelen hier- en wellicht bij onderdoorgang A12 noodzakelijk zijn (onderzoek 5)
7. Geen doorgaand zwaar verkeer van noordkant Oude Rijn naar zuidkant Oude Rijn via Tolbrug (onderzoek 6)
8. Aan de oostkant van Nieuwerbrug een aansluiting van de Hoge Rijndijk naar de Molendijk (onderzoek 7). Wens in dorpsvisie is grote bedrijven weg. Deze route kan goed nieuwe ontsluiting voor toekomstige wijk worden). Dit gebied wordt verder uitgewerkt middels een ruimtelijke kansenkaart.
9. De Parallelweg wordt drukker belast door zwaar verkeer. Effecten hiervan op de bestaande inrichtingen en aansluitingen wordt onderzocht (onderzoek 8). Gedachten voor de aansluiting op de Goudseweg zijn in de bijlage weergegeven.

Procesmatig gaan we het volgende doen:

- Samenwerkingsconvenant aangaan met gemeente Oudewater,
- Gesprekken vervolgen met Woerden op basis van de op te stellen kansenkaart,
- Gesprek aangaan met gevestigde bedrijven in het gebied waarbij groot en zwaar verkeer inherent is aan hun bedrijfsvoering. Doel is om te kijken waar mogelijkheden liggen voor andere vorm/momenten van vervoer en waar dit niet mogelijk is bewegen mee te investeren.
- Voorbereidingskrediet inzetten om 8 onderzoeken uit te voeren t.a.v. haalbaarheid en consequenties.
- In voorjaar '22 wordt de Kerkweg Driebruggen afgesloten tbv werkzaamheden. De omleiding wordt ingericht conform voorliggend plan. Effecten hiervan worden gemeten en gemonitord. Tegelijk wordt verbod voor doorgaand verkeer in Nieuwerbrug ingesteld om zo effecten en gedrag te meten. Inwoners worden hier over geïnformeerd.

Welke integrale afwegingen zijn gemaakt en wie zijn betrokken?

Dit project start vanuit een integrale context vanuit de visie recreatie & toerisme 2020-2024 die inzet op het versterken en ontwikkelen van recreatieve netwerken en benoemde knelpunten en kansen binnen de recent aangeboden dorpsvisies en door de gemeenteraad vastgestelde toekomstvisie. Daarnaast maakt het project 'kwetsbare wegen en gebruikers' in het plassengebied onderdeel van het raadsprogramma 2018-2021 en het Onderhoudsplan Leefomgeving.

Bij deze integrale aanpak is betrokkenheid vanuit recreatie, RO, verkeer, veiligheid, economie, participatie en openbare ruimte

Wat zijn de PIJOFAC consequenties?

Onderdeel	Uitwerking
Personeel	-
Informatie	-
Juridisch	Samenwerkingsconvenant wordt juridisch getoetst
Organisatie	-
Financieel	Binnen het vast te stellen uitvoeringsprogramma leefomgeving is 5.1.2f , - gereserveerd om vervolgonderzoeken uit te voeren
Automatisering	-
Communicatie	Wijkteams Driebruggen, Waarder, het WIN, LTO en enkele grote bedrijven zijn geïnformeerd dat deze ontwikkeling speelt. Na besluitvorming wordt er een breder communicatie-traject opgezet.

Tekst raadsinformatiebrief

Binnen de kernen Driebruggen, Waarder en Driebruggen en het omliggende wegennet zorgt zwaar en groot verkeer voor schades aan wegen en woningen en onveilige situaties. De komt ook tot uiting in de aangeboden dorpsvisies en vastgestelde toekomstvisie. De komende vier jaar staan een aantal wegen van het desbetreffende wegennet op de onderhoudsplanning. Om dit op een goede manier vorm te geven en in te spelen op de genoemde knelpunten heeft het college een masterplan voor de routing van zwaar verkeer vastgesteld. Om hier invulling aan te geven wordt de samenwerking met Oudewater, Woerden en betreffende provincies gezocht. Verder worden onderzoeken in gang gezet om consequenties van de voorgestelde denkrichting vorm te geven.

Consequenties voor andere beleidsterreinen:

Integrale afstemming en samenwerking.

Wat is het vervolg en eventuele risico- en beheersmaatregelen?

- Project wordt stap voor stap verder uitgewerkt en ter besluitvorming aan het college voorgelegd.
- De verkeersdruk rond Hogebrug verandert. Om hier zo goed mogelijk invulling in te geven stemmen we met de gemeente Oudewater af,
- Uitvoeren onderzoeken,
- Aangaan convenant Oudewater,
- Vervolg samenwerking Woerden,

Dorpsoverleg?

Dorpsoverleggen zijn op de hoogte van de wijze waarop er met deze vraagstuk op dit moment wordt omgegaan. Na besluitvorming worden zij hierover geïnformeerd en over de vervolgstappen.

UITVOERINGSPLAN

B-WEGEN

(december 1998)

Raadsbesluit van 25 januari 1999

Inwerkingtreding: 1 januari 1999





gemeente
reeuwijk

Raadsvergadering, 25 januari

agendapunt 4

De raad van de gemeente Reeuwijk,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 1 december 1998,

gelet op: Het advies van de cie OWW, d.d. 14 december 1998

besluit:

- I. het vaststellen van het Uitvoeringsplan B-wegen (december 1998)
- II. te bepalen dat dit besluit met terugwerkende kracht in werking met ingang van 1 januari 1999.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Reeuwijk,
gehouden op 25 januari 1999,

de secretaris,

de burgemeester,

H. Bruins

J.G. Bauer



gemeente
reeuwijk

Raadsvergadering, 25 januari 1999

agendapunt 4

Onderwerp: B-wegen beleid

Aan de raad.

Reeuwijk, 11 januari 1999

In het kader van verhoogde inzet op de controle van voertuigen die gebruik maken van de B-wegen vindt u hierbij het "Uitvoeringsplan B-wegen" (december 1998).

Het "Uitvoeringsplan B-wegen" is reeds in de Raadsvergadering van 15 december 1997 aan de orde geweest, maar is toen aangehouden.

Sinds begin 1998 wordt er gehandhaafd door een toezichthouder. Echter zonder een actueel B-wegen beleid is er onvoldoende basis voor aanhouding en verbalisering.

Dit vraagt om het alsnog vaststellen van een beleid ten aanzien van B-wegen binnen de gemeente grenzen.

Met een enkele aanpassing is het voor u liggende plan overeenkomstig het in 1997 besproken concept. Dit concept is al in 1997 intensief met de betrokken instanties in het bedrijfsleven overlegd. Alle bezwaren (zie bijlagen beleidsplan) zijn daarbij afgehandeld, dus problemen met de invoering van het herziene beleid lijken er vooralsnog niet te zijn.

In haar vergadering van 14 december 1998 is de OVV akkoord gegaan met de onderhavige herziening van het B-wegen beleidsplan.

Voorstel

Om een voldoende basis te hebben voor het uitvoeren van een goede handhaving op de B-wegen stellen wij u voor om het "Uitvoeringsplan B-wegen" met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 1999 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Reeuwijk,
de secretaris, de burgemeester,

H. Bruins

J.C. Bauer



gemeente
rieuwijk

B & W - VERGADERING

Datum: 1 DEC. 1998

Nr.

I-8

Datum:

Nr.

Datum:

Nr.

Opsteller: 5.1.2e F.V.
Sector/stafafd. Gemeentewerken
Brief van -

Doc. Document3
B & W - nr.
DIS - nr.

Paraaf: 5.1.2e
Datum advies 25-11-98

ONDERWERP B-wegen beleid

ADVIES Opnieuw aan de Raad om vaststelling vragen om tot uitvoering over te kunnen gaan met
ingang van 1999

BESLISSING Beleid aanpakken; voorleggen aan cte. O.W.V. en raad van januari 1999

ACTIE (GW)

	VISIE NODIG VAN					BESPREKEN		
	B&R	FIN	GW	INWZ	OIO	OR	CIE	CIE
Dat.							OWV 7/12	
Par.								

	COLLEGE				
	paraaf in vakje "conform" of "bespreken"				
	BURG	WETH	WETH	WETH	SECR
conform	30/11/98		24/11/98		26/11/98
bespr.				27/11/98	

Toelichting op het advies

CONTEXT

In 1997 is door de verkeersdeskundige van de sector Gemeentewerken een actualisatie opgesteld van het fingerende B-wegen beleid. Deze actualisatie was nodig als gevolg van veranderde transportmiddelen en veranderingen in de wet- en regelgeving ten aanzien van B-wegen.

Het Uitvoeringsplan B-wegen is in de Raadsvergadering van 15 december 1997 aan de orde geweest, maar aangehouden.

TOELICHTING

De B-wegen problematiek is dagelijks aan de orde.

Bovendien wordt er sinds begin 1998 gehandhaafd door een toezichthouder. Echter, zonder een actueel B-wegen beleid heeft deze toezichthouder onvoldoende basis voor aanhoudingen en verbalisering.

Dit vraagt om het alsnog vaststellen van een beleid ten aanzien van de B-wegen binnen de gemeentegrenzen.

De inhoud van het beleid vraagt, na de actualisatie van 1997, geen nadere wijziging. Het voor U liggende concept is reeds in 1997 intensief met betrokken instanties in het bedrijfsleven overlegd. Niet alle bezwaren zijn daarbij afgehandeld, maar onoverkomelijke problemen met de invoering van het herziene beleid lijken er voorsnog niet te zijn.

ADVIES

Ik adviseer U dan ook het Uitvoeringsplan B-wegen van eind 1997 opnieuw in de Raad te brengen en om vaststelling te verzoeken. Dan kan invoering zo spoedig mogelijk na de komende jaarwisseling plaatsvinden.

G01adv B-wegen

Aan de raad.

onderwerp

Uitvoeringsplan B-wegen

Reeuwijk, 15-12-1997

In het kader van verhoogde inzet op de controle van voertuigen die gebruik maken van de b-wegen vindt u het bijgevoegde vierde concept van het uitvoeringsplan B-wegen. In het plan vindt u opgenomen:

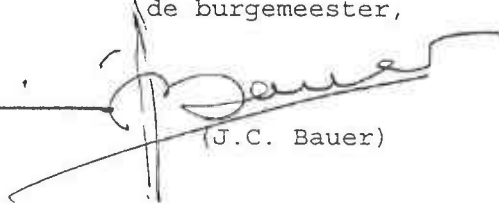
1. De aanvraagprocedure voor het verkrijgen van een ontheffing.
2. De voorwaarden voor het verlenen van een ontheffing.
3. De maximaal toegestane massa en afmetingen op de diverse wegen.
4. Het te hanteren legestartief.
5. De aanpassing van wegvakken waarvoor de breedte en gewichtsbeperving geldt.
6. De vragen en opmerkingen gesteld door de belangenorganisaties FOV, WLTO, BOVAL, en het bewonerscomite Oosteinde m.b.t. het tweede en derde concept.

Het advies van de commissie Openbare werken en Verkeer inzake de te hanteren leges vindt u verwerkt in het vierde concept.

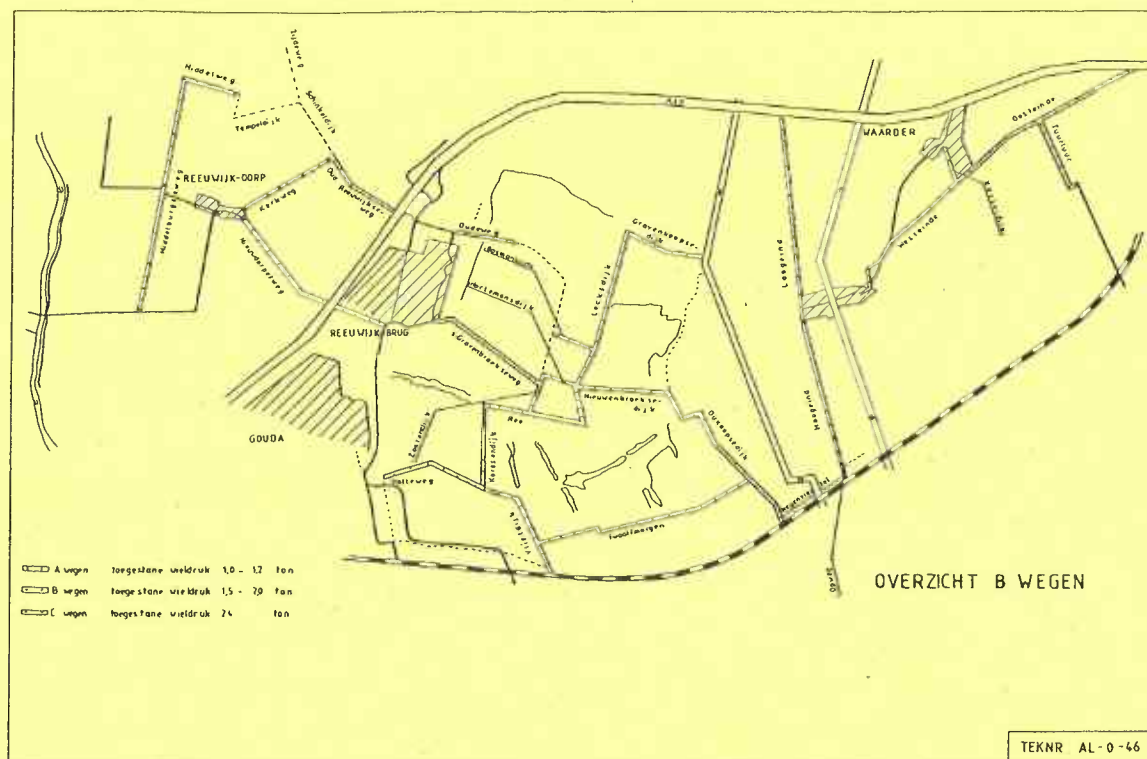
Wij stellen u voor het uitvoeringsplan zoals weergegeven in het vierde concept vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Reeuwijk,
de secretaris, de burgemeester,

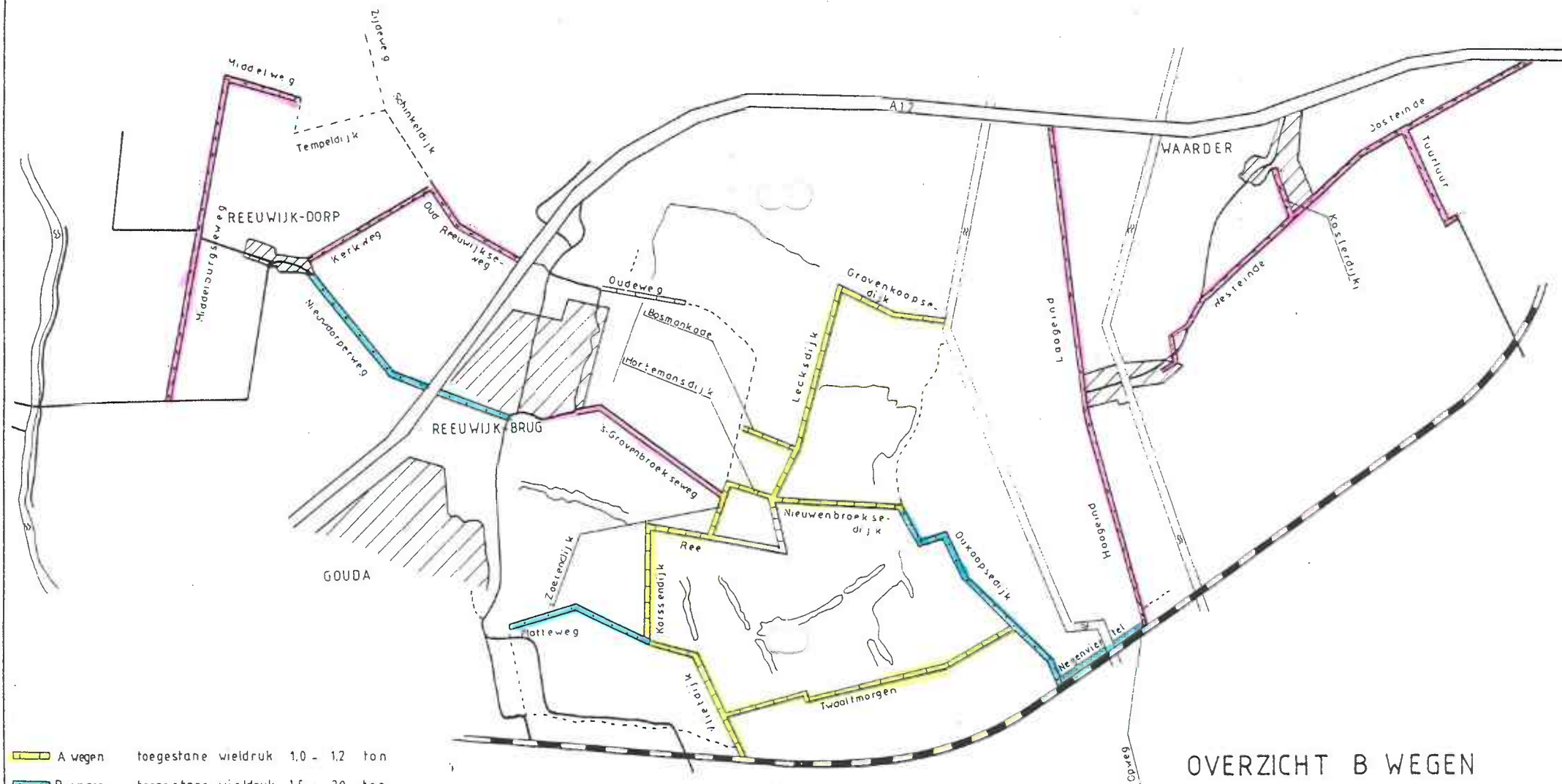

(H. Bruins)


(J.C. Bauer)

GEMEENTE REEUWIJK



UITVOERINGSPLAN B-WEGEN



OVERZICHT B WEGEN

Uitvoeringsplan ontheffingen B-wegen.

Index:

1. Aanvraagprocedure voor het verkrijgen van een ontheffing.
 - 1.1 Voorwaarden voor het indienen van een aanvraag voor een ontheffing.
 - 1.2 Aanvraagtermijn voor een dag, week of maandontheffing.
 - 1.3 Aanvraagtermijn voor een jaarontheffing.
 - 1.4. Bevoegdheid uitgifte ontheffingen.
 - 1.5. Behandeling van aanvragen die de onder punt 3.1 en 3.2 genoemde massa's en afmetingen overschrijden.
2. Voorwaarden voor het verlenen van een ontheffing.
3. Maximaal toegestane massa en afmetingen op de diverse wegen.
 - 3.1. Maximaal toegestane massa.
 - 3.2. Maximaal toegestane breedte.
4. Sancties bij het overtreden van de B-weg bepalingen (zoals vastgelegd in het Transactie- en strafvorderingsbeleid van het Ministerie van Justitie).
5. Voorstel legestartief.
 - 5.1. Huidig legestartief.
 - 5.2. Nieuw legestartief.
 - 5.3. Aantal voertuigen per ontheffing.
 - 5.3.1 Landbouwvoertuigen uitsluitend bedoeld voor het noodzakelijke eigen vervoer ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering van aan b-wegen gelegen agrarische bedrijven.
 - 5.4. Vrijstelling leges.
6. Aanpassing van de wegvakken waarvoor de breedte en gewichtsbepanking geldt.
 - 6.1. Wegen waar de B-weg status wordt ingetrokken.
 - 6.2. Wegen waar een asdruk en breedtebepanking wordt ingesteld.
7. Bijlagen:
 - Vragen en opmerkingen gesteld door het FOV (pagina 6)
 - Vragen en opmerkingen gesteld door de WLTO (pagina 9)
 - Vragen en opmerkingen gesteld door de BOVAL (pagina 12)
 - Vragen en opmerkingen gesteld door het bewonerscomite (pagina 15)

Oosteinde

 - Brieven naar aanleiding van het uitvoeringsplan.

1. Aanvraagprocedure voor het verkrijgen van een ontheffing.

1.1 Voorwaarden voor het indienen van een aanvraag voor een ontheffing.

De aanvraag kan uitsluitend plaatsvinden door het compleet invullen van het daartoe bestemde aanvraagformulier. Bij het aanvraagformulier dient een kopie van het kentekenbewijs van het desbetreffende voertuig te worden gevoegd. Voor ongekenkende voertuigen is dit een eigen verklaring met hierop aangegeven:

- de totale massa van het lege voertuig.
- de totale massa van de lading.
- de asdrukken van het voertuig leeg.
- de asdrukken van het voertuig in beladen toestand.

Met betrekking tot B-wegen gelegen in de nabijheid van de Reeuwijkse Plassen dient in eerste instantie door de aanvrager de optie van vervoer over water te worden gezien alvorens de aanvraag voor een ontheffing in behandeling wordt genomen.

1.2. Aanvraagtermijn voor een dag, week of maandontheffing.

Een aanvraag voor een dag, week of maandontheffing dient minimaal 5 werkdagen voor de geplande aanvang van het transport te worden ingediend.

1.3. Aanvraagtermijn voor een jaarontheffing.

De aanvraag voor een jaarontheffing dient minimaal 4 weken voor de geplande aanvang van het transport te worden ingediend. De jaarontheffing kent een geldigheidsduur voor drie aaneengesloten jaren indien er tussentijds geen wijzigingen plaatsvinden in adressering of kenteken.

1.4. Bevoegdheid uitgifte ontheffingen.

De uitgifte van ontheffingen die de geldigheidsduur van een maand overschrijden worden uitgegeven door het college. De uitgifte van ontheffingen met een geldigheidsduur van een maand, week of dag is door het college gedelegeerd aan het sectorhoofd gemeentewerken.

1.5. Behandeling van aanvragen die de onder punt 3.1 en 3.2 genoemde massa's en afmetingen overschrijden.

Aanvragen die de onder punt 3.1 en 3.2 genoemde massa's en afmetingen overschrijden worden voorzien van een ambtelijk advies voorgelegd aan het college. De onder punt 1.2, 1.3, genoemde termijnen worden bij deze aanvragen verlengd met 2 weken.

2. Voorwaarden voor het verlenen van een ontheffing.

2.1 Ontheffingen worden uitsluitend verleend voor transporten naar en van percelen in de gemeente Reeuwijk, die zijn gelegen aan een B-weg of uitsluitend via een B-weg bereikbaar zijn. De ontheffing wordt verleend voor een door de gemeente vast te stellen route.

Als een perceel ook bereikbaar is via een route zonder B-weg aanduiding, maar kiest de aanvragen desalniettemin voor transport via een route over B-wegen, dan weegt het gemeentebestuur de belangen van aanvrager bij de gekozen route af tegen het belang van de handhaving van de B-weg bepalingen, alvorens te besluiten over de verlening van de gevraagde ontheffing.

2.2 Ontheffingen t.b.v. doorgaand verkeer door de gemeente Reeuwijk worden niet afgegeven.

2.3 Er mag niet sneller worden gereden dan 30 km/uur.

- 2.4 De gemeente is nimmer aansprakelijk voor eventuele schade als gevolg van het gebruik van de ontheffing.
- 2.5 Elke beschadiging aan de weg of wat daartoe behoort (kabels en leidingen inbegrepen) die een gevolg is van het gebruik maken van de weg krachtens de ontheffing moet aan de de onderhoudsplichtge(n) of aan de eigenaar(s) worden vergoed.
- 2.6 Het overige verkeer mag niet in gevaar gebracht worden of onnodig worden gehinderd.
- 2.7 Op de betreffende B-wegen mag niet worden geparkeerd.
- 2.8 De houder van de ontheffing wordt erop gewezen dat het college bevoegd is de ontheffing te allen tijde in te trekken, als de aan de ontheffing verbonden voorschriften niet worden nageleefd of als de toestand van het wegdek daartoe aanleiding geeft. Het college is daartoe ook bevoegd als de maatregelen daarvoor geen of geen afdoende oplossing bieden.
Die maatregelen zijn:
- A. het wijzigen van de aan de ontheffing verbonden voorschriften.
B. het aan de ontheffing verbinden van nadere voorschriften.
- 2.9 Ontheffing wordt verleend voor een maximale tijdsduur van 36 maanden.

3. Maximaal toegestane massa en afmetingen op de diverse wegen.

3.1 Maximaal toegestane massa.

Om tot een vaststelling te komen van maximaal toegestane massa op de diverse wegen zijn de karakteristieke belastingen gehanteerd zoals genoemd de bijlage A. van NEN 6723 (constructieve eisen en rekenmethoden VBB 1995). Deze methode is gekozen omdat het uitvoeren van wegonderzoek als te kostenintensief wordt gezien. Tevens is de verwachting dat de onderzoeksresultaten slechts binnen grote marges de toelaatbare belasting kunnen aangeven. Op basis van bijlage A zijn een drietal belastingsklassen opgezet te weten klasse 25 voor categorie C (= 0,55 belastingsklasse 45), klasse 20 voor categorie B (=0,44 belastingsklasse 45) en klasse 12 voor categorie A (= 0,26 belastingsklasse 45). Ter indicatie bij het ontwerp van bruggen in het gebied wordt de belastingsklasse 45 gehanteerd.

Op grond van deze klassen wordt geadviseerd de volgende maximale massa's te hanteren bij het verlenen van ontheffingen:

Toegestane wioldruk (zoals vermeld op de borden)	Max. toegestane massa	Max. toegestane asdruk
Cat.A. 1,0-1,2 ton	12 ton (*10,8 ton)	4 ton
Cat.B. 1,5-2 ton	20 ton (*13,2 ton)	6,66 ton
Cat.C. 2,4 ton	25 ton (*15,6 ton)	8,33 ton

*= toegestane massa huidig b-wegen beleid)

3.2 Maximaal toegestane breedte

De maximale toegestane breedte van het voertuig volgens de B-weg bepalingen is 2,2 meter. Op basis van het voertuigreglement wordt ontheffing verleend voor een maximale breedte van:
2,60 meter voor gekentekende voertuigen (vrachtauto's e.d).
3,00 meter voor ongekentekende voertuigen (landbouwvoertuigen)

4. Sancties bij het overtreden van de B-weg bepalingen (zoals vastgelegd in het Transactie-en strafvorderingsbeleid van het Ministerie van Justitie).

Feit:

Als eigenaar en bestuurder van een voertuig rijden in strijd met bord 37 RVV 1966 (aanduiding B-weg, de toegestane wioldruk overschrijden) met een overschrijding van:

Sanctie:

niet meer dan 10 %	f. 170,= M.
11% tot en met 20 %	f. 220,= M.
21% tot en met 30 %	f. 550,= M.
31% tot en met 40 %	f. 720,= S.
41% tot en met 50 %	f. 880,= S.
meer dan 50 %	f.1320,= S.

M= administratiefrechtelijke afhandeling volgens de Wet Mulder.

S= strafrechtelijke afhandeling.

Indien bestuurder geen eigenaar is dan wordt de overtreding beschouwd als economisch delict. De rechtbank bepaalt dan de hoogte van de sanctie.

Als bestuurder van een voertuig in strijd met bord 37 RVV 66 (aanduiding B-weg), de toegestane breedte overschrijdt wordt volgens administratiefrechtelijke afhandeling volgens de Wet Mulder een sanctie van f.170,= opgelegd.

5. Legestartief.

5.1 Huidig legestartief.

Het huidige tarief is f.119,30 per ontheffing. Als de gemeente het transport moet begeleiden is dit f. 406,40.

5.2 Nieuw legestartief.

Als tarief wordt gehanteerd de directe kosten welke benodigd zijn voor het verlenen van een ontheffing ongeacht de duur van de ontheffing. Op basis van ervaringsgegevens blijft dit tarief gehandhaafd op f 119,30 (legestartief 1998).

Voor dit bedrag worden de volgende handelingen verricht: overleg, informatie, administratieve afhandeling, registratie, en beleidsadvisering.

5.3. Aantal voertuigen per ontheffing.

Het legesbedrag wordt per aanvraag in rekening gebracht voor een ontheffing die geldig is voor maximaal 3 in de ontheffing genoemde voertuigen of een samenstel van voertuigen waarbij de 3 voertuigen zorgen voor het voortbewegen van meerdere onderling uitwisselbare landbouwmachines of aanhangwagens. Als voor meer dan 1 voertuig per bedrijf ontheffing wordt aangevraagd wordt een bedrag van f.119,30 per voertuig of een samenstel hiervan in rekening gebracht.

5.3.1 Landbouwvoertuigen uitsluitend bedoeld voor het noodzakelijke eigen vervoer ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering van aan b-wegen gelegen agrarische bedrijven.

Op basis van de door de aanvrager verstrekte eigen verklaring wordt voor de b-wegen in de gemeente Reeuwijk ontheffing verleend door het verstrekken van een sticker. Voor het verkrijgen van deze sticker worden aan de aanvrager geen kosten doorberekend.

Aan deze ontheffing voor agrarisch eigen vervoer zijn de volgende aanvullende voorwaarden verbonden:

- het landbouwvoertuig dient uitsluitend gebruikt te worden voor het verrichten van eigen vervoer.
- bij verhuur van het landbouwvoertuig aan derden wordt het tarief van f 119,00 per voertuig gehanteerd.
- het landbouwvoertuig mag de wettelijk toegestane snelheid van 25 km/uur niet overschrijden.

5.4 Vrijstelling leges.

Hulpdiensten ten behoeve van calamiteiten in het gebied worden vrijgesteld van het te betalen legesbedrag.

6. Aanpassing wegvakken waarvoor een breedte of gewichtsbepending geldt:

Het uitvoeringsplan is gebaseerd op de bestaande provinciale regeling. Inmiddels is door wijziging van de technische vormgeving van een aantal wegvakken de B-weg status door de actualiteit achterhaald.

Voorgesteld wordt om voor de volgende wegen de status van de volgende wegen aan te passen:

6.1 Wegen waar de B-weg status wordt ingetrokken.

Op de volgende wegen wordt de B-weg status ingetrokken:

- Tempeldijk.
- Zijdedweg.
- Schinkeldijk.
- Oud-Reeuwijkseweg (van Raadhuisweg tot aan viaduct over rijksweg A12)

6.2 Wegen waar een asdruk en breedtebepending wordt ingesteld:

Op het volgende wegvak zal een asdruk en breedtebepending worden ingesteld.

- Negenviertel (gelegen tussen de Opweg en Oukoopsedijk)

Op de Negenviertel wordt een asdruk en breedtebepending in gesteld gebaseerd op de beperkingen zoals deze gelden op de Oukoopsedijk (maximale breedte 2,2 meter, wioldruk 1,5-2 ton) om hiermee toekomstige wegdekschade te voorkomen.



gemeente reeuwijk

Aan: 5.1.2e
Van: 5.1.2e

Betreft: Aanpak B-wegenproblematiek

5.1.2e

In de laatstgehouden vergadering van de commissie ABZ is de B-wegenproblematiek aan de orde geweest (i.v.m. prioriteitstelling politie).

5.1.2e heeft een samenwerkingsconvenant in de Krimpenerwaard ter sprake gebracht dat ook wat voor ons zou kunnen zijn (?). Zie verder verslag ABZ.

Het convenant is inmiddels in huis en aan mij toevertrouwd, maar ik kan er verder weinig mee (het convenant op waarde schatten, bij voorbeeld)

Let in het bijzonder op de suggestie om een werkbezoek aan de Krimpenerwaard te brengen.

DM/B&R

4 december 2000

29/11/00

5. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

6. Politiebeleid

De behandeling van dit agendapunt wordt gecombineerd met agendapunt. Zie voor Openstelling horecagelegenheden in dit verslag verder onder punt 9.

EERSTE TERMIJN

5.1.2e [] deelt mee dat hij politiebeleidsplan niet heeft ontvangen. De andere leden melden dat zij het pas sinds 28 november in huis hebben. Geen van hen is in de gelegenheid geweest het grondig te bestuderen. De secretaris verklaart dat de late toezending is veroorzaakt door een misverstand.

Het exemplaar van het plan dat bij de stukken was gevoegd voor de vergadering van het districtscollege op 20 november jl. was er tevens voor bedoeld om toegezonden te worden aan de commissieleden.

De voorzitter stelt voor toch over te gaan tot de behandeling van het plan. Commissieleden die in een later stadium behoefte hebben om nader op het plan te reageren kunnen daarvoor contact opnemen met 5.1.2e [] van de sector Bestuur en Ruimte.

Hij deelt ter inleiding op de behandeling mee dat het voor het eerst is dat de inhoud van het politieplan is afgestemd met een lokaal veiligheidsprogramma van de gemeente. De speerpunten die de gemeente heeft aangegeven komen terug in het plan van de politie. Voor wat betreft het toezicht op de B-wegen en het vaar- en recreatietoezicht geldt nog een voorbehoud. Bij het onderwerp van de vaar- en recreatiesurveillance heeft de politie gevraagd om een nadere, meer cijfermatige onderbouwing van de wens om dit tot speerpunt te verheffen. Met 5.1.2e [] van de stichting VEEN is afgesproken dat VEEN hiervoor aan de slag gaat.

5.1.2e [] vraagt zich met het oog op de resultaten van het tweede tertiaal 2000 af of de politie er werkelijk in gelooft dat de doelstellingen van het plan gerealiseerd kunnen worden. Zij merkt verder op dat de politie er rekening mee moet houden dat in eerste instantie een **toename** van incidenten zal worden vastgesteld zodra een onderwerp tot speerpunt is gemaakt. Dit heeft er onder andere mee te maken dat de bereidheid tot het doen van aangifte toeneemt zodra bekend is dat de politie ergens veel aandacht aan gaat besteden.

5.1.2e [] is niet somber over de haalbaarheid van het jaarplan. De speerpunten zijn met zorg gekozen. In het geval van woninginbraken is er al een geïntensiveerde aanpak gaande, onder andere door de oprichting van een Dorehmi-team dat gericht rechercheert op een aantal mogelijke dadergroepen en door het aanbevelen van beveiliging van de woning conform het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

In het tertiaal toont de politie ook de kwetsbare kant. Het hoge ziekteverzuim is inderdaad zorgwekkend, mede gelet op het werk dat volgend jaar moet worden verzet, maar de politie heeft er beslist oog voor.

5.1.2e [] voegt nog toe, dat het district voor wat betreft de personele bezetting nu op sterkte begint te komen.

5.1.2e [] vraagt waarom de politie 600 uur minder wil gaan besteden aan het onderwerp milieu.

5.1.2e [] licht toe dat uit cijfers is gebleken dat de milieuproblematiek in Waag en Wiericke dermate bescheiden is van omvang dat de politie de 600 uur capaciteit liever inzet op andere onderwerpen. Naast de milieu-uren van het eigen district zijn overigens ook nog uren beschikbaar bij het Milieuhandhavingsteam.

5.1.2e [] vraagt vervolgens aandacht voor de positie van het vaar- en recreatietoezicht en het toezicht op de B-wegen in het beleidsplan.

Met name de gedachte dat de politie het toezicht op de B-wegen liever kwijt is dan rijk stemt hem droevig.

Handhaving van de verkeersregels is juist bij uitstek een politietaak !

Hij verwijst in dit verband naar een recent tot stand gekomen vorm van samenwerking betreffende de handhaving op de B-wegen in de Krimpenerwaard en verzoekt de politie om zich daar nader in te verdiepen.

5.1.2e [] is het op dit punt eens met 5.1.2e []. Ook op het onderdeel vaarsurveillance is hij van oordeel dat de politie in staat moet zijn de taken naar behoren uit te voeren. Het kan niet zo zijn dat de inwoners moeten gaan betalen om voor deze vorm van toezicht personeel van Groenservice Zuid-Holland aan te kunnen trekken.

5.1.2e [] toont zijn verbazing over het feit dat 5.1.2e [] niet meer surveilleert op de B-wegen. Hij vraagt zich af of de gemeente over 2000 nog wel het volledige bedrag voor de surveillant aan de politie is verschuldigd.

Wat hem betreft hoeft het contract met de politie op deze manier niet te worden voortgezet. De gemeente kan net zo goed op zoek naar een particuliere toezichthouder.

5.1.2e [] legt uit dat het werk in het team Bodegraven/Reeuwijk moet worden gedaan door 32 mensen. De inzet van deze mensen moet over een groot aantal onderwerpen worden verdeeld die allemaal aandacht vragen. Surveillance op de B-wegen en op het water zijn twee van die zaken.

Ter vervanging van de surveillant heeft de politie personeel ingehuurd uit andere districten. Daar is het geld aan besteed dat de gemeente aan de politie heeft betaald.

5.1.2e vindt de suggestie aangaande de aanpak in de Krimpenerwaard een hele goede.

Hij doet de burgemeester de aanbeveling om een werkbezoek te organiseren.

Voor wat betreft het vaartoezicht deelt hij de mening van de commissieleden in zoverre, dat hij vindt dat de politie in staat moet zijn om op piekuren in het recreatiesizoen toezicht te houden in het plassegebied. Het lastige daarbij is alleen dat mooi weer zich moeilijk in een agenda laat vastleggen en dat de planning van het vaartoezicht daardoor altijd moeizaam blijft.

Hij vindt dat de politie niet alleen maar op de plas moet zijn ter vergroting van de zichtbaarheid; er moet wel iets te doen zijn. Het heeft daarom geen enkele zin om op stille uren rondjes te varen.

Om het vaartoezicht als speerpunt in het beleidsplan te kunnen handhaven heeft de politie meer concreet meetbare doelstellingen nodig waar met het vaartoezicht naar gestreefd wordt.

De voorzitter voegt toe dat Groenservice Zuid-Holland (GZH) in beeld is om een tweede man te leveren voor het vaartoezicht. De politie is van oordeel dat de boot door tenminste twee personen moet worden bezet. De politie zou kunnen letten op overtredingen van de verkeersregels die gelden op het water, GZH op de verplichting om een vaarontheffing aan te schaffen. Voor de B-wegen geldt, dat GZH-personeel daar nu ook al komt, maar niet mag optreden tegen zwaar verkeer. Men rijdt daar nu als men zich verplaatst tussen recreatie-objecten. Het inschakelen van GZH zou om die reden wel eens goedkoper kunnen uitpakken dan het huidige contract met de politie. Hij is nog in afwachting van een offerte.

TWEEDE TERMIJN

5.1.2e herhaalt dat de politie zich niet moet verslikken in de prestatie-indicatoren die bij de onderwerpen in het beleidsplan zijn opgenomen.

5.1.2e heeft er geen bezwaar tegen als de burgemeester onderzoekt wat GZH voor de B-wegen kan betekenen, maar hij gelooft meer in de aanpak in de Krimpenerwaard. Voor wat betreft het varen ziet hij wel wat in een combinatie van politie en GZH.

5.1.2e ziet eveneens mogelijkheden in een gezamenlijk optrekken van politie en GZH.

5.1.2e is niet al te enthousiast over een mogelijke uitbreiding van de relatie met GZH, nu aan de andere kant juist wordt gedacht aan het verbreken van de contacten met datzelfde GZH.

5.1.2e wil graag bevestigd krijgen dat 5.1.2e het toezicht op de B-wegen en op de plassen als politietaken beschouwt.

De voorzitter antwoordt dat hij beslist geïnteresseerd is in de aanpak die men in de Krimpenerwaard hanteert om de vernieling van B-wegen aan de pakken. Hij zal contact opnemen met 5.1.2e om hier nadere afspraken over te maken.

5.1.2e verklaart dat toezicht op B-wegen en op het vaargedrag in beginsel tot de politietaken behoren, maar dat geldt voor zoveel zaken. De kunst is om daarin de juiste prioriteiten te stellen en de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk te verdelen.

5.1.2e en 5.1.2e tonen zich tenslotte bereid om op 18 december a.s. de gezamenlijke commissievergadering over het beleidsplan bij te wonen.

Over het voorstel om mee te doen aan de lokale veiligheidsmonitor 2001 zijn geen opmerkingen.

7. Toelichting door 5.1.2e op de offerte van KPMG voor het Onderzoek intensivering samenwerking Reeuwijk-Bodegraven

Geen opmerkingen.

8. Raadsvoorstel "Onderzoek intensivering samenwerking"

EERSTE TERMIJN

5.1.2e vraagt waarom het college KPMG heeft uitgenodigd om offerte uit te brengen.

Verder vraagt zij zich af of in de overeenkomst wordt vastgelegd door welke personen het onderzoek wordt uitgevoerd, en waarom 5.1.2e wordt genoemd als projectleider terwijl hij per 1 januari 2001 bij KPMG vertrekt.

De voorzitter zegt dat gekozen is voor KPMG omdat dit bureau al veel ervaring heeft met onderzoek zoals dat nu in Reeuwijk en Bodegraven aan de orde is. De provincie heeft dit bevestigd. 5.1.2e voegt toe dat KPMG onder andere actief is (geweest) in de Rijnstreek, de Krimpenerwaard, Nootdorp/Pijnacker en Bergen/Egmond/Schoorl. Het onderzoek zal in beginsel worden verricht door de drie personen die nu in de offerte worden genoemd, tenzij er ongelukken gebeuren. Hijzelf blijft als onderzoeksleider in beeld, zij het als zelfstandige die hiervoor wordt ingehuurd door KPMG.

Op een vraag van 5.1.2e antwoordt 5.1.2e dat KPMG rekent op 28 werkdagen, gespreid over 4 tot 5 maanden die het proces in totaal in beslag zal nemen.

5.1.2e merkt op dat het hem niet aanspreekt dat de meerwaarde zal worden bepaald die samenwerking heeft voor de individuele gemeenten. Het lijkt hem beter om het onderzoek toe te spitsen op de meerwaarde die samenwerking heeft voor beide gemeenten.



A

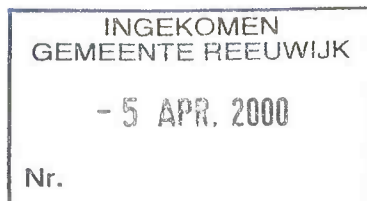
Postbus 9101
2300 PC Leiden
Telefoon 5.1.2e
Fax 5.1.2e

- Hollands-Midden
- Dienst Operationele Ondersteuning

Bezoekadres Langegracht 11
2300 PC Leiden
Afdeling Verkeersondersteuning

Aan geadresseerde

Behandeld door 5.1.2e
Doorkiesnummer 5.1.2e
Ons kenmerk mvd2430012
Uw kenmerk
Datum 3 april 2000
Onderwerp Exceptionele transporten
Bijlagen 1



	datum	par.
Burg.		
Weth.		
Secr.	5/4 -	(B)
B & W		
Raad		
Afdeling	GW	

Het wegverkeer binnen de politieregio Hollands-Midden wordt ieder jaar intensiever. Tevens is het aantal exceptionele transporten, die door deze regio rijden, in het afgelopen jaar wederom gestegen. Het is daarom voor de doorstroming en de veiligheid van dit wegverkeer belangrijk om afspraken te maken over de maatvoeringen, die in de ontheffingen van exceptionele transporten staan vermeld.

Om exceptioneel transport veilig tussen het overige wegverkeer te laten rijden kan de gemeente in de verleende ontheffing een Erkend Particulier Begeleider en politiebegeleiding voorschrijven. Het doel van deze begeleiding is om het overige wegverkeer te beschermen tegen het exceptioneel transport, de verkeershinder te verminderen en de verkeersveiligheid te verhogen.

Ieder exceptioneel transport is verplicht te voldoen aan de voorwaarden die in de ontheffing staan vermeld.

Omdat gebleken is dat gemeenten vaak eigen voorwaarden en maatvoeringen hanteren, heeft de Verkeersdienst van de politieregio Hollands-Midden besloten om uniforme maatvoeringen en voorwaarden voor exceptionele transporten op te stellen. Deze maatvoeringen zijn afgeleid van de gehanteerde afmetingen bij de diverse provincies en de Dienst Wegverkeer.

Ik hoop dat, mede gezien de voornoemde belangen, uw gemeente deze maatvoeringen en voorwaarden wil hanteren. Voor vragen of advies kunt u altijd telefonisch contact opnemen met de afdeling Verkeersondersteuning van de politie Hollands-Midden.

Bijgevoegd treft u het overzicht van de maatvoeringen aan, welke naar alle gemeenten binnen de politieregio Hollands-Midden zijn verzonden.

Hoogachtend,

5.1.2e





Postbus 9101
2300 PC Leiden
Telefoon 5.1.2e
Fax 5.1.2e

- **Hollands-Midden**
- Dienst Operationele Ondersteuning

Afkomstig van: 5.1.2e
Datum: 3 april 2000

Maatvoeringen exceptionele transporten

Zonder begeleiding (cat.3)

Breedte op **brede** wegen **buiten de bebouwde kom**: < 3,50 meter
Breedte op wegen **binnen de bebouwde kom**: < 3,35 meter

Lengte op alle wegen: < 27,50 meter

Hoogte op alle wegen: Speling onderkant kunstwerk en bovenkant transport > 0,20 meter

Massa: < 100 ton

Erkend Particuliere Begeleiding (cat.2)

Breedte op **brede** wegen **buiten de bebouwde kom**: > 3,50 meter
Breedte op wegen **binnen de bebouwde kom**: > 3,35 meter en < 3,50 meter

Lengte op alle wegen: > 27,50 meter en < 32,00 meter

Hoogte op alle wegen: n.v.t.

Massa: n.v.t.

Politie + Erkende Particuliere Begeleiding (cat.1)

Breedte op **brede** wegen **buiten de bebouwde kom**: > 4,00 meter (tussen **10.00** & **15.00** uur)
Breedte op wegen **binnen de bebouwde kom**: > 3,50 meter

Lengte op alle wegen: > 32,00 meter

Hoogte op alle wegen: Speling onderkant kunstwerk en bovenkant transport < 0,20 meter

Massa: > 100 ton

< : kleiner dan
> : groter dan



- Hollands Midden
- District Waag en Wiericke
- Team Bodegraven / Reeuwijk

5.1.2e

RETOUR EKE;
heb bww verzeld
geschreven dat jou
binnenkort bereikt.

J A A R V E R S L A G

1 9 9 9

P O L I T I E - S U R V E I L L A N T

R E E U W I J K

Inhoudsopgave.

- ① Taakstelling politiesurveillant.
- ② Wijziging in wetgeving.
- ③ B-wegen in Reeuwijk.
- ④ Transactiebeleid.
- ⑤ Resultaten toezicht B-wegen.
- ⑥ Overige resultaten.
- ⑦ Urenverantwoording.

Inleiding.

De gemeente Reeuwijk bestaat voornamelijk uit een veenweidegebied waarbinnen de Reeuwijkse plassen gelegen zijn.

In de gemeente Reeuwijk zijn diverse woonkernen, die met elkaar verbonden zijn door veelal smalle wegen met aan weerszijden sloten.

Vanwege de slappe bodemgesteldheid zijn deze wegen erg kwetsbaar en dan ook aangewezen als zogenaamde B-wegen (wegen waarvoor een breedte- en gewichtsbepijking geldt).

Om het "illegaal" berijden van deze B-wegen en het ontstaan van schade aan de B-wegen te beperken heeft de gemeente Reeuwijk een politiesurveillant van het politiekorps Hollands Midden ingehuurd. In het convenant dat de gemeente Reeuwijk met de Politie Hollands Midden gesloten heeft, is een aantal van 1420 netto uren afgesproken.

In het jaarplan 1999 van het politiekorps Hollands Midden had de handhaving op het "illegaal" berijden van B-wegen geen prioriteit.

De hoofdtaak van deze politiesurveillant is dan ook gericht op de controle en de handhaving van de verkeersmaatregelen die ten aanzien van deze wegen zijn genomen.

↳ wat wordt hieronder verstaan?
• wat wordt er gedaan als het wel prioriteit is?

Taakstelling politiesurveillant.

- ① controle wel/geen ontheffing?
② controle gericht?

① De hoofdtak van de politiesurveillant bestaat uit het houden van toezicht op het gebruik van B-wegen gelegen in de gemeente Reeuwijk. Hij houdt toezicht op het "illegaal" berijden van B-wegen en treedt daar repressief tegen op.

② Verder houdt hij toezicht op een juist gebruik van de door de gemeente Reeuwijk verleende ontheffingen voor het berijden van deze B-wegen en treedt hij bij een onjuist gebruik hiertegen repressief op.

Tijdens de uitoefening van het toezicht op het gebruik van de B-wegen let de politiesurveillant tevens op andere overtredingen.

Hierbij valt te denken aan overtredingen op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (1996) van de gemeente Reeuwijk, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, de Visserijwet en de kleinere overtredingen van de milieuwetgeving.

In het zomerseizoen levert hij een bijdrage in het houden van toezicht op het gedrag van recreanten en het toeristenverkeer.

Tijdens de surveillance heeft de politiesurveillant een oog- en oorfunctie en speelt hij bij constatering van andere strafbare feiten, waartegen hij volgens zijn taakomschrijving niet tegen op mag treden, deze door aan de reguliere politie.

De aansturing van de politiesurveillant geschiedt door de teamchef van de politie-eenheid Bodegraven / Reeuwijk. Deze bepaalt ook hoe en wanneer de inzet plaatsvindt.

→ in overleg / afstemming met de gemeente?

← wat is het verschil?

is toch recreanten?

Wijziging in wetgeving.

Op 1 november 1991 is het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 van kracht geworden. Tot die datum was het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1966 van kracht. Tot 1 januari 2000 was voor de aanduiding van B-wegen een overgangsregeling van toepassing.

B-wegen mochten tot 1 januari 2000 nog als zodanig worden aangeduid door de borden 37 en 38 uit de bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1966. (maximum breedte en maximum **wieldruk**). Deze verkeersborden hebben hun geldigheid per 1 januari 2000 verloren en zijn vervangen door de borden C18 (maximum breedte) en C21 (maximum **totaalgewicht**) van de bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

In de gemeente Reeuwijk zijn alle oude borden tijdig vervangen.

zaken door
elkaar?
gehaald?
wanneer
"nieuwe"
B-weg in-
gesteld?

B-wegen in Reeuwijk.

(wegen met een breedte- en gewichtsbepierking)

Naam weg	Max. toegestaan totaalgewicht
Hoogeind	10 ton
Laageind	10 ton
Kosterdijk	10 ton
Oosteinde	10 ton
Westeinde	10 ton
Tuurluur	10 ton
Oud Reeuwijkseweg	10 ton
Kerkweg	10 ton
Middelweg	10 ton
Middelburgseweg	10 ton
Nieuwdorperweg	08 ton
's-Gravenbroekseweg	10 ton
Zoetendijk	04 ton
Ree (tussen Korssendijk en Zoetendijk)	04 ton

Korssendijk	04 ton
Platteweg (tussen Korssendijk en BM Lucassenlaan)	06 ton
Platteweg (tussen Korssendijk en Vlietdijk)	05 ton
Vlietdijk	05 ton
Willenskade	05 ton
Twaalfmorgen	05 ton
Oukoopsedijk	06 ton
Nieuwenbroeksedijk	04 ton
Lecksdijk	04 ton
Bosmankade	04 ton
Kooidijk	04 ton
Gravekoopsedijk	04 ton
Hortemansdijk	04 ton
Negenviertel	08 ton
Oudeweg (tussen Treebord en De Steupel)	04 ton

Voor alle vermelde wegen geldt een maximum toegestane breedte van 2,20 meter. *zonder ontheffing.*

voor landbouwvoertuigen is dat anders!

Transactiebeleid.

Voor overschrijding van de breedtebepaling geldt een transactiebedrag van ~~f~~ 180,00 *gelden* (ongeacht de mate van breedte-overschrijding).

Voor overschrijding van het maximum toegestane totaalgewicht (TG):

Max. TG (tonnage)	1-10% overschrijding	11-20% overschrijding	21-30% overschrijding	> 30% overschrijding
4	4,1 – 4,4	4,5 – 4,8	4,9 – 5,2	> 5,2
5	5,1 – 5,5	5,6 – 6,0	6,1 – 6,5	> 6,5
6	6,1 – 6,6	6,7 – 7,2	7,3 – 7,8	> 7,8
8	8,1 – 8,8	8,9 – 9,6	9,7 – 10,4	> 10,4
10	10,1 – 11,0	11,1 – 12,0	12,1 – 13,0	> 13,0
Transactie	<i>f</i> 180,00	<i>f</i> 240,00	<i>f</i> 610,00	OM transactie

Resultaten toezicht B-wegen.

(aantallen processen-verbaal per B-weg)

Reeuwijk:

Kerkweg	6
Korssendijk	1
Lecksdijk	1
Middelburgseweg	8
Middelweg	1
Nieuwdorperweg	17
Nieuwenbroeksedijk	2
Oud Reeuwijkseweg	6
Oukoopsedijk	1
Platteweg	3
's-Gravenbroekseweg	2
Zoetendijk	1

Driebruggen:

Hoogeind	20
Laageind	4

Waarder:

Kosterdijk	7
Oosteinde	7
Tuurluur	10
Westeinde	1

Totaal aantal processen-verbaal B-weg: 98.

Overige resultaten.

(aantallen processen-verbaal)

Geen standplaatsvergunning	1
Geen visvergunning	4
Verboden voor honden (Reeuwijkse Hout)	12
Rijden door groenstrook	2
Negeren geslotenverklaring (weekendmaatregel Plassengebied)	14
Parkeerverbod (gele streep plassengebied)	2
Kentekenplaat niet goed zichtbaar	2
Bromfiets niet voorzien van gele plaat	1
Ongeoorloofd gebruik van rijbaan	8
Technische staat bromfiets	1

Totaal aantal processen-verbaal: 47.

Urenverantwoording.

Betreft: aantal uren gemaakt te Reeuwijk.

1 ^e kwartaal	B-wegen	325
2 ^e kwartaal	B-wegen	340
3 ^e kwartaal	B-wegen	275
4 ^e kwartaal	B-wegen	335

Jaartotaal B-wegen 1275

1 ^e kwartaal	Overige	22
2 ^e kwartaal	Overige	36
3 ^e kwartaal	Overige	53
4 ^e kwartaal	Overige	33

Jaartotaal overige uren 144 +

=====

Totaal aantal uren gemeente Reeuwijk 1419

Bodegraven, juli 2000.
De teamchef,

5.1.2e



gemeente reeuwijk

Evaluatiebespreking over het toezicht op de B-wegen, gehouden op 2 april 2001 in het gemeentehuis van Reeuwijk

Aanwezig:

De heer J.C. Bauer

De heer S. de Heij

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

burgemeester/voorzitter

portefeuillehouder openbare werken

politieteam Bodegraven/Reeuwijk (plv. teamchef)

politieteam Bodegraven/Reeuwijk (teamcoördinator)

sector Bestuur en Ruimte/verslaglegging

De voorzitter heet de aanwezigen welkom.

Hij legt uit dat het college op korte termijn aan de raadscommissie voor Algemeen Bestuurlijke Zaken een stuk wil voorleggen waaruit blijkt hoe het toezicht op de B-wegen in de afgelopen jaren is verlopen en wat het heeft opgeleverd. Volgend jaar is het laatste jaar van het contract dat de gemeente en de politie met elkaar hebben gesloten met betrekking tot aanvullend toezicht op de B-wegen. Ten behoeve van de begroting voor 2003 moet duidelijk worden of het zin heeft met deze vorm van toezicht door te gaan. Hij is er zelf voorstander van om in elk geval het lopende contract uit te dienen, tenzij de politie aangeeft dat de surveillance niet meer kan worden ingevuld.

In een eerder gehouden intern overleg is komen vast te staan dat de sector Gemeentewerken géén inzicht kan bieden in de schade die sinds de start van het toezicht op de B-wegen is aangericht door zwaar verkeer. Hierdoor is het ook niet mogelijk om uitspraken te doen over de invloed die het toezicht

– al dan niet – heeft op het ontstaan van schade aan de B-wegen en de kosten van herstel die daaruit voor de gemeente voortvloeien. De heer de Heij voegt toe, dat het naar zijn overtuiging ook geen zin heeft om de administratie van gemeentewerken daar vanaf nu op af te stemmen; het is onmogelijk om tot in detail het oorzakelijk verband aan te geven tussen het ontstaan van een *bepaalde* schade en het gebruik door zware voertuigen. Evenmin is het haalbaar om aan te geven hoeveel *minder* schade er is ontstaan door het extra toezicht, en hoeveel *meer* schade er zal volgen als de politie het extra toezicht beëindigt. Als voornaamste meerwaarde van het politietoezicht ziet hij het feit dat het hek nu tenminste niet helemaal van de dam is; bedrijven weten nu tenminste dat de kans bestaat dat men tegen een bekeuring oploopt als geen ontheffing wordt aangevraagd.

Dit is één van de elementen die zal worden opgenomen in het rapport over toezicht op de B-wegen.

Een ander element moet zijn, de kwalitatieve en kwantitatieve prestaties die de politie op de B-wegen heeft geleverd.

5.1.2e reikt daarop het jaarverslag 2000 betreffende het B-wegentoezicht uit.

De politiesurveillant die voor dit werk was aangetrokken is met ingang van 1 januari 2000 overgestapt naar een andere functie. Zijn werkzaamheden zijn opgevangen door leden van het team Bodegraven/Reeuwijk en politiesurveillanten in dienst van de teams Gouda-centrum/west en Gouda-oost.

Het is niet haalbaar gebleken om het aantal uren te draaien dat contractueel met de gemeente is vastgelegd. In plaats van 1420 uur is in 2000 811 uur toezicht op de B-wegen uitgeoefend. Hij vindt het opvallend dat in minder uren wél meer processen-verbaal zijn opgemaakt dan in het jaar daarvoor. Hij heeft daar geen sluitende verklaring voor.

Op dit moment worden de werkzaamheden uitgevoerd door een nieuwe politiesurveillant die in opleiding is als politieagent. Hij zal er dit jaar waarschijnlijk niet aan toekomen om het volledige aantal afgesproken uren voor de gemeente te draaien.

Vanzelfsprekend hoeft de gemeente voor de vorig jaar geleverde diensten niet het volledige bedrag te betalen dat is afgesproken. Hoe het dit jaar zal verlopen is nog niet duidelijk. In principe zijn aan de inzet van

5.1.2e (de nieuwe surveillant) dezelfde kosten verbonden als aan de inzet van 5.1.2e

Hoeveel uren 5.1.2e in 2001 zal doorbrengen op de B-wegen kan pas begin volgend jaar met zekerheid worden vastgesteld.

Naar aanleiding van de suggestie van **5.1.2e** om bedrijven te informeren over alternatieve wijzen van transport (b.v. inrichten overslagplaats, rijden met kleinere voertuigen) brengt de heer de Heij in herinnering dat door rechterlijke uitspraak is komen vast te staan dat de gemeente een ontheffing **moet** verlenen voor zware transporten als daarmee een economisch belang is gemoeid. Alleen voor doorgaand verkeer kan de ontheffing worden geweigerd, maar dat maakt maar een heel klein percentage uit van het verkeer dat de B-wegen wenst te gebruiken.

- a) goed ontheffingenbeleid voeren
- b) verkeersmaatregelen treffen op de B-wegen
- c) locaties creëren waar transport kan worden overgeladen in kleinere voertuigen
- d) voorlichting over B-wegenproblematiek (b.v. in Kijk op Reeuwijk)

- 1) overzicht resultaten inzet politie (uren, aantal p-v's)
- 2) overzicht schades/uitleg waarom dit overzicht niet kan worden opgesteld
- 3) overzicht ontheffingverlening door de gemeente
- 4) commentaar op de aanpak in de Krimpenerwaard

In het rapport dient tenslotte ook enige aandacht worden besteed aan de eventuele toekomstige combinatie van toezicht op de wegen en vaartoezicht in het plassegebied, uit te voeren door Groenservice Zuid-Holland.

ABZ 6 juni 2001

bal, kant: n. l. n. l. g. h. o. d. w. 22 mei 2001,
aardbeven 17 mei 2001



- Hollands Midden
- District Waag en Wiericke
- Team Bodegraven / Reeuwijk

EVALUATIE

B - WEGEN

GEMEENTE REEUWIJK

JAAR 2000

Resultaten toezicht wegen met een breedte- en gewichtsbepierking.

(aantallen processen-verbaal per weg)

Reeuwijk:

Kerkweg	1
Korssendijk	1
Twaalfmorgen	1
Middelburgseweg	9
Middelweg	1
Nieuwdorperweg	1
Ree	3
Oud Reeuwijkseweg	2
Oukoopsedijk	3
Platteweg	1
's-Gravenbroekseweg	2
Kooidijk	1
Negenviertel	1

Driebruggen:

Hoogeind	36
Laageind	4

Waarder:

Kosterdijk	2
Oosteinde	20
Tuurluur	8
Westeinde	5

Totaal aantal processen-verbaal B-weg: 102.

BRON: BPS en TOBIAS

Urenverantwoording.

Betreft: aantal uren toezicht op wegen met een gewichts- en breedteberperking in de gemeente Reeuwijk.

Per 1 januari 2000 is de politiesurveillant Reeuwijk vertrokken uit het district Waag en Wiericke. Zijn werkzaamheden zijn in het jaar 2000 opgevangen door de teamleden van het team Bodegraven / Reeuwijk en de politiesurveillanten van de teams Gouda-centrum/west en Gouda-oost.

1 ^e kwartaal	351
2 ^e kwartaal	260
3 ^e kwartaal	100
4 ^e kwartaal	100

Jaartotaal 811 uur

Bodegraven, maart 2001

5.1.2e



5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@reeuwijk.nl>
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@reeuwijk.nl>
Verzonden: maandag 23 april 2001 8:12
Onderwerp: Re: Jaarverslag surveillance B-wegen 2000; evaluatierapportage B-wegen commissie ABZ juni 2001

5.1.2e

Ik moet een aantal even weer oprakelen in mijn geheugen.
Wat is het Jaarverslag? Ik heb een evaluatierapport B-wegen 2000. Verder niets. Ja, de stukken van de Krimpenerwaard!.

Als ik kijk naar de evaluatie, dan zegt me dat helemaal niets. Het aantal processen-verbaal is niet afgezet tegen het aantal aangehouden of gesignaleerde vrachtauto's. Dus er is geen percentage te zien.

Naar aanleiding van de controles is geen enkele stijging in het aantal aanvragen te zien over 2000. Dus een preventieve werking gaat er in die zin ook niet van uit.

Er zijn enkele knelpunten genoemd richting het toezicht. Bijvoorbeeld het rijden door veel te zwaar verkeer voor VIOS en het heel lang rijden zonder ontheffing van trekkers en karren voor en door de firma Olieman. Er zou extra aandacht aan worden besteed, maar ook dat heeft niet geleid tot meer aanhoudingen en verzoeken tot ontheffingen van die firma's.

Afgelopen weekend heb ik een ommetje gefietst door het Plassengebied. Als je dan ziet welke sporen er in de bermen van diverse wegen zijn gereden, dan vraag je je af welk nut het huidige toezicht heeft. Qua schade aan wegen en bermen gaat er geen enkele preventieve waarde van uit. Voorkomen van schade is totaal niet aan de orde.

Kun je hier wat mee? Het klinkt helaas nogal negatief, maar ik kan er niet veel anders van maken.

Groetjes,

5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e 1.2e @reeuwijk.nl>
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@reeuwijk.nl>
Verzonden: donderdag 26 april 2001 16:50
Onderwerp: Toezicht op de B-wegen

5.1.2e

Ik heb de eerste stap gezet, dat wil zeggen, ik heb het jaarverslag 2001 met wat inhoudelijk commentaar naar b&w gestuurd.

De volgende stap, waarbij het jaarverslag ook weer aan de orde komt, is het opstellen van het door 5.1.2e zo gewenste evaluatierapport B-wegen ter behandeling in de commissie ABZ d.d. 6 juni a.s.

Ik hoop dat je in de gelegenheid bent om ten behoeve van dat rapport een aantal uitgewerkte stukken tekst namens jouw sector aan te leveren.

Die stukken tekst moeten volgens de uitspraken die 5.1.2e daar onlangs over heeft gedaan, betrekking hebben op het volgende:

- * overzicht ontheffingverlening (AANTALLEN) sinds de start van de surveillance op de B-wegen;
- * schadeverloop op de B-wegen (N.B. daar kan ik zelf aan de hand van jouw mail en de bespreking van 2 april jl. inmiddels wel een paar regels over schrijven)
- * inhoudelijke bespreking van de aanpak van de Krimpenerwaard (wat houdt het in en is het iets voor Reeuwijk ? Laat er maar goed uit blijken dat wij de meeste onderdelen ook al in ons beleid hebben verwerkt, en dat een aantal andere onderdelen in Reeuwijk niet van de grond kunnen komen i.v.m. gebrek aan financiële middelen, omdat wij de enige wegbeheerder zijn).

Ik weet er net niet genoeg van om het schrijven van dit stukje van je over te kunnen nemen.

Ik wil graag uiterlijk min week 20 jouw bijdrage bij de mijne (over politietoezicht, en de toekomstige lijn) voegen in één stuk dat naar de commissie kan.

5.1.2e

B-wegen toezicht

$$48 \text{ km} \cdot 811 \text{ uur} = 16,8 \text{ uur/km/jr.}$$

$$16 \text{ u} : 365 \text{ dg} = 0,04 \text{ u/dag} = 0,04 \times 60 = 2\frac{1}{2} \text{ min/dg.}$$

• afstand $\pm 20 \text{ km/uur}$

$$0,04 \text{ u/dg} \text{ dus } 0,04 \times 20.000 = 800 \text{ m per dag}$$

$$\left. \begin{array}{l} 48 \text{ km} \\ 800 \text{ m/dag} \end{array} \right\} 60 \text{ dg. voor 1x rond}$$

$$365 : 60 = 6 \times \text{per jaar alles}$$

Toezicht op B-wegen.

Notities ten behoeve van rapportage aan de ABZ

B-wegen

Tot 1 januari 2000 bestonden er in de gemeente Reeuwijk B-wegen. Dat wil zeggen wegen waarop bepaald verkeer niet mocht rijden.

Per die datum is wettelijk de status van die wegen veranderd in "wegen met een breedte- en gewichtsbepanking".

Het beleid van de gemeente Reeuwijk is per die datum aangepast. De toegelaten wioldruk is gewijzigd in een toegelaten totaal massa. Bij het berekenen van materieel ter controle voor het uitgeven van een ontheffing wordt als achtervang nog gewerkt met de aslast van de vrachtwagencombinatie c.q. het landbouwvoertuig. Soms ligt het toegelaten totaal gewicht n.l. hoger dan de optelsom van de aslasten. Dan wordt voor de maximale aslast een ontheffing gegeven.

Ontheffingen

Ontheffingen worden sinds 1 januari 2000 afgegeven voor een periode van maximaal 3 jaar als het gaat om structurele bewegingen in het gebied. Voor incidentele activiteiten wordt ontheffing afgegeven voor de duur van het project. Dat kan variëren van een dag tot enkele weken of maanden. (bijvoorbeeld bouwactiviteiten).

Controle en toezicht

Het aanscherpen van de controle op het gebruik van de B-wegen heeft o.a. als achtergrond het veelvuldig voorkomen van doorgaand verkeer in het gebied en het gevoel dat daardoor extra schade aan de wegen is ontstaan in de loop der jaren. Verkeersveiligheid is mede een aspect geweest dat tot aanstelling van een surveillant heeft geleid.

De extra surveillance is gestart op 1 juni 1997. In het daartoe afgesloten convenant tussen de gemeente Reeuwijk en de politie Hollands Midden is vastgelegd dat er 1420 uur toezicht op jaarbasis zou worden uitgevoerd.

Uit de jaarverslagen van 1999 en 2000 blijkt een werkelijk gerealiseerde inzet van respectievelijk 1275 en 811 uur.

De gemeente Reeuwijk kent in het buitengebied ca. 48 km aan B-wegen. In 2000 is aan toezicht 2,5 minuten per dag besteed. Dat betekent 800 meter per dag. Dat betekent dat op jaarbasis 6 x het gehele areaal bekeken kan worden. Dat is eenmaal per 2 maanden.

Dit rekensommetje gaat niet geheel op. Natuurlijk zijn er wegen bekend waar veelvuldiger wordt gereden zonder ontheffing dan andere wegen. Het toezicht spitst zich daarop toe. Het rekensommetje illustreert wel hoe gering de beschikbare inzet eigenlijk is.

Resultaten

Als gekeken wordt naar de doelstelling van de surveillance dan was dat o.a. het voorkomen van schade aan de wegen. Dit resultaat is totaal niet te meten. Natuurlijk zijn cijfers bekend van het herstellen van wegen, maar dat zijn cijfers die niet zijn onderverdeeld naar B-wegen en andere wegen.

Bovendien slijten wegen niet alleen van het gebruik door vrachtwagens, maar ook als gevolg van de grondslag van Reeuwijk (de slappe bodem) moeten wegen hersteld worden.

Op het moment dat de mogelijkheid zich voordoet wordt ook achterstallig onderhoud weggewerkt. Dat betekent dat meer kosten worden gemaakt dan alleen het herstelwerk vraagt.

Cijfermatig is dus niet te onderbouwen dat de surveillance een positief effect heeft op de onderhoudskosten van de wegen.

Ook is geen effect waar te nemen in het aantal aangevraagde ontheffingen. De duur van de jaarontheffing is n.l. per 1 januari 2000 gewijzigd van een looptijd van 12 maanden naar een 36 maanden geldigheid. Dat betekent dus een sterke afname van het aantal aanvragen de eerste twee jaren van 2000.

Uit beide genoemde jaarverslagen van de politie Hollands Midden blijkt een uitgegeven aantal bekeuringen van respectievelijk 98 en 102. Dat is een stijging van 4 stuks. Ook dat is niet opzienbarend te noemen. Gezien de inzet van uren is hieruit niet de conclusie te trekken dat men meer met ontheffing rijdt of dat men niet meer rijdt. Hoe minder uren, hoe minder "pakkans". Sterker nog: met minder uren zijn meer bekeuringen uitgedeeld, dus vanaf de start in 1997 heeft men niet de conclusie getrokken dat het grote risico's op bekeuringen oplevert om door Reeuwijks Buitengebied te gaan rijden!

Daarbij moet ook worden gekeken naar de kosten voor een ontheffing en de kosten van een bekeuring. Deze liggen bijna op gelijk hoogte.

Krimpenewaard.

In de commissie ABZ van december 2000 is gesproken over een samenwerkingsconvenant dat in de Krimpenewaard geldt ten aanzien van handhaving op B-wegen. Bij bestudering van de stukken is het frappant op te merken dat er een heel groot deel overeenkomstig het beleid en de regeling in Reeuwijk is. Geen wonder, want de medewerker verkeer van Reeuwijk is drie jaar geleden naar de Krimpenewaard vertrokken en heeft daar het B-wegenbeleid op poten gezet.

Het samenwerkingsconvenant is voor Reeuwijk niet interessant. Wij zijn n.l. als enige wegbeheerder. In tegenstelling tot de Krimpenewaard waar meerdere wegbeheerders bestaan. Samenwerking met de politie hebben we al!

De inrichting in het kader van "Duurzaam Veilig" is ook in Reeuwijk aan de orde. Dat betekent dat wij bij wegreconstructies de wegen op dat beleid toetsen en zo nodig herinrichten. Zie bijvoorbeeld de Molendijk in Waarder en de plannen voor het Oosteinde, na openstelling van de verlengde Tuurluur.

Ook is in het kader van de categorisering van wegen (Duurzaam Veilig beleid) een aantal wegen voorgedragen als 60km weg. De uitvoering daarvan komt in de komende jaren eveneens aan de orde.

Evaluatie

Krimpenewaard wenst in 2002 een evaluatie van hun beleid uit te voeren op de volgende punten:

1. overzicht verleende ontheffingen met wegen en gewichten
2. overzicht bezwaar- en beroepsprocedures
3. procedures inzake overtredingen
4. aanbevelingen

Voor de gemeente Reeuwijk betekent dat eventueel het volgende:

1. overzicht uitgegeven ontheffingen is reeds aanwezig, echter zonder type materieel en toegestaan gewicht. Wel een overzicht van ontheffinghouders, kentekens en looptijd van de ontheffing. Meer gegevens achten wij niet relevant en zijn indien nodig in de bewaarde kopieën van de ontheffingen na te zoeken.
2. Er zijn in Reeuwijk geen bezwaar- en beroepsprocedures
3. Zie 2.
4. Het is goed om ook in Reeuwijk het bestaande beleid te evalueren. De begindatum van het nieuwe beleid is 1 januari 2000. Een evaluatie zou in 2003 kunnen plaatshebben.

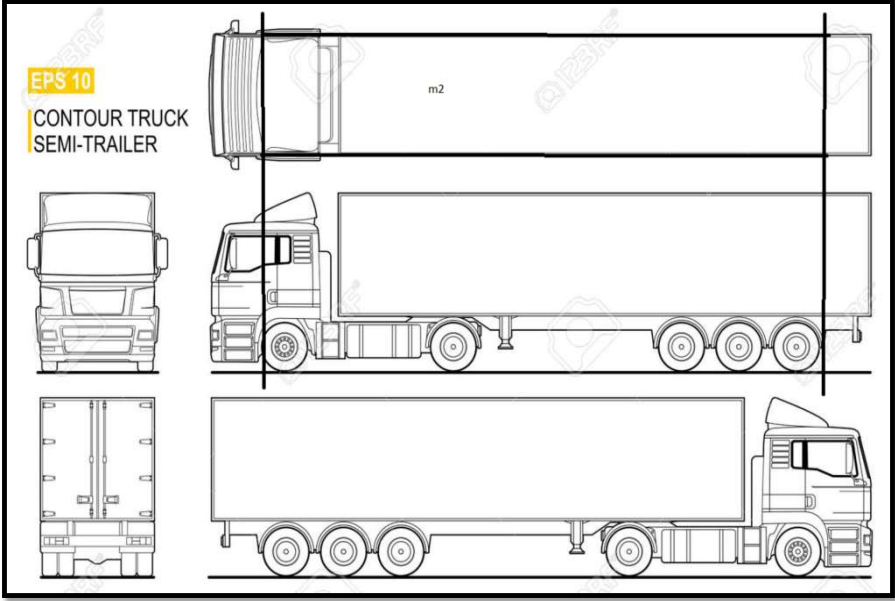
Tot zover de notitie voor de commissie ABZ wat mij betreft.

5.1.2e

2 mei 2001

Maximale verkeersbelasting Hoogeind Laageind

Maximale verkeersbelasting		13,3 kN/m ²													
Voertuig		Volledig beladen voertuig				Maximale lading voor WEL ontheffing				Voertuigspecificaties					
		Maximale lading (volgens kenteken) voertuig (ton)	Maximal totaalgewicht voertuig (ton)	kN/m2	<13,3 kN/m2 ontheffing?	Maximale lading voor toekennen ontheffing (ton)	Maximaal totaalgewicht voor toekennen ontheffing (ton)	kN/m2	<13,3 kN/m2 ontheffing?	Ledig gewicht vrachtwagen (ton)	Ledig gewicht aanhanger (ton)	Lengte eerste as tot achterste as (m)	Breedte voertuig (m)	Oppervlakte (m2)	
Visualisatie voertuig	Voertuig														
Voertuigen wel geschikt voor ontheffing met maximale belading															
	Brandweer TAS	3,0	13,7	11,8	WAAR	4,8	15,5	13,3	WAAR	10,7	0,0	4,5	2,6	11,4	
	Brandweer Autoladder	1,0	17,2	13,0	WAAR	1,4	17,7	13,3	WAAR	16,2	0,0	5,1	2,6	13,0	
	Tractor met opraapwagen	21,0	35,0	12,7	WAAR	22,6	36,6	13,3	WAAR	8,8	5,2	9,3	2,9	27,0	
Voertuigen ongeschikt voor ontheffing met maximale belading, wel geschikt voor ontheffing met beperkt aangepaste belading.															
	vrachtauto + bulkaanhanger	34,0	47,5	14,0	ONWAAR	31,6	45,1	13,3	WAAR	8,4	5,1	13,0	2,6	33,3	
	Vrachtwagen + Walkingfloor	34,0	49,5	14,5	ONWAAR	30,1	45,5	13,3	WAAR	8,3	7,1	13,2	2,6	33,6	
	Containerauto + aanhanger	33,0	50,2	15,2	ONWAAR	26,7	44,0	13,3	WAAR	13,3	4,0	12,7	2,6	32,4	
	Vrachtwagen + mesttrailer	36,5	52,4	17,5	ONWAAR	24,0	39,8	13,3	WAAR	8,4	7,4	11,5	2,6	29,4	
	Vrachtwagen + melktrailer	34,0	50,4	17,8	ONWAAR	21,3	37,8	13,3	WAAR	8,4	8,0	10,9	2,6	27,8	
	Containerauto aanhanger	23,1	27,1	17,5	ONWAAR	16,6	20,6	13,3	WAAR	0,0	4,0	6,0	2,6	15,2	
Voertuigen ongeschikt voor ontheffing met maximale belading, wel geschikt voor ontheffing met minder dan 50% van maximale belading.															
	Containerauto haakarm	22,4	35,7	20,3	ONWAAR	10,1	23,4	13,3	WAAR	13,3	0,0	6,8	2,6	17,3	
	Brandweer Waterwagen	17,0	29,0	18,3	ONWAAR	9,1	21,1	13,3	WAAR	12,0	0,0	6,1	2,6	15,6	
	Zandkipper 10x8	30,0	49,8	25,7	ONWAAR	6,0	25,8	13,3	WAAR	19,8	0,0	7,5	2,6	19,0	
	Vuilnisauto	12,4	27,0	19,6	ONWAAR	3,7	18,3	13,3	WAAR	14,6	0,0	5,3	2,6	13,5	





Transport over C-wegen

in Bodegraven-Reeuwijk

Kwetsbaar gebied

Het buitengebied van onze gemeente is prachtig. Maar er zijn veel oude smalle landwegen op slappe veengrond in dit kwetsbare gebied. Die zijn niet berekend op intensief en zwaar gebruik. Daardoor ontstaat schade aan wegen en bermen en dit zorgt weer voor onveilige situaties. We willen deze gebieden beschermen en de wegen, bermen en paden duurzaam in stand houden. Tegelijkertijd willen we het gebied bereikbaar en veilig houden voor bewoners, ondernemers en recreanten.





Heeft u bouwplannen?

Om schade aan wegen en bermen te voorkomen, zijn er breedte- en gewichtsbeperingen van kracht op de C-wegen in het Reeuwijkse Plassengebied, de Meije en het overige buitengebied van gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Verkeer mag er niet breder zijn dan 2.20m en niet zwaarder dan 10 ton. Die beperkingen hebben mogelijk gevolgen voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen.

Logistiek plan

Bij uw aanvraag voor een omgevingsvergunning raden we u aan om een logistiek plan toe te voegen. Dit draagt bij aan een vlot bouwproces. In het logistiek plan beschrijft u in het kort hoe u de transportbewegingen van uw materieel en materiaal gaat aanpakken. Denk daarbij aan mogelijke alternatieven voor (te) zwaar transport, zoals:

- transportroute over wegen zonder beperkingen
- toepassen van kleinere constructie-onderdelen
- overladen van materialen op kleinere voertuigen, bijvoorbeeld bij de overslag op het bedrijventerrein Zoutman in Reeuwijk-Brug
- transport over water. In de loop van 2023 komt er een loswal aan de Zoutmansweg in Reeuwijk-Brug, waar u uw lading over kunt slaan op vervoer over het water



Zonder ontheffing

voertuigen tot 2,2 meter breed en lichter dan 10 ton



Ontheffing aanvragen

voertuigen met een breedte tussen 2,2 en 3 meter en/of een gewicht tot 20 ton



Verboden toegang

voertuigen breder dan 3 meter en/of een gewicht boven de 20 ton



Ontheffing

Pas wanneer er geen alternatieven zijn, kunt u tegen betaling een ontheffing aanvragen voor transport over deze smalle wegen. Uw aanvraag moet uiterlijk tien werkdagen voor de ingangsdatum van het transport bij de gemeente ontvangen zijn. Voor de meeste wegen in het Reeuwijkse Plassengebied kan ontheffing worden verleend tot een maximaal totaalgewicht van 20 ton. Voor de overige C-wegen is dat maximaal 25 ton. Voor voertuigen zwaarder dan 25 ton wordt geen ontheffing verleend.

Meer informatie

Wilt u meer weten over het aanvragen van een ontheffing en over de voorwaarden: zie www.bodegraven-reeuwijk.nl/verkeersontheffingen. Voor bouwplannen van enige omvang raden wij u aan om in overleg te treden met de wegbeheerder om de (on) mogelijkheden voor het transport naar de bouwlocatie te bespreken.

De gemeentelijke wegbeheerder is per mail te bereiken via info@bodegraven-reeuwijk.nl of telefonisch via 0172-522 522.



BERIJDEN WEGEN PLASSENGEBIED MET BREEDTE- EN GEWICHTSBEPERKING

Beleidsuitgangspunten ontheffing

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.