



gemeente
reeuwijk

Raadsvergadering,

agendapunt **12**

Onderwerp: B-wegen beleid

Aan de raad.

Reeuwijk, **19 NOV. 1999**

Op 25 januari 1999 heeft u ingestemd met het Uitvoeringsplan B-wegen. In het kader van de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens in 1990 is het nodig de B-weg borden te wijzigen in borden met een breedte- en gewichtsbepanking.

Aan het beleid verandert weinig. Met het verdwijnen van de B-weg borden kan bij het ontheffingen verlenen niet meer naar wieldruk gekeken worden. Echter wat tot op heden naast de wieldruk al gedaan werd, blijft van kracht. Men kan ontheffing krijgen op basis van totaal massa en asdruk.

Met deze wijziging is het Uitvoeringsplan B-wegen verouderd. Dit is aangepast en de belangrijkste wijzigingen staan in het B&W advies.

Voorstel

In te stemmen met de genoemde wijzigingen van het Uitvoeringsplan B-wegen in het Uitvoeringsplan wegen met een breedte- en gewichtsbepanking.

Burgemeester en wethouders van Reeuwijk,
de burgemeester

5.1.2e

5.1.2e

H. Bruins



gemeente
reeuwijk

Raadsvergadering,

agendapunt 12

De raad van de gemeente Reeuwijk,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 NOV. 1999

gelet op:

de wettelijke verplichting in het RW 1990

besluit:

tot het vaststellen van het Uitvoeringsplan wegen met een breedte- en gewichtsbepierking.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Reeuwijk,

gehouden op , 29 NOV. 1999

de secretaris,

de burgemeester,

5.1.2e

5.1.2e

H. Bruins

J.C. Bauer

10. 4.1.4

11.

12. Voorstel tot aanpassing Uitvoeringsplan B-wegen
Zonder hoofdelijke stemming wordt overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders besloten.

4.1.4



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,

5.1.2e

5.1.2e

H. Bruins

J.C. Bauer

De voorzitter constateert dat de volgende personen in de stuuroep zullen plaatsnemen: 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e.
Op verzoek van 5.1.2e zegt spreker toe dat het college het voorstel van 5.1.2e om het extra krediet met de eerst bereikte bezuiniging terug te betalen in overweging zal nemen.
Vervolgens wordt zonder hoofdelijke stemming, met de aantekening dat de 5.1.2e en 5.1.2e geacht wensen te worden te hebben tegengestemd, overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders besloten.

2. Voorstel tot vaststelling van de besluitenlijst van de openbare vergadering van de raad gehouden op 21 december 1998

5.1.2e verzoekt om op pagina 5 in de 13^e regel het woord "woningbouw" te vervangen door "grootschalige horeca"
Met inachtneming van bovengenoemde wijziging wordt de besluitenlijst overeenkomstig het ontwerp vastgesteld.

3. Ingekomen stukken en mededelingen

De voorzitter deelt mede dat in verband met een geconstateerde bodemverontreiniging de agendapunten 6 en 8 van de agenda worden afgevoerd.

3.2. (gemeente Boxmeer) 5.1.2e verzoekt om de motie te ondersteunen omdat naar zijn mening de daar voorgestelde werkwijze een besparing voor de gemeente kan opleveren.

5.1.2e antwoordt dat vanwege de grote verscheidenheid van woningen in Reeuwijk hertaxeren nauwkeuriger is dan het gebruiken van indexcijfers die naar sprekers mening niet of nauwelijks voor alle soorten woningen voorhanden zijn.

5.1.2e verzoekt desalniettemin deze zaak serieus te onderzoeken.

3.1. (L.O.A.Z.) 5.1.2e vreest dat het handhaven van een autoloze zondag moeilijk is te handhaven en is derhalve tegen een autoloze zondag.

5.1.2e heeft zijn twijfels over de haalbaarheid van het voorstel en wil aan de voorwaarden toevoegen dat het moet gebeuren op basis van individuele vrijwilligheid.

Op verzoek van 5.1.2e deelt 5.1.2e mede dat dit stuk besproken zal worden in de commissie voor algemeen bestuurlijke zaken.

Zonder hoofdelijke stemming wordt overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders besloten.

4. Voorstel tot vaststelling van het Uitvoeringsplan B-wegen

De 5.1.2e wil graag een laad- en losplaats in het plassengebied aanleggen en verzoekt het college om dit te onderzoeken.

Tevens vraagt spreker of het mogelijk is om de Notaris d'Aumerielaan een b-wegstatus te geven.

5.1.2e wijst er op dat waar gesproken wordt over "aanhouden" waarschijnlijk bedoeld wordt "staanhouden". Spreekster vraagt zich af of het zinvol is om het besluit met terugwerkende kracht vast te stellen omdat handhaving achteraf toch niet mogelijk is.

Ook 5.1.2e deelt de mening van 5.1.2e over het invoeren met terugwerkende kracht en vindt het jammer dat dit besluit niet in regionaal verband genomen kan worden. Spreekster vraagt zich af hoe het moet met mensen die eenmalig in het plassengebied zijn of mensen die als hobby een tractor hebben. 5.1.2e constateert dat er in vergelijking met het voorgaande plan niets is gewijzigd en dat er dus onnodig een jaar vertraging is opgetreden.

5.1.2e deelt mede dat een b-wegstatus voor de Notaris d'Aumerielaan niet mogelijk is omdat het al een 30 km/gebied is en omdat alle daar gevestigde bedrijven een ontheffing zouden moeten aanvragen, maar ook moeten krijgen vanwege hun economische gebondenheid. Spreekster heeft er geen problemen mee om het besluit met ingang van 1 februari 1999 van kracht te laten worden doch constateert dat er in januari al ontheffingen zijn verleend waardoor de inwerkingtreding toch per 1 januari 1999 moet plaatsvinden.

Iemand die als hobby een tractor heeft zal in de meeste gevallen een sticker kunnen krijgen. Verricht hij of zij met de tractor werkzaamheden voor derden dan zal een ontheffing aangevraagd moeten worden. 5.1.2e deelt mede dat er een onderzoek is geweest naar de aanleg van een laad- en losplaats in het plassengebied.

Zo'n plaats moet gesitueerd zijn op een plek met een vrije doorvaarthoogte naar de plassen.

Dit betekent dat alleen de wegen langs de Breevaart in aanmerking komen. De 5.1.2e en de Notaris d'Amerielaan zijn hiervoor beiden niet geschikt zodat de conclusie van het onderzoek was dat de aanleg van een laad- en losplaats in Reeuwijk niet te realiseren is. Ook de mogelijkheid aan het einde van de Notaris d'Amerielaan bij Gouda is onderzocht maar blijkt niet realiseerbaar.

Zonder hoofdelijke stemming wordt overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders besloten.

4.1.4



12. Sector/stafafd. GEW

Datum advies 19-10-99

ONDERWERP B-wegenbeleid

BESLISSING raad voorstellen de wijziging in het B-wegenbeleid vast te stellen

ACTIE GEW

4.1.4



30. Sector/stafafd. GEW

Datum advies 10-11-99

Brief van

-

ONDERWERP ontheffing B-wegen voor VIOS

BESLISSING *in handen van weth. De Heij*

ACTIE *GEW/weth. De Heij*

4.1.4





From: "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
Sent: 6/3/2025 8:09:13 AM
"5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@bodegraven-reeuwijk.nl>
To:
Cc:
Subject: tbv overleg routing zwaar verkeer

Goedemorgen,

Vanmiddag hebben we ons projectoverleg staan over routing zwaar verkeer.

In dit overleg wil ik weer graag een rondje maken om vanuit ieders beeld informatie bij elkaar te brengen.

De bredere beweging nu is dat we parallel met drie onderzoeken bezig zijn die in september bij elkaar komen. Hierover is de raad middels een RIB geïnformeerd. Ondertussen is vooral vanuit de agrariërs en VIOS zichtbaar dat ze zich klem voelen gezet. Dit lees je terug in de krant en hoor je in de gemeenteraad. De aanbesteding hoog- en laaggeïnd start in het najaar. Besluiten rond de camera's worden ook in die periode genomen.

In ieder geval de vraag je als volgt voor te bereiden:

- Wat is op dit moment jouw betrokkenheid in het project, op welke actie loop je?
- Tegen welke knelpunten loop je aan?
- Wat kan je hier zelf in doen en wat heb je nodig van collega's/mij,
- Overige tips, verwachtingen, etc.

Vragen die ik in ieder geval heb.. niet om allemaal op te lossen, maar wel om een actie over af te spreken hoe, waar, wanneer te beleggen.

- De inzet van zwaar verkeer doen we niet om mensen te plagen, maar vanuit een breder belang om een leefbaar gebied te krijgen en te houden. Op welke manier kunnen we de andere belangen beter voor het voetlicht brengen?
- En breder op communicatie: welke doelgroepen zien we, welke strategie passen we toe, etc.
- Welke signalen krijgen jullie bestuurlijk? Wordt er met 1 mond gesproken?
- Op welke manier kunnen we het gesprek rond 'we hebben in september drie rapporten en hoe krijgen we (in de breedste zin) dat tot een goed perspectief?
- Ontheffingenbeleid etc. wanneer/hoe dat in gang te zetten?

5.1.2e zal via teams de acties en afspraken notuleren.

Tot vanmiddag

Hartelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Burgerzaken:
Julianastraat 6
2411 CV Bodegraven

Gemeentehuis:
Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven

Postbus 401
2410 AK Bodegraven

T 0172 – 522 522

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



Datum verzonden

Ons kenmerk Z/22/132893 / DOC-22249803

Uw kenmerk

Behandeld door 5.1.2e

Bijlage(n) Ontheffing

Onderwerp Ontheffing voor wegen met een breedte- en gewichtsbepanking

Geachte heer/mevrouw,

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

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

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

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

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

5.1.2e

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

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

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

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

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

GEGEVENS HOUDER VAN DE ONTHEFFING:

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

Telefoon : 5.1.2e

Adres : 5.1.2e

Postcode : 5.1.2e

Woonplaats : **Driebruggen**

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

Hoogeind

Oosteinde

Kerkweg, Bodegraven

Oud-Bodegraafseweg

Kerkweg, Reeuwijk-Dorp

Oud-Reeuwijkseweg

Korte Waarder

Weiweg

Kosterdijk

Westeinde

Laageind

Middelweg

Meije

Negenviertel

Middelburgseweg

Zoz

VOORWAARDEN WAARONDER DE ONTHEFFING WORDT VERLEEND:

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

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

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

5.1.2e



5.1.2e



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

Legeskosten: € 

UITVOERINGSPLAN

B-WEGEN

[december 1998]

Raadsbesluit van 25 januari 1999

Inwerkingtreding: 1 januari 1999



gemeente
reeuwijk

24 februari 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 OVV, 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,

5.1.2e

5.1.2e

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 cde OWW 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,

5.1.2e

5.1.2e

H. Bruins

J.C. Bauer



gemeente
reeuwijk

B & W - VERGADERING

Datum: 1 DEC. 1998

Nr.

I-8

Datum:

Nr.

Datum:

Nr.

Opsteller
Sector/stafafd.
Brief van

5.1.2e

Gemeentewerken

-

Doc.

Document3

B & W - nr.

DIS - nr.

Paraaf ~~chef~~

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; overleggen 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		27/11/98		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 gewichtsbepierking 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.

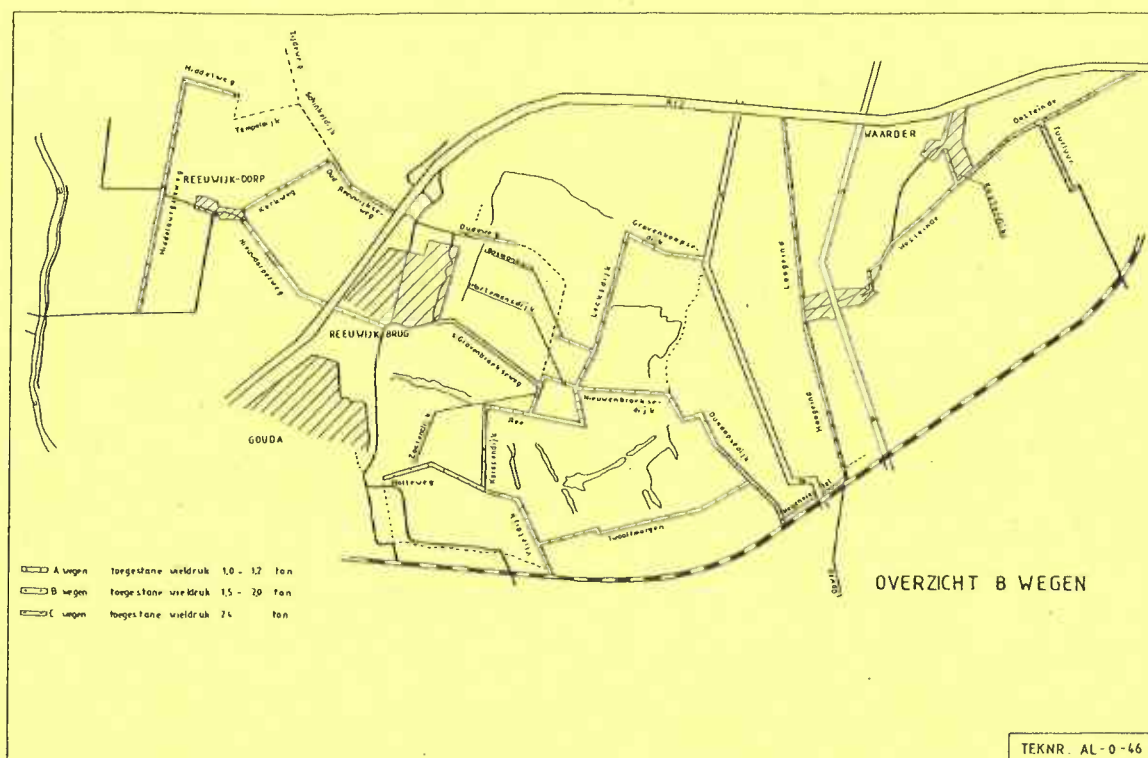
5.1.2e

5.1.2e

(H. Bruins)

(J.C. Bauer)

GEMEENTE REEUWIJK



UITVOERINGSPLAN 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 gewichtsbepierking geldt.
 - 6.1. Wegen waar de B-weg status wordt ingetrokken.
 - 6.2. Wegen waar een asdruk en breedtebepierking 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 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 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 belastingklassen opgezet te weten klasse 25 voor categorie C (= 0,55 belastingklasse 45), klasse 20 voor categorie B (=0,44 belastingklasse 45) en klasse 12 voor categorie A (= 0,26 belastingklasse 45). Ter indicatie bij het ontwerp van bruggen in het gebied wordt de belastingklasse 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.
- Zijdeweg.
- 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 ingesteld gebaseerd op de bependingen zoals deze gelden op de Oukoopsedijk (maximale breedte 2,2 meter, wioldruk 1,5-2 ton) om hiermee toekomstige wegdekschade te voorkomen.



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

Geslotenverklaringen

Op veel wegen in het buitengebied van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zitten breedte- en gewichtsbepierkingen. Dit is aangegeven door verkeersborden. Deze maatregelen zijn genomen omdat deze wegen door de situering of constructie en uit het oogpunt van de verkeersveiligheid niet geschikt zijn, bereden te worden door brede en zware voertuigen.

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

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

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

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

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

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



Voorwaarden voor het indienen van een ontheffingsaanvraag

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(en) worden gevoegd.

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

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

Met betrekking tot wegen met een breedte- en gewichtsbepierking 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.

Voorwaarden voor het verlenen van een ontheffing

Maximaal toegestane voertuigbreedte:

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

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

Maximaal toegestane massa op diverse wegen:

Ontheffingen worden slechts verleend tot een voor de betreffende categorie maximaal toegestane massa (in beladen toestand).

Voorwaarde waaronder een ontheffing wordt verleend

- a. Ontheffingen worden uitsluitend verleend voor transporten t.b.v. aan een weg met breedte- en gewichtsbepierking gelegen percelen, via een door de gemeente vast te stellen route. Als een perceel ook bereikbaar is via een route zonder wegen met een breedte- en gewichtsbepierking, maar kiest de aanvrager desalniettemin voor transport over een dergelijke weg(en), dan weegt het gemeentebestuur de belangen van aanvrager bij de gekozen route af tegen het belang van de handhaving van de breedte- en gewichtsbepierking, alvorens te besluiten over de verlening van de gevraagde ontheffing;
- b. Ontheffingen t.b.v. doorgaand verkeer worden niet afgegeven;
- c. Er mag niet sneller worden gereden dan 25 km/uur voor landbouwvoertuigen en 30 km/uur door overige motorvoertuigen;
- d. De gemeente is nimmer aansprakelijk voor eventuele schade als gevolg van het gebruik van de ontheffing;
- e. Elke beschadiging aan de weg (kabels en leidingen inbegrepen), die een gevolg is van het gebruik maken van de weg krachtens de ontheffing moet aan de onderhoudsplichtige(n) worden vergoed;
- f. Het overige verkeer mag niet in gevaar worden gebracht of onnodig worden gehinderd;
- g. Op de betreffende wegen met een breedte- en gewichtsbepierking mag niet worden geparkeerd;
- h. Het berijden van de Kerkweg en de Meije is in verband met schoolgaande kinderen niet toegestaan in de spitsuren tussen 07.00-09.00, 12.00-14.00 en 16.00-18.00 uur;

- j. De houder van de ontheffing wordt erop gewezen dat het bevoegd gezag de ontheffing te allen tijde kan in te trekken, als de aan de ontheffing verbonden voorschriften niet worden nageleefd.
- k. Het bevoegd gezag kan afwijken van de bovengenoemde voorwaarden, als deze voorwaarden geen of niet afdoende zijn voor de verlening van de ontheffing.

Aanvraagtermijn voor een ontheffing

Een aanvraag voor een ontheffing dient minimaal 10 werkdagen voor de geplande aanvang van het transport te worden ingediend.

Legeskosten

Voor het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvraag is volgens de geldende legesverordening van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk leges verschuldigd.

Informatie

Nadere informatie kunt u verkrijgen bij 5.1.2e of 5.1.2e, bereikbaar op telefoonnummer 0172 - 522 522.



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

Registratienummer : **Z/23/154962 / DOC-23322346**

Ingangsdatum van de ontheffing : **28 augustus 2023**

Vervaldatum van de ontheffing : **29 september 2023 (verlengd)**

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 : **Aannemersbedrijf Mulder BV** Telefoon : **5.1.2e**
Adres : **Weverwijk 20**
Postcode : **4245 KX** Woonplaats : **LEERBROEK**

DE ONTHEFFING IS GELDIG VOOR HET VOLGENDE VOERTUIG:

Kenteken/ingeslagen chassisnummer:	5.1.2e
Breedte (in cm):	255 cm
Merk:	TRIAS
Ledig gewicht voertuig (in kg):	5295 kg

DE ONTHEFFING IS GELDIG OP DE VOLGENDE WEGEN, Reeuwijkse Plassengebied:

Oukoopsedijk

DE ONTHEFFING IS GELDIG OP DE VOLGENDE WEGEN, Overige wegen:

Hoogeind

Negenviertel

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 voortspuit uit schuld aan de zijde van de gemeente;
- E. De ontheffing geldt slechts voor transporten t.b.v. aan de betreffende wegen gelegen percelen, en de genoemde wegen die daar via de kortste route naar toe leiden, en mag derhalve niet voor doorgaand verkeer worden gebruikt;
- F. Er mag niet sneller worden gereden dan 25 km/uur door landbouwvoertuigen en 30 km/uur door overige motorvoertuigen;
- G. Er mag niet worden geparkeerd op de betreffende wegen met een breedte- en gewichtsbepanking;
- H. Er mag niet worden gehesen/getakeld op de betreffende wegen met een breedte- en gewichtsbepanking;
- I. Maximum toegestane totaal massa in KG voor bovenstaande eenmalige transport: **30.000**
- 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.

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

Vragen aan het college vanuit de CDA-fractie

Betreft: Verkeersontheffingen zwaar/breed verkeer in het plassengebied

Geacht college,

Om de schade aan wegen in het plassengebied door zwaar verkeer te beperken zijn er op diverse plekken ANPR-camera's geïnstalleerd om te kunnen handhaven. Vooraf is aangegeven dat ondernemers die in het gebied werken, en soms beroepshalve gebruik móeten maken van zwaar verkeer, een ontheffing voor deze gevallen konden aanvragen.

Deze ontheffingen gelden echter slechts tot een maximaal totaal voertuiggewicht (inclusief lading) van 20 ton, en dat levert in de praktijk onwerkbaar situaties op. Bij boerenbedrijven komen bijvoorbeeld met enige regelmaat vrachtwagens melk of mest halen, en veevoer brengen. Zo'n vrachtwagen weegt leeg al snel 15 ton, waardoor er volgens de huidige regels amper of geen vracht mee kan worden genomen. Een onwerkbaar situatie, waardoor bestaande bedrijven direct in de knel komen.

Vragen aan het college:

1. Deelt het college de visie dat vasthouden aan een maximaal totaal voertuiggewicht van 20 ton reeds gevestigde bedrijven in het plassengebied acuut in de problemen brengt, en in hun voortbestaan bedreigt?

Antwoord: Het is het college bekend dat er 1 firma problemen ondervindt en zich nu al niet aan bestaand beleid houdt qua voertuiggewicht. Hierover zijn wij in overleg met deze partij om te komen tot praktische oplossingen. Een overschrijding van het voertuiggewicht naar max 25t lijkt bespreekbaar, maar vergt verder onderzoek. Specifiek voor mesttransport wordt samen met de NVWA en transporteur gekeken naar mogelijkheden. De huidige voertuigen van 50 ton zijn een groot risico voor onze wegen op een slappe bodem.

2. Is het college bereid om (in overleg met de betrokken ondernemers) op zoek te gaan naar werkbaar alternatieven, waarbij de bedrijfsvoering niet in gevaar komt, en zo ja, welke? (Door bijv. te gaan naar ontheffingen met een werkbaar maximaal totaalgewicht, of door bijv. te kijken naar aslast, etc.?)

Antwoord: Ja, dit overleg heeft met Staatsbosbeheer al plaats gevonden en loopt met de enige agrariër in het gebied, die zich bij ons gemeld heeft.

3. Hoe is het college van plan het beleid voor zwaar verkeer in andere gebieden binnen de gemeente uit te rollen? Want bij identiek beleid komen daar nog veel meer ondernemers zwaar in de problemen.

Antwoord: Bij reconstructie van wegen wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verhoging van de maximale gewichten. Bij bijvoorbeeld Oudeweg, Nieuwdorperweg en Hoogeind blijkt de grond onder deze wegen te instabiel om voertuiggewichten veilig te kunnen dragen zonder kostbare en ingrijpende maatregelen. De Meije is de volgende weg waar een dergelijk onderzoek voor zal plaats vinden. Voor de Nieuwdorperweg en Oudeweg is gekozen om de huidige beperking te handhaven. Daar zitten geen bedrijven die door handhaving van het beleid hun bedrijfsvoering moeten staken. Voor Hoogeind worden alternatieven onderzocht om de draagkracht te versterken. De wegconstructie zelf is naar verwachting met beperkt extra kosten wel geschikt te krijgen. Het probleem zit in de zwakke bodem die uit onderzoek en berekening een groot risico geeft op bezwijken. Een wegdeel waar het te zware voertuig op staat, kan ineens verschuiven of omkiepen. Een dergelijk probleem wordt bij de Meije bijvoorbeeld minder verwacht.

Het is in ieders belang dat het beleid dat er al lange tijd bestaat, blijft bestaan en dat er gezamenlijk met en ook door de overtreiders wordt gekeken naar oplossingen. We stellen voor om voordat we overgaan tot aanscherping van de handhaving met camera's per wegvak te onderzoeken wat er aan belasting mogelijk is.

Met vriendelijke groet,

Namens de fractie van CDA Bodegraven-Reeuwijk

5.1.2e

Commissielid

Tekst website concept

www.bodegraven-reeuwijk.nl/verkeersontheffingen

Verkeersontheffingen

Binnen de gemeente gelden er voor een aantal wegen beperkingen. Deze beperkingen zijn noodzakelijk om bijvoorbeeld de veiligheid van verkeersdeelnemers te bevorderen of dat de weg bepaalde het fysiek niet kan dragen. Hierom zijn sommige wegen zijn op bepaalde tijdstippen afgesloten of gelden beperkingen in de lengte, breedte (2.20m) en/of het gewicht (10 ton) voor uw voertuig.

Voor bepaalde beperkingen kan de gemeente voertuigen ontheffen voor bepaalde periodes. Is uw voertuig te zwaar of te breed en moet u toch over een gesloten weggedeelte heen, dan kunt een aanvraag doen met onderbouwing van de situatie. Uw aanvraag zal worden getoetst of u in aanmerking komt voor een ontheffing. Let op! Aan een ontheffing zijn kosten verbonden.

Button **Ontheffing aanvragen voor wegen plassengebied Reeuwijk**
Button **Ontheffing aanvragen voor gemeentelijke wegen**

Breedte- en gewichtsbepanking

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

- Het aanpassen van de transportroute of de wijze van vervoer (bijvoorbeeld over water) heeft daarom de voorkeur.
- Wanneer dit niet mogelijk is kunt u een aanvraag indienen voor ontheffing voor deze smalle wegen. Deze aanvraag moet uiterlijk tien werkdagen voor de ingangsdatum van het transport door ons ontvangen zijn.
- Let op! Voor de wegen binnen het plassengebied van Reeuwijk gelden strengere voorwaarden vanwege beperkte draagkracht en breedtes.

Via bovenstaande buttons vindt u het aanvraagformulier.

Voor ons beleid rondom c-wegen kunt u de volgende website raadplegen:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2021-468108.html>

Voor informatie over de aanvragen van een ontheffing kunt u de volgende bladen raadplegen:

PDF - Informatieblad aanvraag ontheffing breedte- en gewichtsbepanking gemeentelijke wegen

PDF - Informatieblad aanvraag ontheffing breedte- en gewichtsbepanking wegen plassengebied Reeuwijk

Lengtebeperking - draaicurves

Vooral in het kwetsbare Reeuwijkse Plassengebied zijn er veel smalle landweggetjes waar het moeilijk draaien en keren is. Voor langer verkeer zijn daar veel beperkingen in de draaicirkels. Op bijgaande overzichtskaart is aangegeven met welke lengte van uw (vracht)auto het al dan niet mogelijk is om de bocht te maken. Hiermee kunt u – los van eventuele benodigde ontheffingen vanwege het gewicht van uw voertuig – uw route voorbereiden.

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

Geslotenverklaringen

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

Via bovenstaande buttons vindt u het aanvraagformulier.

PDF - Informatieblad ontheffingsaanvraag geslotenverklaring Hoge Rijndijk te Nieuwerbrug

PDF - Informatieblad ontheffingsaanvraag geslotenverklaring Reeuwijks Plassengebied

Kosten

Breedte- en gewichtsbeperking (per kenteken)

- Ontheffing voor een week of minder: € 44,85,- (prijs 2022)
- Ontheffing voor een week tot drie maanden: € 89,70,- (prijs 2022)
- Ontheffing voor vanaf drie maanden tot 1 jaar: € 150,- (prijs 2022)
- Ontheffing met uitzondering via het college: € 600,- (prijs 2022)
- Wijziging kenteken: € 22,40 (prijs 2022)

Geslotenverklaringen

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

Legeskosten bedieningsmechanisme Oudeweg en Oosteinde

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

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.
6. De aanpassing van wegvakken waarvoor de breedte en gewichtsbepijking geldt.
7. De vragen en opmerkingen gesteld door de belangenorganisaties FOV, WLTO, BOVAL, en het bewonerscomite Oostende 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, 5.1.2e

5.1.2e

(H. Bruins)

24.	OIO/-- ONDERWERP	datum advies: 25 april 1997 verslag vergadering 21 april 1997
	ADVIES	verslag conform vaststellen
	BESLISSING	conform
	AKTIE	OIO
25.	GW/-- ONDERWERP	datum advies: 29 april 1997 concept-uitvoeringsplan B-wegen
	ADVIES	a. Concept-uitvoeringsplan in principe vaststellen b. Concept nader bespreken met belangenorganisaties. c. Definitief plan ter advisering voorleggen aan Cie OWV.
	BESLISSING	a. maximum-tonnages 12/20/25; geen rijverbod voor 7.30-9.00 uur; legestarieven 5.1.2e ,--; leges afzonderlijk boeken b. en c. conform
	AKTIE	GW
26.	B&R/-- ONDERWERP	datum advies: 25 april 1997 brief van: 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e d.d. 4-4-97 en De Koning Makelaardij o.g. d.d. 9-4-97. plaatsing pand 5.1.2e op de gemeentelijke monumenten- lijst
	ADVIES	Op basis van de in de toelichting geformuleerde punten in gesprek gaan met de betrokken partijen.
	BESLISSING	conform
	AKTIE	B&R
27.	--/-- ONDERWERP	datum advies: -- snackkar Kosterdijk
	BESLISSING	huur beëindigen; niet aansturen op verplaatsing, maar opheffing
	AKTIE	FIN
28.	GW/-- ONDERWERP	datum advies: 10 april 1997 reconstructie Reeuwijk-Dorp
	ADVIES	de reconstructie van Reeuwijk-Dorp in zijn geheel in 1998 laten uitvoeren
	BESLISSING	conform
	AKTIE	GW

1. FIN datum advies: 18 september 1997
brief van: 12-09-97
ONDERWERP doorverkoop bedrijfsterrein Zoutman

ADVIES betr. gedeeltelijk houden aan het gestelde in art. 6, 1e
lid van de akte van transport

BESLISSING akkoord met verkoop aan 5.1.2e

AKTIE FIN

2. FIN datum advies: 24 september 1997
ONDERWERP BBI en verkiezingsprogramma's

ADVIES de politieke partijen (schriftelijk) benaderen met het
verzoek verkiezingsprogramma's als zodanig op te stellen

BESLISSING conform

AKTIE FIN

3. GW datum advies: 22 september 1997
brief van: EMH dd. 15-9-97
ONDERWERP vernieuwen/ged. lichten OV-kabel Ravensbergseweg

ADVIES het EMH berichten dat er geen gebruik wordt gemaakt van de
uitgebrachte offerte dd. 16-9-97

BESLISSING conform

AKTIE GW

4. GW datum advies: 24 september 1997
ONDERWERP 2e concept uitvoeringsplan B-wegen

ADVIES - geadviseerde wijzigingen opnemen in 2e concept;
- 2e concept voorleggen aan belangenorganisaties;
- 2e concept ter advisering voorleggen aan de OWV

BESLISSING conform

AKTIE GW

5. GW datum advies: 23 september 1997
ONDERWERP aanbesteding besteknr. 9701 "Reconstructie Not.
d'Aumerielaan en reconstructie Ravensbergseweg"

ADVIES 1. werkzaamheden volgens bestek 9701 met bijbehorende
nota's van inlichtingen, onder voorbehoud dat het bedrijf
aan gunningscriteria voldoet, gunnen aan Bunnik bv.;
2. op basis van het reeds beschikbare krediet het werk tot
uitvoering laten brengen;
3. de OWV informeren

BESLISSING conform

AKTIE GW

24. GW datum advies: 6 november 1997
- ONDERWERP** 3e concept uitvoeringsplan B-wegen
- ADVIES**
- geadviseerde wijzigingen tbv. 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 de OWV
- BESLISSING** conform
- AKTIE** GW

13. INWZ datum advies: 1 december 1997
ONDERWERP samenstelling hoofdstembureau

ADVIES hoofdstembureau samenstellen als aangegeven

BESLISSING conform

AKTIE INWZ

14. FIN/-- datum advies: 26-11-1997
ONDERWERP planningsprocedure jaarrekening/jaarverslag 1997/maraps
1998 en begroting 1999 & meerjarenraming 1999 - 2003

ADVIES leden van de cie voor de financiën en de raad informeren

BESLISSING conform

AKTIE FIN

15. GW/-- datum advies: 21-11-1997
ONDERWERP verzoek van het NRschap Reeuwijkse Plassen e.o. tot ge-
bruik van GBKN-ondergronden

ADVIES 1. betreffende digitale bestanden ter beschikking stellen;
2. het Natuur- en Recreatieschap informeren omtrent besluit

BESLISSING niét conform vanwege auteursrecht

AKTIE FIN

16. GW/-- datum advies: 27-11-1997
ONDERWERP 3e concept uitvoeringsplan B-wegen

ADVIES het in het 3e concept genoemde legestartief voor een onthef-
fing B-wegen van 5.1.2e -- met een max. van drie voertuigen
wijzigen in een legestartief van 5.1.2e -- per voertuig

BESLISSING conform

AKTIE GW

17. INWZ/-- datum advies: 26-11-1997
ONDERWERP brief van: 5.1.2e te 5.1.2e d.d. 6-11-1997
multi-culturele samenleving

ADVIES v.k.a.

BESLISSING conform

AKTIE INWZ

4. Sector/stafafd. FIN	Datum advies	18-11-98
ONDERWERP	verhoging OZB-tarieven voor bedrijven	
ADVIES	tot besluitvorming overgaan	
BESLISSING	aangehouden tot 15 december a.s.	
ACTIE	FIN	
5. Sector/stafafd. FIN	Datum advies	23-11-98
Brief van	5.1.2e dd. 4-10-98	
ONDERWERP	schade aan motor	
ADVIES	v.k.a.	
BESLISSING	conform	
ACTIE	FIN	
6. Sector/stafafd. FIN	Datum advies	17-11-98
Brief van	5.1.2e	
ONDERWERP	verlenging vergunning tot vissen langs de oevers van Broekvelden en Vettenbroek	
ADVIES	raad conform voorstellen	
BESLISSING	conform	
ACTIE	FIN	
7. Sector/stafafd. GEW	Datum advies	23-11-98
Brief van	NS Railinfrabeheer dd. 17-11-98	
ONDERWERP	onderhoud onderdoorgang Opweg	
ADVIES	akkoord gaan met concept-overeenkomst	
BESLISSING	conform; N.B. aandacht voor constructiefouten bij wegaansluitingen!	
ACTIE	GEW	
8. Sector/stafafd. GEW	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 aanpassen; voorleggen aan de OVV en raad van januari 1999	
ACTIE	GEW	
9. Sector/stafafd. GEW	Datum advies	25-11-98
Brief van	gem. Alphen a/d Rijn dd. 19-11-98	
ONDERWERP	Aanleg N11	
ADVIES	adhesiebetuiging zenden	
BESLISSING	1. conform	
	2. in gebiedscommissie wijzen op noodzaak van verdergaande solidariteit	
ACTIE	1. GEW 2. wethouder 5.1.2e	
10. Sector/stafafd. GEW	Datum advies	24-11-98
Brief van	EMH	
ONDERWERP	grondruil	
ADVIES	het EMH berichten dat u instemt met de grondruil	
BESLISSING	conform	
ACTIE	GEW	
11. Sector/stafafd. GEW	Datum advies	23-11-98
Brief van	5-11-98	
ONDERWERP	riooloverstort	
ADVIES	geen bijdrage van gemeente toekennen	
BESLISSING	conform	
ACTIE	GEW	

Punt 8 van de agenda.

Aan de raad.

onderwerpderegulering verkeersmaatregelen
Reeuwijk-Dorp

Reeuwijk, 20 april 1993

Inleiding:

Met ingang van 1 november 1991 is het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (R.V.V. 1990) van kracht geworden. In dit reglement zijn de verkeersregels en tekens ondergebracht. Dit reglement vervangt het oude reglement van 1966 (R.V.V. 1966), waarmee in het verleden is gepoogd verkeersproblemen op te lossen door het aanbrengen van verkeerstekens (verkeersborden, markering en verkeerslichten). Als gevolg hiervan is een overvloed van verkeerstekens ontstaan. Tijdens een inventarisatie in de bebouwde kom van Reeuwijk-Dorp bijvoorbeeld werden maar liefst 81 stuks verkeersborden geteld!

Deze overvloed aan verkeerstekens heeft er toe geleid dat:

- de invloed van de verkeerstekens op het gedrag van de weggebruiker is afgenomen; men ziet door de bomen het bos niet meer;
- de kosten van aanschaf en onderhoud blijven stijgen; meer borden betekent meer kosten;
- het straatbeeld gaat er niet op vooruit; het wordt er niet mooier op met al die borden;
- door de vele verkeerstekens is het voor de politie moeilijk de naleving af te dwingen.

Was bij de vaststelling van het oude R.V.V. nog de gedachte dat het de taak van de wetgever was om de verkeersdeelnemer voor iedere denkbare situatie een concreet voorschrift te geven, in het R.V.V. 1990 ligt het accent op regelbeperking om tot een geloofwaardiger stelsel van verkeersregels en -tekens te komen. Dit geldt ook voor het gelijktijdig ingevoerde Besluit Administratieve Bepalingen inzake Wegverkeer (BABW) waarin de bepalingen met betrekking tot de toepassing van de verkeerstekens zijn opgenomen. Met name de hierin opgenomen Uitvoeringsvoorschriften (UV '91) zijn aanmerkelijk beknopter dan voorheen.

Het rapport van het korps Rijkspolitie Reeuwijk inzake deregulering volgt de landelijke tendens tot sanering van de verkeerstekens. Naar aanleiding van dit rapport hebben wij besloten als eerste in Reeuwijk-Dorp de bestaande verkeersmaatregelen te inventariseren en eventueel te saneren.

Inventarisatie

Bij de inventarisatie zijn per straat de volgende gegevens verzameld:

- De bevestiging van de verkeersborden (aan flespaal of aan lantaarnpaal);
- welk bord is geplaatst (nummering volgens bijlage R.V.V.'66 en R.V.V.'90);
- ter hoogte van welke huisnummer het bord is geplaatst.

Deze gegevens zijn vastgelegd in een register en aangegeven op een overzichtskaart. Het register kan in de toekomst dienen als basis voor:

- Beheer en onderhoud.
Door in dit register de mutaties, onderhoudskosten en de genomen verkeersbesluiten systematisch bij te houden kan dit register een up to date overzicht geven van de verkeerstekens, onderhoudskosten en juridische grondslagen.
- De verplichte vijf jaarlijkse toetsing van alle geplaatste R.V.V. maatregelen
op doelstelling en functionaliteit conform het rapport deregulering van de Rijkspolitie en uitvoeringsvoorschriften BABW.

Sanering verkeerstekens.

In het kader van de sanering zijn de volgende gegevens in het register opgenomen:

- a. welke borden en palen verwijderd moeten worden.
- b. welke borden/palen herplaatst moeten worden.
- c. welke markering aangebracht danwel verwijderd dient te worden
- d. welke borden vervangen moeten worden.
- e. of er een verkeersbesluit vereist is voor deze handelingen.

Bij het opzetten van het voorstel tot sanering zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- A. Het aantal verkeerstekens tot het minimum te beperken door de overbodige verkeersborden te verwijderen.
- B. De overblijvende borden te vervangen door borden die voldoen aan de eisen en aanbevelingen zoals die zijn opgenomen in de uitvoeringsvoorschriften BABW en het R.V.V.'90 wat betreft vormgeving en retroreflektie. Hierbij is op basis van zichtbaarheid en beheerskosten gekozen voor retroreflektie volgens klasse 2 van de internationale CIE-normen (CIE= Commission Internationale de l'Eclairage).
- C. Daar waar de sanering ingrijpende fysieke maatregelen (zoals aanpassing van wegbreedte, wegindeling, en bestemming) met zich meebrengt deze maatregelen uitvoeren tijdens een reconstructie. Voor Reeuwijk-Dorp geldt dit met name voor de wijk die begrensd wordt door de Van de Veldestraat, Beatrixlaan, Hugo de Grootstraat en Kaagjesland. Tot de reconstructie kan onze inziens het beste de bestaande situatie worden gehandhaafd. Dit is mogelijk door gebruik te maken van de overgangsbepalingen die de wet ons biedt.

Tijdens een reconstructie kunnen de fysieke maatregelen zo optimaal mogelijk worden aangelegd omdat:

- de wegfundering aangepast kan worden aan de nieuwe bestemming;
- de werkzaamheden aan kabels, leidingen en riolering gelijktijdig worden uitgevoerd;
- in de inspraakprocedure van een reconstructie het aanbrengen van fysieke middelen wordt meegenomen.

D. De deregulering van de B-wegen Kerkweg en Nieuwdorperweg zal samen met de andere B-wegen in de gemeente worden gezien. Op deze wijze kan de regeling voor deze wegen op elkaar aansluiten. Ook kan dan worden bekeken welke eenduidige fysieke maatregelen kunnen worden toegepast.

E. Ter plaatse van de parkeerplaats achter Kaagjesland zal het bord E8 worden geplaatst (betekenis: parkeergelegenheid alleen bestemd voor de voertuigcategorie die op het bord is aangegeven, tevens parkeerverbod voor andere voertuigcategorieën) om hiermee aan te geven dat de vrachtauto's/bussen alleen op de voor het bord gelegen parkeerplaats mogen parkeren.

Wij stellen u thans voor voor een aantal wegen binnen de bebouwde kom van Reeuwijk-Dorp bestaande, al dan niet door een besluit gedekte, verkeersmaatregelen in te trekken door vaststelling van bijgaande besluiten. Door intrekking van genoemde besluiten resteren voor deze wegen nog slechts de volgende maatregelen:

Dorpsweg: - voorrangsregeling ter hoogte van de brug;
- vooraanduiding 'voetgangersoversteekplaats' nabij scholen;
- voetgangersoversteekplaats met verkeerslichtregeling

Kaagjesland: - voorrangsregeling ter hoogte van de brug;
- aanwijzing parkeerplaats

Reewal: - geen

Kerkweg- Nieuwdorperweg: B-weg-status

ter plaatse van komgrenzen: - plaatsnaam (+ einde kom)

De commissie voor verkeer kon zich in de vergadering d.d. 17 november 1992 met dit voorstel verenigen.

Wij stellen u voor om conform bijgevoegde concept-besluiten te beslissen.

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

5.1.2e

(H. Bruins)

5.1.2e

doc. nr.: 0384e

Behoort bij agendapunt 4

In mei heeft de commissie een ronde gemaakt door Reeuwijk-Dorp gemaakt om te bezien welke verkeersborden overbodig zijn geworden. Hierbij treft u een voorstel aan.

Inleiding:

Met ingang van 1 november 1991 is het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (R.V.V. 1990) van kracht geworden. In dit reglement zijn de verkeersregels en tekens ondergebracht. Dit reglement vervangt het oude reglement van 1966 (R.V.V. 1966). In het verleden is gepoogd verkeersproblemen op te lossen door het aanbrengen van verkeerstekens (verkeersborden, markering, verkeerslichten). Als gevolg hiervan is een overvloed van verkeerstekens ontstaan. Tijdens de gehouden inventarisatie in de bebouwde Reeuwijk-Dorp werden maar liefst 81 stuks verkeersborden geteld!

Deze overvloed aan verkeerstekens heeft er toe geleid dat:

- De invloed van de verkeerstekens op het gedrag van de weggebruiker is afgenomen (Men ziet door de bomen het bos niet meer).
- De kosten van aanschaf en onderhoud blijven stijgen (Meer borden, betekent meerdere kosten).
- Het straatbeeld gaat er wat betreft esthetica niet op vooruit (Het wordt er niet mooier op met al die borden).
- Door de vele verkeerstekens is het voor de politie moeilijk de naleving af te dwingen.

Was bij de vaststelling van de oude R.V.V. 1966 nog de gedachte dat het de taak van de wetgever was om de verkeersdeelnemer voor iedere denkbare situatie een concreet voorschrift te geven, in de nieuwe R.V.V. 1990 ligt het accent op regelbeperking om tot een geloofwaardiger stelsel van verkeersregels en -tekens te komen. Dit geldt ook voor gelijktijdig ingevoerde Besluit Administratieve Bepalingen inzake Wegverkeer (BABW) waarin de bepalingen met betrekking tot de toepassing van de verkeerstekens zijn opgenomen. Met name de hierin opgenomen UitvoeringsVoorschriften (UV 91') zijn aanmerkelijk beknopter dan voorheen. Het rapport van het korps Rijkspolitie Reeuwijk in zake deregulering volgt deze landelijke tendens tot sanering van de verkeerstekens. Naar aanleiding van dit rapport is de bestaande situatie geïnventariseerd. Als eerste is dit in Reeuwijk-Dorp gedaan.

Inventarisatie

Bij de inventarisatie zijn per straat de volgende gegevens verzameld:

- De bevestiging van de verkeersborden (aan flespaal of aan lantaarnpaal).
- Welk bord is geplaatst (nummering volgens bijlage R.V.V.'66 en R.V.V.'90).
- Ter hoogte van welke huisnummer het bord is geplaatst.

Deze gegevens zijn vastgelegd in een register (zie ter inzage liggende stukken) en aangegeven op de bijgesloten overzichtskaart situatie verkeerstekens (R.V.V.66'). Het register kan in de toekomst dienen als basis voor :

-Beheer en onderhoud.

Door in dit register de mutaties, onderhoudskosten en de genomen verkeersbesluiten systematisch bij te houden kan dit register een up to date overzicht geven van de verkeerstekens, onderhoudskosten en juridische grondslagen.

-De verplichte vijf jaarlijkse toetsing van alle geplaatste R.V.V. maatregelen op: doelstelling en functionaliteit conform het rapport deregulering van de Rijkspolitie en uitvoeringsvoorschriften BABW.

Sanering verkeerstekens.

In het kader van de sanering zijn de volgende gegevens in het register opgenomen:

- a. welke borden en palen verwijderd moeten worden.
- b. welke borden/palen herplaatst moeten worden.
- c. welke markering aangebracht danwel verwijderd dient te worden
- d. welke borden vervangen moeten worden.
- e. of er een verkeersbesluit vereist is voor deze handelingen.

Bij het opzetten van het voorstel tot sanering zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- A. Het aantal verkeerstekens tot het minimum te beperken door de overbodige verkeersborden te verwijderen.
- B. De overblijvende borden te vervangen door borden die voldoen aan de eisen en aanbevelingen zoals die zijn opgenomen in de uitvoeringsvoorschriften BABW en de R.V.V.'90 wat betreft vormgeving en retroreflektie. Waarbij op basis van zichtbaarheid en beheerskosten gekozen is voor retroreflektie volgens klasse 2 van de internationale CIE-normen (CIE= Commission Internationale de l'Eclairage).
- C. Daar waar de sanering ingrijpende fysieke maatregelen (zoals herzien van wegbreedte, wegindeling, en bestemming) met zich meebrengt deze maatregelen uitvoeren tijdens een reconstructie. Voor Reeuwijk-Dorp geldt dit met name voor: **de wijk die begrensd wordt door de Van de Veldenstraat, Beatrixlaan, Hugo de Grootstraat en Kaagjesland. Tot de reconstructie kan de bestaande situatie worden gehandhaafd.** Dit is mogelijk door gebruik te maken van de overgangsbepalingen die de wet ons biedt.

Tijdens een reconstructie kunnen de fysieke maatregelen zo optimaal mogelijk worden aangelegd omdat:
 - de wegfundering aangepast kan worden aan de nieuwe bestemming,
 - de werkzaamheden aan kabels en leidingen en riolering gelijktijdig worden uitgevoerd.
 - in de inspraakprocedure van een reconstructie het aanbrengen van fysieke middelen wordt meegenomen.
- D. De deregulering van de B-wegen Kerkweg en Nieuwdorperweg zal samen met de andere B-wegen in de gemeente worden gezien. Op deze wijze de kan de regelgeving voor deze wegen op elkaar aansluiten. Ook kan dan worden bekeken welke eenduidige fysieke maatregelen kunnen worden toegepast.
- E. Ter plaatse van de parkeerplaats achter Kaagjesland zal het bord E8 worden geplaatst (betekenis: parkeergelegenheid alleen bestemd voor de voertuigcategorie die op het bord is aangegeven; tevens parkeerverbod voor andere voertuigcategorieën) om hiermee aan te geven dat de vrachtauto's/bussen alleen op de voor het bord gelegen parkeerplaats mogen parkeren.

Bijgaand treft u twee tekeningen aan van Reeuwijk-Dorp. Eén met de huidige situatie en één met de situatie zoals deze zou moeten gaan worden.

Gaarne vernemen wij uw visie.



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
					conform					23/5
CIE:	CIE:	CIE:			bespr.	3/5/95	19/5/95	20/5/95	19/5/95	

beslissing: In afwachting van de realisering van fysieke maatregelen het beleid ongewijzigd voortzetten, dus bepaling lijst 5.1.2e

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 berijden 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.0065.1.2e

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

nieuwe lijst

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

Toegestande wieldruk	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 wieldruk	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

5.1.2e

correspondentieadres:

postbus 3
reeuwijk
telefoon
telefax

bezoekadres:

reeuwijk

bankrelaties:

postbank:
b.n.
rabobank reeuwijk:
rabobank bodegraven (driebruggen):

Ontheffingen B-wegen afgegeven in 1994 voor het plassengebied

Alle B-wegen in Reeuwijk

* Firma A. Bunnik B.V.	-- (totaal 7 ontheffingen)
* Van Buren	-- (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-Jongerius	-- 13,2 voor 3-asser, 9,6 voor 2-asser
* Aann.bedr. Goudriaan-Jongerius	-- 18 ton
* Aann.bedr. Goudriaan-Jongerius	-- 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

* 5.1.2e	-- 10,8/3-asser, 7,2/2-asser
----------	------------------------------

's Gravenbroekseweg, Zoetendijk

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

's Gravenbroekseweg, Zoetendijk, Hortemansdijk

* 5.1.2e	-- 19 ton
* 5.1.2e	-- 25,2 ton (2x)
* 5.1.2e	-- 13,5 ton
* 5.1.2e	-- 17,5 ton
* 5.1.2e	-- 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 (oplander)
-- 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

5.1.2e -- 22 ton (veevoer)

's Gravenbroekseweg, Hortemansdijk, Lecksdijk

5.1.2e -- 12 ton (container)

Algemeen beleid

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e (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

Ⓐ 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.

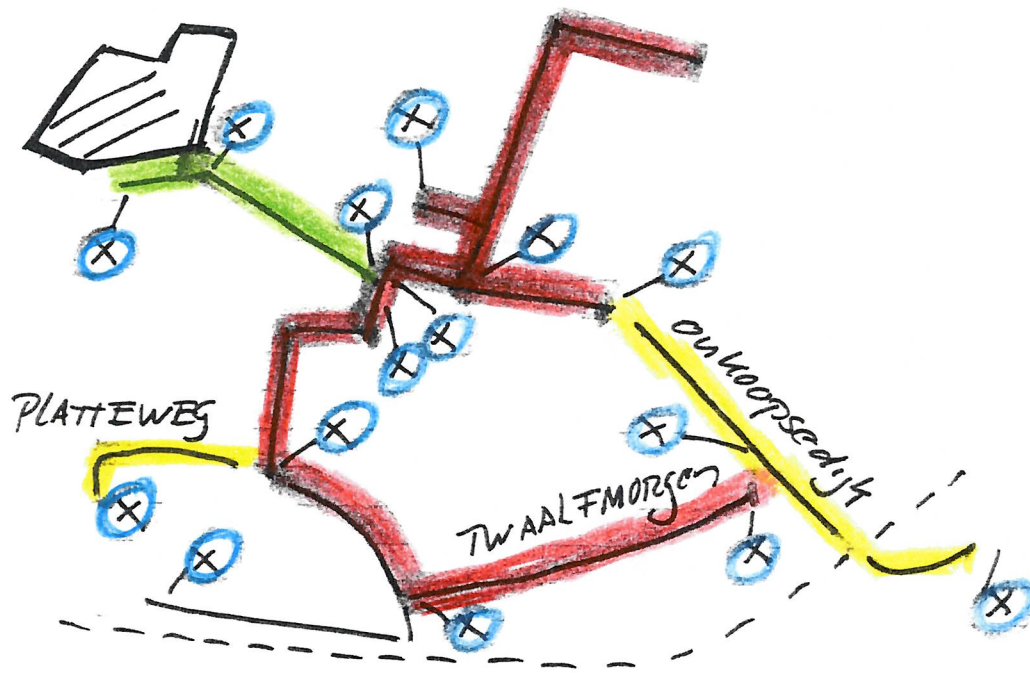
In praktijk! B-weg borden vervangen door borden C18+ C20. (zie bijlage **3**)

- 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 Plassengebied. (zie bijlage 1 + 2)

Bijlage 1

Bestaande B-weg regeling Plassengebied.



verklaring

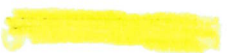
MAX. ASDRUK

Breedte



CAT. C = 4,8 TON

2,2 m.



CAT. B = 4 TON

2,2 m.



CAT. A = 2.4 TON

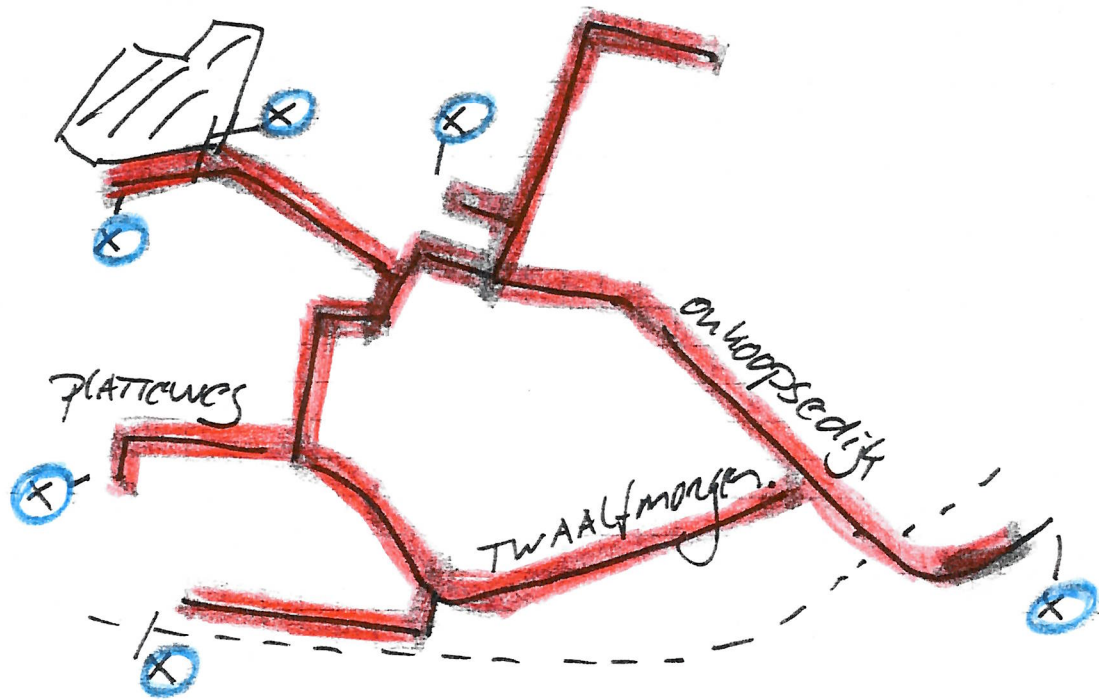
2,2 m.



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

Bijlage 3

Nieuwe Regeling Plassengebied.



vermelding

MAX. ASDruk

Breedte

CAT. A = 2,4 TON

2,2 m.

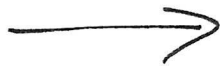


locatie zone bord
breedte + asdruk beperking

NB! - bestaande economische
belangen beschermen
door ontheffing verlenen.

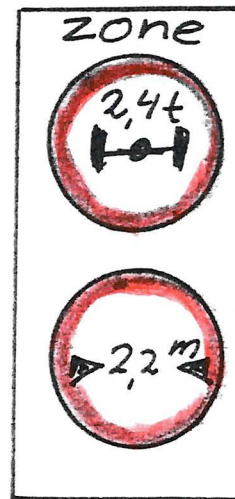
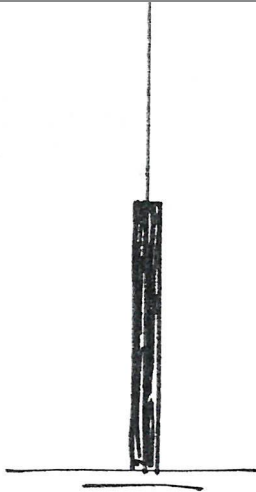
Bijlage 3.

VAN



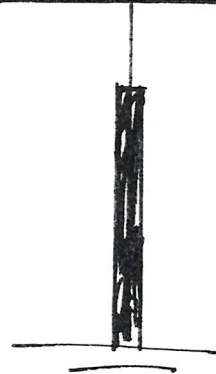
NAAR

5.1.2e



C20

C18.



C. Ontheffingsbeleid baseren op verhardingsonderzoek.

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

Zin toetsingskader ligt onmisbaar om beroepsprocedures tegen afwijzing te overleven.

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

Motivatie! plaatselijke behoudheid, voorkomt schade.

D alternatief bieden voor
wegtransport door aanbieden
overloadplaats watertransport.

E aanpakken knelpunten in
leesverordening. Kosten
onthefing $\pm$ 5.1.2e. Werken
gemaakte kosten gemeentewerken
bij begroting da. 5.1.2e

F Publiciteit verbeteren rond
eventuele nieuwe regeling.
door:

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

9. vaststellen van procedure voor:

- aanvraag onthefingen
- begeleiding van onthefing houders door gemeentewerken.
- 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 pcc verbinding) op Personal Computer.

als optie kan weeg- en telsysteem gekoppeld worden aan:

- Informatie display.
(voorbeeldtoest: 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.

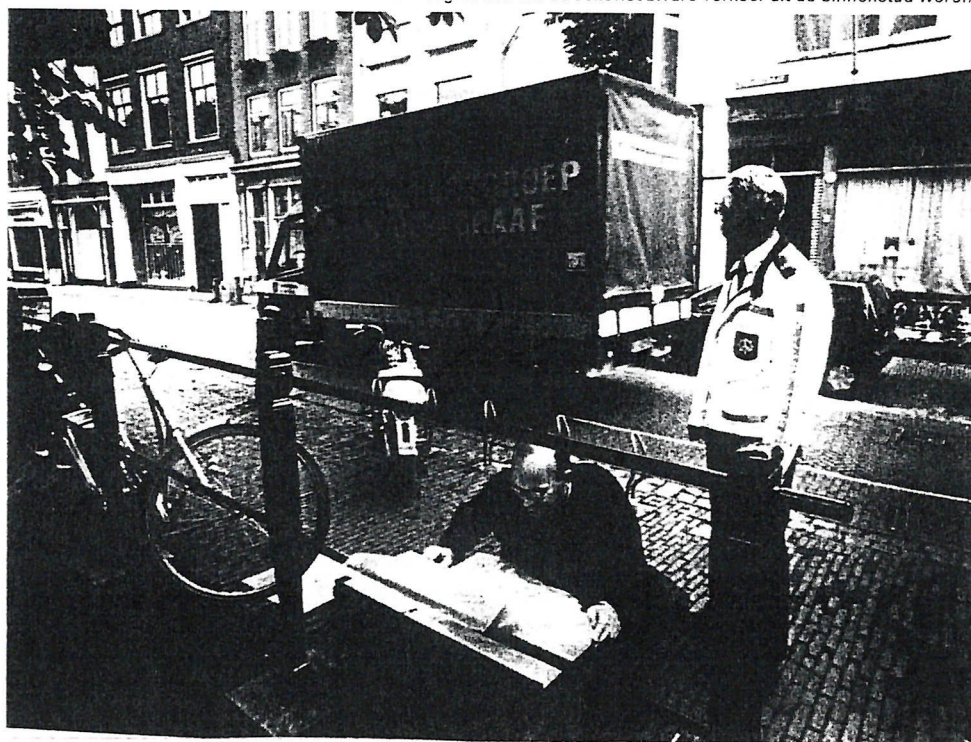
'De meetresultaten van het dynamisch weegsysteem zijn niet 'ambtsedig' zoals dat heet, maar de registratie van de passage van te zwaar vrachtverkeer stelt de politie wel in staat om daar haar aanvalsplan op te baseren en meer gericht te controleren', licht hoofd onderzoek waterbouw ^{5.1.2e} van de Utrechtse dienst stadsbeheer toe.

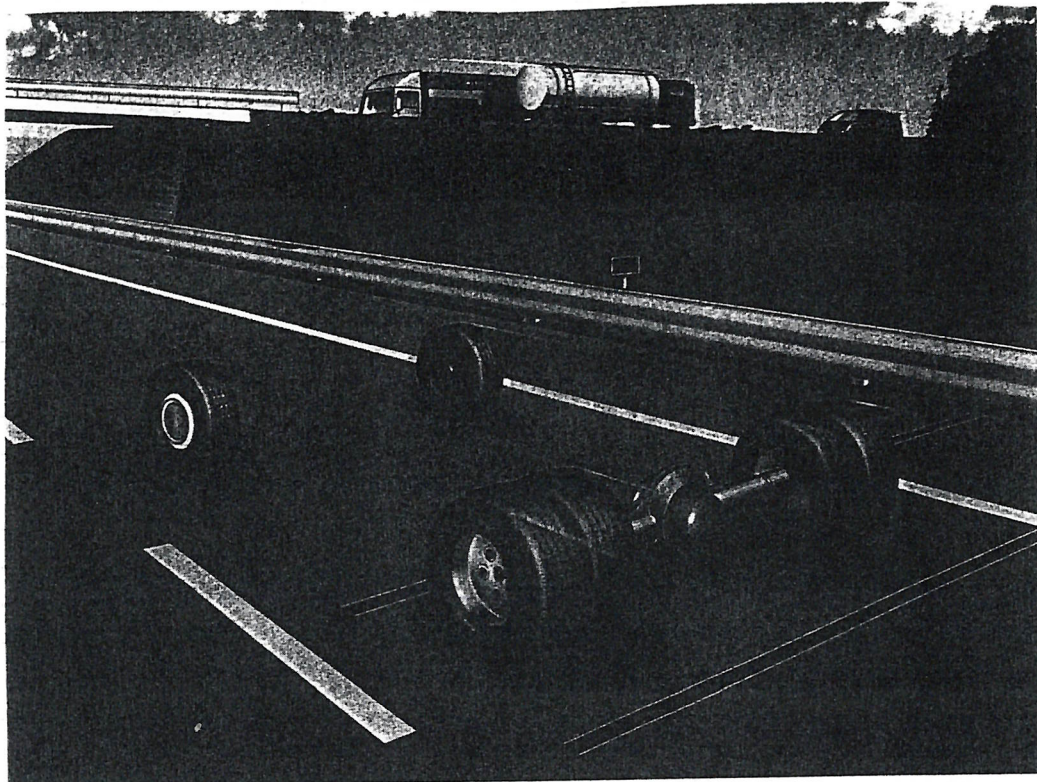
De maximum aslast geldt in Utrecht al geruime tijd, maar de naleving laat te wensen over. Dat is uiterst schadelijk voor de 715 werfkelders in de stad, een cultuurhistorisch erfgoed waarmee Utrecht bijna uniek is. Alleen in San

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 ^{5.1.2e} 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!

Kosten maatregelen (^{Bedragen *} Indicatief)

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

5.1.2e

T.B.V.

verwijderen + vervangen Borden.

- B Invvoeren dynamisch wegen telsysteem.

5.1.2e

per locatie.

- C Verharding onderzoek.

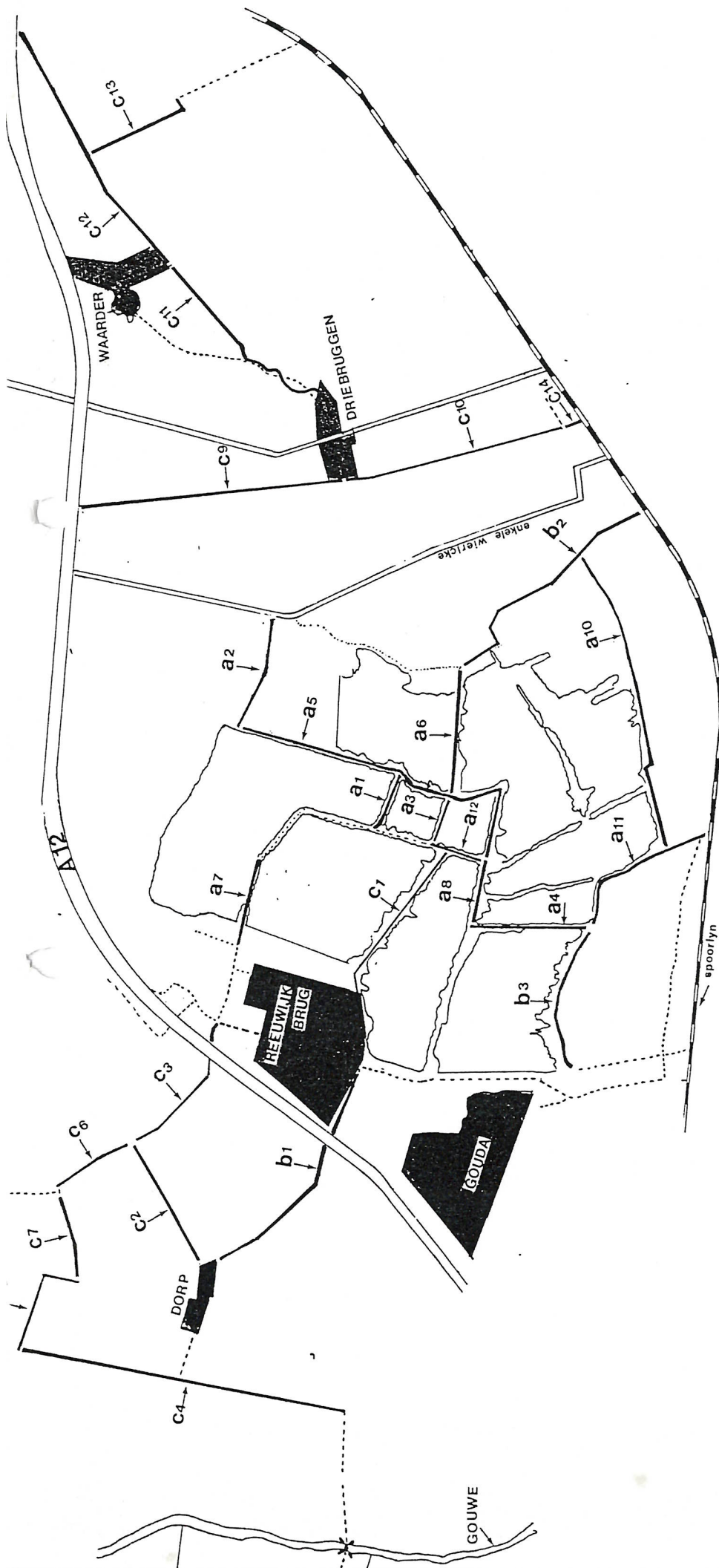
5.1.2e

afhankelijk van Rand voorwaarden.

- D Alternatief voor wegtransport door aanbieden overlaadplaats watertransport.

5.1.2e

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. Middelweg
6. Schinkelweg
7. Tempelweg
8. Zijdweg

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

1. Bosmankade
2. Gravenkoopsedijk
3. Kortmansdijk
4. Korssendijk
5. Leeksdijk
6. Nieuwenbroeksdijk
7. Oudeweg
8. Ree (gedeelte tussen Korssendijk en Zootendijk)
9. Platteweg (gedeelte tussen Korssendijk en Vlietdijk)
10. Twaalfmorgen
11. Vlietdijk
12. Zootendijk

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

1. Nieuwdoorperweg
2. Oukoopsedijk
3. Platteweg (gedeelte tussen de Wethouder Venteweg en de Vlietdijk)

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

Drieburgen (uitsluitend 2,4 ton)

9. Laageind
10. Moogend
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 RMO (=rijdende melkvangst en vervoer veevoerders in bulkwagens)		
	ton	gebaseerd op wielddruk van	3-assers	gebaseerd op wielddruk van	2-assers	3-assers
A. 1,0 - 1,2	2,0 ton	6 ton	9 ton	2,5 ton	8 ton	11 ton
B. 1,5 - 2,0	2,5 ton	8 ton	11 ton	3,0 ton	10 ton	13 ton
C. 2,4	3,0 ton	10 ton	13 ton	3,5 ton	12 ton	15 ton

Dienst Gemeentewerken Reeuwijk

Werk: **ALO 34**

Onderwerp: **Overzicht B wegen**

Behoort bij:

tekeningnummer:

schaal:

dienstjaar: **1990**

gewijzigd: ODN 190490

geleend: datum acc

VERGADERING COLLEGE BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

=====

burgemeester

5.1.2e

5.1.2e

secretaris

1e wethouder

2e wethouder

25% subsid.

3e wethouder

Er zijn meer bedrijven dan ~~12~~ down en Den Dijk
ook in overleg gaan met WLTO en Bonaal

antwoord op vragen

=====

INGEKOMEN
GEMEENTE REEUWIJK

27 SEP. 1995

Nr.

B & W - vergadering

d.d.

d.d. - 3 OKT. 1995

d.d.

nr.

nr.

nr.

sector/stafafd:

povo-nr:

datum: 27091995

opsteller: 5.1.2e

doc.: G05ADV.025/GEW

paraaf chef: 5.1.2e

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.	secc.
INWZ	B&R	FIN	GW	OIO		dat+par	dat+par	dat+par	dat+par	dat+par
xxx					conform				29/9 ds	
CIE:	CIE:	CIE:			bespr.	28/9/95	29/9/95	30/9/95	x	28/9/95

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 afsluutmiddel (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.

06 OKT. 1995

GEMEENTE REEUWIJK

Hfd	Bid	Bid	Zw
B1	B2	B3	B4
C1	C2	C3	C4
B:G	B:M	B:W	
adv	Cir	Besp	

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 plassegebied.

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.

VEILIGHEIDSMATREGELEN:

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 registreerd 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 ~~lat~~^{aan}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	
7. Rioolaansluiting	f. 5.1.2f =	0
8. Opstelkast camera	0	f 5.1.2f
9. Camera incl. keuring NMI (Nederlands Meetinstituut)	0	f 5.1.2f
10. Dyn. afsluiting	5.1.2f	0
11. Installatiewerk	f 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	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 dat de onderhoudskosten van optie a aanmerken hoger zullen liggen dan optie b vanwege de toepassing van mechanische componenten.



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

nr. 30 SEP. 1997
GEMEENTEWERKEN

Hfd	Bid	Bud	Zw
B1	B2	B3	B4
C1	C2	C3	C4
Bi.G	Bu.M	Bu.W	
Adv	C1	B1	

datum: 24/09/1997
paraaf chef 5.1.2e

sector/stafafd: civ/398858 DIS-nr:
opsteller: 5.1.2e doc.: G05ADV.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.	secre.
INWZ	B&R	FIN	GW	OIO		dat+par	dat+par	dat+par	dat+par	dat+par
OR:					conform	25/9	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 voorvoorgelegd 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 jaaronthefing 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, wieldruk 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.	secre.
INWZ	B&R	FIN	GW	OIO		dat+par	dat+par	dat+par	dat+par	dat+par
					conform	5.1.2e				
OR:		CIE:		CIE:OWV	bespr.					
				25/11/97						

beslissing:

Conform (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 5.1.2e (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 5.1.2e met een maximum van 3 voertuigen gehanteerd.
- het landbouwvoertuig mag de wettelijk toegestane snelheid van 25 km/uur niet overschrijden.

Motivatie:

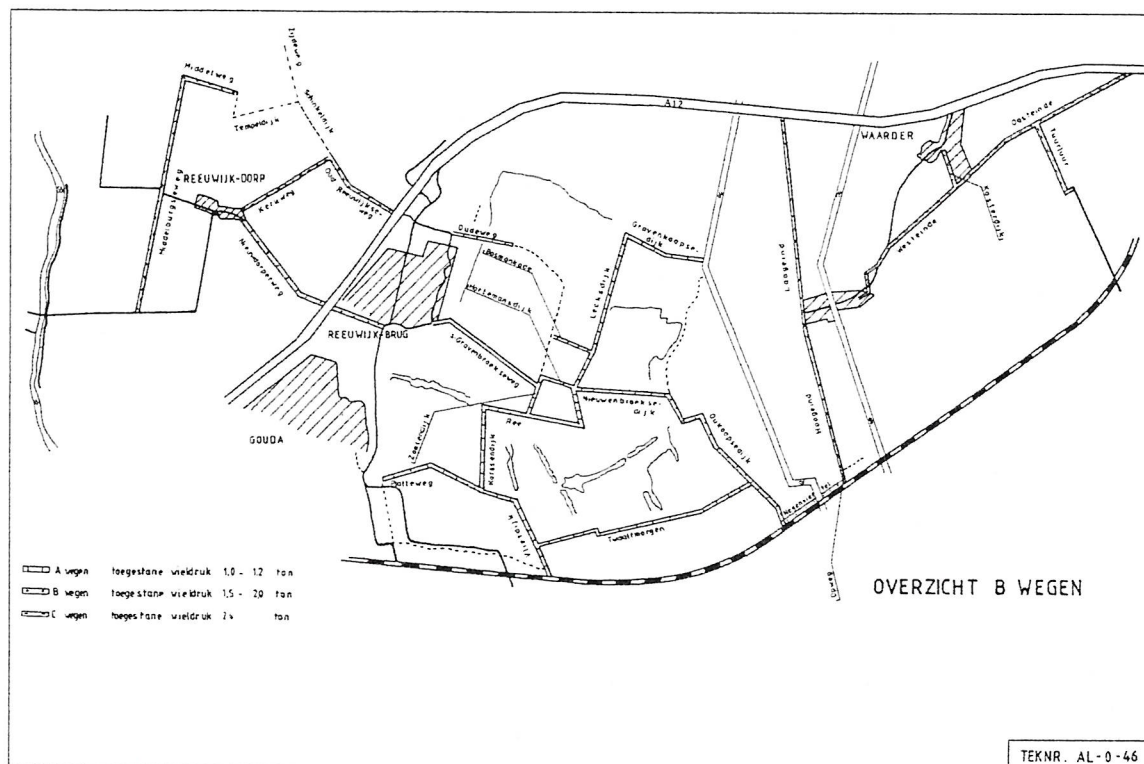
Op basis van het door de WLTO aangevoerde argument betreffende de noodzakelijke bereikbaarheid van de landbouwpercelen via b-wegen acht ik dat de belangen van deze gebruikers van de b-wegen onevenredig hard worden getroffen bij een uitvoering van het tweede concept in de huidige vorm. Hierbij zijn de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

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 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 wieldruk 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 gewichtsbeperking 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 wegdeksschade te voorkomen.

*Vragen/Opmerkingen van de Federatie van Ondernemers Verenigingen (FOV) in
Reeuwijk zoals gesteld in de brief van 16 oktober 1997 en het daarop volgende
overleg van 22 oktober 1997:*

Opmerking 1: de aanleg van overlaadplaatsen (punt 1.1).

Het FOV kan er mee instemmen dat de optie van in eerste instantie het vervoer over water moet worden gezien alvorens de aan aanvraag voor een ontheffing van b-wegen in het Plassengebied in behandeling wordt genomen. Het FOV wijst echter op het ontbreken van overlaadplaatsen.

REACTIE:

Op dit moment wordt in samenspraak met een aantal gebruikers gezocht op welke locaties deze plaatsen kunnen worden aangelegd. Tevens zal in het kader van het op te stellen verkeersplan Plassengebied deze problematiek aan de orde komen. Naar verwachting zal het verkeersplan in het eerste kwartaal 1998 worden gepresenteerd. Over de mogelijke aanleg van de overlaadplaatsen wordt in het kader van het verkeersplan Plassengebied een besluit genomen.

*Opmerking 2: de aanvraagtermijn van vier weken voor een jaarontheffing wordt
als te lang ervaren, daar het college wekelijks vergadert.*

REACTIE:

Door het delegeren van de tekenbevoegdheid aan het sectorhoofd gemeentewerken van de dag, week en maand-ontheffingen en het standaardiseren van de dag, week en maandontheffingen is de aanvraagtermijn teruggebracht naar maximaal 2 werkdagen. Het college acht deze termijn werkbaar. Gezien het karakter van de jaarontheffing is vier weken geen overdreven lange periode om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen.

*Opmerking 3: de ontheffingen worden uitsluitend verleend via een door de gemeente
vast te stellen route.*

Het FOV vreest dat deze passage lijdt tot onnodig omrijden om de bestemming te bereiken. Het FOV stelt voor een tekstuele aanvulling op te nemen in het concept in de geest van: " voor in Reeuwijk opererende bedrijven zal de route zo veel mogelijk over Reeuwijks grondgebied lopen, tenzij de redelijkheid van het alternatief duidelijk is" .

REACTIE:

Bij het vaststellen van de route worden onder andere als de volgende criteria gehanteerd:

- VERKEERSVEILIGHEID.
- OVERLAST VOOR DE OMGEVING.
- WERKZAAMHEDEN OP HET WEGVAK.
- HET AANTAL TE VERWACHTEN TRANSPORTEN.
- DE BELASTING VAN HET MATERIEEL OP HET WEGDEK.
- DE TOESTAND VAN HET WEGDEK.
- BEREIKBAARHEID.

Door een zorgvuldige en redelijke weging van deze criteria wordt onnodig omrijden voorkomen. Door het in de praktijk toepassen van deze weging acht het college het onnodig het concept tekstueel aan te passen.

Vraag 1: valt de sanctie voor een economisch delict hoger uit dan de sanctie voor de eigenaar/bestuurder ? (punt 4).

REACTIE:

De informatie over mogelijke sancties is overgenomen uit het transactie- en strafvorderingsbeleid zoals beschreven door het Ministerie van Justitie.

In dit transactie- en strafvorderingsbeleid is aangegeven dat de rechtbank de hoogte van de sanctie bepaald bij een economisch delict. In hoeverre deze sanctie hoger of lager is dan de sanctie voor een eigenaar/bestuurder is afhankelijk van de uitspraak van de rechtbank.

Vraag 2: indien voor meer dan 3 voertuigen per bedrijf een ontheffing wordt aangevraagd wordt opnieuw f.375,= berekend. Deze bedrijven zijn bij aanvraag van de eerste 3 voertuigen reeds bekend en geregistreerd. Is het dan opnieuw nodig om 3 mensuren hiervoor in rekening te brengen ? (punt 5.3).

REACTIE:

Als tarief wordt gehanteerd de directe kosten welke nodig zijn voor het verlenen van een ontheffing. Deze kosten zijn gebaseerd op ervaringscijfers.

Voor dit tarief worden de volgende handelingen verricht:

- OVERLEG.
- INFORMATIE.
- ADMINISTRATIEVE AFHANDELING
- REGISTRATIE.
- BELEIDSADVISING.

Deze handelingen zijn met uitzondering van de reeds bekende persoonlijke gegevens van de aanvrager voor de vierde en volgende ontheffing vrijwel identiek aan de eerste drie ontheffingen. Op basis van de eerder genoemde ervaringsgegevens achten wij deze tariefstelling passend.

Vraag 3: is 's-GRAVENBROEKSEWEG een b-weg ?.

REACTIE:

De `s- GRAVENBROEKSEWEG is een b-weg.

Vraag 4: in het tweede concept is het voorstel niet meegenomen om de ondernemers die Zelf niet over zwaar materieel beschikken (b.v. bouwers) in de gelegenheid te stellen om een ontheffing aan te vragen die op naam is gesteld van het bedrijf (en dus ongekenkend is) wat is de reden dat deze suggestie van het FOV niet is meegenomen ?

REACTIE:

De suggestie om een ongekenkende ontheffing te verstrekken is niet in het concept verwerkt vanwege de handhavingsproblemen die deze ontheffingsvorm meebrengt voor de politie. Bij deze vorm dient ieder voertuig afzonderlijk door de politie te worden aangehouden en is een doelmatige controle vrijwel onmogelijk. Tevens verschaft het kentekenbewijs de gemeente vooraf belangrijke informatie over de eigenschappen van het voertuig (zoals maximaal toegestane massa e.d.). Deze technische informatie vormt de basis voor de toetsing of het uit constructief oogpunt (draagkracht van de weg) mogelijk is het voertuig op het wegvak toe te laten. Bij een ongekenkende aanvraag ontbreekt deze technische informatie vooraf en wordt de wegbeheerder (de gemeente) voor een voldongen feit geplaatst als het voertuig zich op het wegvak bevindt. Tevens is door registratie van het voertuig een doeltreffende controle (zonder vertraging voor de vervoerder door het aanhouden van het voertuig door de politie) mogelijk.

Vragen/opmerkingen van de Westelijke Land en Tuinbouw Organisatie afd. Reeuwijk/Driebruggen zoals gesteld in de brief van 13 oktober 1997 en het daarop volgende overleg van 22 oktober 1997.

OPMERKING 4: De bereikbaarheid van de agrarische bedrijven gelegen aan de Nieuwdorperweg, Oukoopsedijk, Negenviertel en Gravenkoopsedijk en Lecksdijk is naar de mening van de WLTO onvoldoende. Het aantal bedrijven gevestigd aan deze wegen is gering. De WLTO pleit voor een aslast van 8,33 ton voor bestemmingsverkeer op deze wegen.

REACTIE:

In het uitvoeringsplan is voor de Nieuwdorperweg, Oukoopsedijk en Negenviertel als maximale massa 20 ton gehanteerd en een maximale asdruk van 6,66 ton. Ten opzichte van het bestaande b-wegen beleid is dit een uitbreiding van 6,8 ton. Op basis van de huidige toestand van de weg van de Gravenkoopsedijk en Lecksdijk is als maximale massa voor het verlenen van een ontheffing 12 ton gehanteerd en als maximale asdruk 4 ton. Ten opzichte van het bestaande b-wegen beleid is dit een uitbreiding van 1,2 ton. In het uitvoeringsplan B-wegen is het algemene beleid weergegeven voor de uitgifte van ontheffingen. Op basis van de technische vormgeving van de wegvakken en de daarbij gehanteerde belastingsklassen is het vanuit de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder en vanuit het oogpunt van veiligheid ongewenst deze massa's in dit algemene beleid naar boven bij te stellen. Als voor een specifieke situatie een ontheffing wordt aangevraagd die de maximaal toegestane massa's en afmetingen overschrijden zal deze aanvraag voorzien van een ambtelijk advies worden voorgelegd aan het college (zie punt 1.5 van het concept). Deze clausule biedt in specifieke situaties de mogelijkheid het beleid af te stemmen op deze specifieke situaties. Het spreekt voor zich dat deze afstemming plaatst dient te vinden binnen de grenzen van hetgeen technisch haalbaar wordt geacht.

OPMERKING 5: De WLTO vindt het onaanvaardbaar dat er voor landbouwvoertuigen die onder de toegestane asdruk blijven van 5 ton een ontheffing nodig is voor de breedte van het voertuig.

REACTIE:

De genoemde wettelijk toegestane 5 ton is gebaseerd op de massa's genoemd in het voertuigreglement. Deze asdruk geldt echter voor wegvakken waar geen beperkingen zijn ingesteld. Op de b-wegen zijn deze beperkingen echter wel van kracht. Om tot een handhaafbaar uitvoeringsplan te komen is een registratie van landbouwvoertuigen onvermijdelijk. Door de politie is zonder een goede registratie geen onderscheid te maken of het landbouw-

voertuig voor agrarische eigen vervoer wordt gebruikt of voor algemeen transport (b.v. vervoer van bouwmaterialen, groot grondverzet e.d) om op deze wijze de ontheffingsplicht te ontduiken. Om de belangen van de agrariers te waarborgen is in het derde concept de volgende clausule opgenomen:

" 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 zijn de volgende aanvullende voorwaarden verbonden.

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

Bij deze wijziging van het derde concept zijn de volgende aspecten in overweging genomen:

- De door de agrariers gebruikte landbouwvoertuigen worden voornamelijk ingezet op landbouwpercelen. De b-wegen worden door deze groep 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 het reeds in bezit zijnde materieel zijn vrijwel geen alternatieve vervoersmogelijkheden aanwezig.*

OPMERKING 6: De WLTO is van mening dat het ontheffingen-systeem achterhaald is, en pleit voor het plaatsen van verbodsborden met het verbod voor een aslast groter dan 5 ton voorzien van een onderbord met het opschrift: uitgezonderd bezoekend verkeer tot 8.33 ton aslast.

REACTIE:

Om tot een doelmatige handhaving door de politie te komen is het een registratie van de voertuigen onvermijdelijk. In de praktijk blijkt de uitzondering voor bezoekend verkeer vrijwel niet te handhaven door de politie. Tevens biedt deze bordenmaatregel zeer beperkte informatie aan de weggebruiker. Een ontheffing biedt daar in tegen mogelijkheden om deze informatie (bijvoorbeeld welke voorwaarden gelden voor het gebruik van de ontheffing) aan de houder van de ontheffing kenbaar te maken.

Opmerking 7: de breedte beperking op de b-wegen in een agrarisch gebied is onzinnig. De WLTO stelt voor ook hier waar nodig een verbodsbord te plaatsen met de tekst: breder dan.

REACTIE:

Gezien het gelijktijdig gebruik door fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer van de smalle b-wegen is het vanuit verkeersveiligheidsaspecten wenselijk het gebruik van deze wegen door voertuigen met een grote breedte te beperken.

Vragen/opmerkingen van de bond voor agrarisch- en grondverzetwerk (BOVAL) zoals gesteld in de fax van 17 oktober 1997 en het daarop volgend overleg van 22 oktober 1997.

OPMERKING 7: De BOVAL is van mening dat de legeskosten voor loonbedrijven nog steeds veel te hoog zijn voor loonbedrijven. Door de vele machines lopen de kosten per jaar hoog op.

Reactie:

Als tarief wordt gehanteerd de directe kosten welke nodig zijn voor het verlenen van een ontheffing. Deze kosten zijn gebaseerd op ervaringscijfers.

Voor dit tarief worden de volgende handelingen verricht:

- OVERLEG.
- INFORMATIE.
- ADMINISTRATIEVE AFHANDELING
- REGISTRATIE.
- BELEIDSADVISING.

Als het voorgestelde legesbedrag van f.357,=/met een maximum van drie voertuigen per ontheffing vergeleken wordt met het huidige legesbedrag van f.116,85 per voertuig kan bij een aanvraag voor drie voertuigen de volgende rekensom worden gemaakt:

-De kosten bij het hanteren van de voorgestelde leges in de nieuwe situatie zijn f.357,=

-De legeskosten in de huidige situatie bedragen voor deze 3 voertuigen f.350,55 (3 voertuigen x f.116,85).

Ten opzichte van de huidige leges is dit een stijging van f.6,45 per drie voertuigen. Waarbij zij opgemerkt dat voor de bepaling van het nieuwe legestartief het interne uurtarief voor 1998 is gehanteerd. Op basis van deze aspecten achten wij het legesbedrag een acceptabel bedrag.

OPMERKING 8: de BOVAL vindt het onbegrijpelijk dat de ontheffing beperkt wordt tot 3 machines.

Als legestartief wordt gehanteerd de directe kosten welke nodig zijn voor het verlenen van een ontheffing. Deze kosten zijn gebaseerd op ervaringscijfers. Uit deze ervaringscijfers blijkt dat gemiddeld genomen de aanvraag van maximaal drie voertuigen voor dit legesbedrag kunnen worden afgehandeld. Als geen relatie wordt aangebracht tussen het legesbedrag per ontheffing en het aantal voertuigen per ontheffing zal de gemeente R genooddzaakt zijn de aanvraag van een ongelimiteerd aantal voertuigen te behandelen voor het legesbedrag van f.357,=. Deze werkwijze staat haaks op het principe dat

de directe kosten welke nodig zijn voor het verlenen van de ontheffing bij de aanvrager in rekening worden gebracht.

VRAAG 5: moet voor elke combinatie van voertuigen een ontheffing moet worden aangevraagd ?.

Onder punt 5.3. van het concept is aangegeven dat de ontheffing 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. Ontheffing dient aangevraagd te worden voor het samenstel van voertuigen. Waarbij het voertuig dat zorgt voor het voortbewegen van het samenstel wordt geregistreerd. De onderling uitwisselbare getrokken landbouwmachines of aanhangwagens worden niet afzonderlijk geregistreerd.

OPMERKING 9: de toestane maxima bij de reguliere ontheffingen zijn volgens de BOVAL voor de praktijk erg laag. Het vervoer van beton waarvoor loonbedrijven speciaal kleinere betonmolens hebben aangeschaft levert direct problemen op. Deze vervoermiddelen komen boven de maxima uit.

In het uitvoeringsplan B-wegen is het algemene beleid weergegeven van de gemeente voor de uitgifte van ontheffingen. Op basis van de technische vormgeving van de wegvakken en de daarbij gehanteerde belastingsklassen is het vanuit de verantwoordelijkheid van de gemeente als wegbeheerder en vanuit het oogpunt van veiligheid ongewenst deze massa's in dit algemene beleid naar boven bij te stellen. Als voor een specifieke situatie (in dit geval aangepaste materieel) een ontheffing wordt aangevraagd die de maximaal toegestane massa's en afmetingen overschrijdt zal deze aanvraag voorzien van een ambtelijk advies worden voorgelegd aan het college (zie punt 1.5 van het concept). Deze clause biedt de mogelijkheid voor specifieke situaties het algemene beleid af te stemmen op deze specifieke situaties. Het spreekt voor zich dat deze afstemming plaatst dient te vinden binnen de grenzen van hetgeen in deze specifieke situatie technisch haalbaar wordt geacht.

VRAAG 6: gelden bij het verlenen van de ontheffing de asdruk-maxima per as of wordt er uitgegaan van de gemiddelde asdruk ?.

Bij het verstrekken van de ontheffing worden de maximale massa's gehanteerd zoals beschreven onder punt 3 van het concept. Dit houdt in dat de maximaal toegestane asdruk wordt gehanteerd. De maximaal toegestane asdruk geeft in tegenstelling tot de gemiddelde asdruk een nauwkeuriger beeld van de belasting van iedere as afzonderlijk op de constructie.

VRAAG 7: Onduidelijk is of de gemeente met doorgaand verkeer ook bedoeld het verkeer dat de kortste route neemt tussen twee b-wegen.

Reactie:

Referend aan van de tekst van punt 2.2. van het concept: " ontheffingen t.b.v. doorgaand verkeer door de Gemeente Reeuwijk worden niet afgegeven " wordt met doorgaand verkeer bedoeld verkeer dat de ontheffing misbruikt om via b-wegen een bestemming buiten de gemeente Reeuwijk te bereiken. Bijvoorbeeld een vervoerder uit Oudewater die een ontheffing aanvraagt voor het berijden van de Tuurluur, het Oosteinde en de Kosterdijk om met deze ontheffing de bestemming rijksweg A12 te bereiken.

OPMERKING 10: het beleid (zoals omschreven in het concept) lijdt ertoe dat loonbedrijf 5.1.2e ontheffing moet aanvragen om van de ene vestiging naar de de andere vestiging aan de Middelburgseweg te rijden.

Reactie:

Wanneer er met voertuigen wordt gereden die op de b-weg borden aangegeven breedte en de wieldrukken overschrijden dient er een ontheffing te worden aangevraagd. Om tot een goed functionerend uitvoeringsplan b-wegen te komen is het vanuit handhavingsoogpunt onvermijdelijk dat iedere gebruiker die daartoe ontheffing heeft wordt geregistreerd.

OPMERKING 11: de BOVAL stelt voor dat het b-wegen beleid Een jaar na invoering te evalueren met de betrokken instanties.

Reactie:

Het uitvoeringsplan b-wegen zal 6 maanden na invoering worden geëvalueerd met de betrokken instanties.

Vragen/opmerkingen gesteld door het bewonerscomite Oosteinde (BC) in de brief van 27 oktober 1997.

OPMERKING 12: het BC onderstreept het belang van een doelmatige handhaving voor de uitvoering van het plan.

Reactie:

Met betrekking tot de handhaving is voor de gemeente Reeuwijk een politieambtenaar aangesteld die zich in hoge mate zal bezighouden met de handhaving van het uitvoeringsplan. Dit plan is met name opgesteld om een effectieve handhaving mogelijk te maken. De eerste resultaten van deze functionaris geven een hoopgevend beeld. Naar aanleiding van zijn optreden kwamen bij de gemeente in periode van enkele maanden circa 200 verzoeken binnen voor het verlenen van een ontheffing.

OPMERKING 13: in het kader van de handhaving stelt het BC voor om tijdig de gemeente Oudewater en de hier gelegen bedrijven te informeren over tot het aangescherpte beleid.

Reactie:

Voordat het plan wordt ingevoerd worden de gebruikers via de gebruikelijke kanalen (o.a. publicaties in de pers) ingelicht over het nieuwe beleid.

OPMERKING 14: het comite stelt voor dat voor agrarisch vervoer in eerste instantie de optie voor kleiner vervoer moet worden gezien voordat de aanvraag voor een ontheffing in behandeling wordt genomen (conform het vervoer over water zoals gesteld in punt 1.1. van het concept).

Reactie:

De onder punt 3.1. van het concept genoemde maximaal toegestane massa's en afmetingen bieden naar de mening van het college een goed kader waar binnen enerzijds de belangen van de o.a. de bewoners en anderzijds de belangen van de ontheffingsplichtige gebruikers worden gewaarborgd.

OPMERKING 15: het BC onderschrijft de onder punt 2.3 van het concept opgenomen voorwaarde dat er niet sneller mag worden gereden dan 30 km/uur. Het BC vraagt zich echter af of deze voorwaarde niet in strijd is met hogere wetgeving.

Reactie:

De gemeente is bevoegd nadere voorwaarden te stellen aan het verlenen van een ontheffing.

OPMERKING 16: het BC is van mening dat de onder punt 2.5 genoemde aansprakelijkheid voor schade moet uitgebreid worden met aansprakelijkheid voor schade aan aanpalende percelen.

Reactie:

de bevoegdheid van de gemeente strekt zich niet uit tot het particuliere eigendom. Hierdoor is het niet mogelijk de aansprakelijkheid voor schade aan particulier eigendom op te nemen in de voorwaarden.

VRAAG 7: kan er na 12 maanden verlenging worden aangevraagd ?

Reactie:

Na het verstrijken van 12 maanden kan de aanvrager opnieuw een verzoek indienen voor een nieuwe ontheffing. Hierbij dienen opnieuw de voertuiggegevens te worden verstrekt. De beperkte geldigheidsduur van de ontheffing is ingesteld om op basis van actuele gegevens de ontheffingsaanvraag te behandelen.

OPMERKING 17: de relatie tussen leges en sancties bij overtreding (art.4) lijkt het BC scheef.

Reactie:

De informatie over mogelijke sancties is overgenomen uit het transactie- en strafvorderingsbeleid zoals beschreven door het Ministerie van Justitie.

Deze sancties worden dus niet vastgesteld door de gemeente.

Als legestartief wordt door de gemeente gehanteerd de directe kosten die nodig zijn voor het verlenen van een ontheffingcijfers. Van een onderlinge samenhang tussen sancties en legeskosten is dus geen sprake.

VRAAG 7: kunnen bedrijven die agrarische diensten verlenen (b.v. veevoederbedrijven) voor meer dan drie auto's ontheffing aanvragen.

Reactie:

Deze mogelijkheid is binnen de voorwaarden van het uitvoeringsplan aanwezig.

OPMERKING 18: het BC ziet graag de verplichting opgenomen dat de ontheffing op een een zichtbare plaats moet worden gevoerd.

Reactie:

Met betrekking tot ongekentekende landbouwvoertuigen (zie punt 5.3.1) is de verplichting opgenomen de bij de ontheffing horende sticker op het voertuig aan te brengen. Voor de overige voertuigen biedt het kenteken van het voertuig voldoende mogelijkheden om een doelmatige controle mogelijk te maken.

Behandelen door:

AAO

Afdeling binnen

3

weken

Secr.: Melde 11

2811 WC Reeuwijk

Tel. 01829-4931

Burg.	
Weth.	
Wg	A
30 SEP. 1997	
Gw	

College van burgemeester
en wethouders van Reeuwijk,
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 3,
2810 AA Reeuwijk.

Reeuwijk, 12 september 1997.

Betreft: Concept Uitvoeringsplan B-wegen.

Geacht college,

Naar aanleiding van de behandeling van bovenstaand onderwerp in de commissie openbare werken en verkeer d.d. 10-06-'97, waarin ook onze brief d.d. 06-06-'97 aan de orde is geweest, alsmede de bijeenkomst op 14-07-'97 in het gemeentehuis, hebben wij een vergadering bijeengeroepen op 27-08-'97 jl. Tijdens die vergadering hebben wij met de 'betrokken' leden van gedachten gewisseld over het Concept Uitvoeringsplan B-wegen. Wij kunnen u thans de volgende standpunten mededelen.

Maximaal toegestane massa (punt 3.1 van uw concept-plan)

Wij kunnen ons vinden in uw benadering, hoewel wij enkele leden hebben toegezegd er bij u op aan te dringen dat er flexibel wordt omgegaan met uitzonderingssituaties. Om 'man en paard' te noemen: er is geïnvesteerd in kleine betonmolens achter een tractor. Aan de rand van het kwetsbare gebied wordt overgeladen. Dat laat onverlet dat zo'n kleine betonmolen in de A-categorie 4 ton te zwaar is. Wij vragen u met klem daarvoor een flexibele regeling te treffen.

Leges (punt 5 van uw concept-plan)

De 'betrokken' ondernemers hebben zich bereid getoond om per jaar voor het eerste voertuig f 500,- te betalen en voor elk volgend voertuig f 100,-. Deze ontheffingen staan op naam van het bedrijf en zijn dus ongekenkend. Bedrijven die zelf geen zware voertuigen hebben, maar wel in regelmaat in het gebied bijvoorbeeld bouwen (aannemingsbedrijven) zijn bereid f 500,- per bedrijf/per jaar te betalen.

- 2 -

Dat betekent dat hun toeleveringsbedrijven bij een bouwwerk vrije doorgang hebben als ze een vrachtbrief overleggen die geadresseerd is aan het bouwende bedrijf dat de f 500,- heeft betaald. Een andere aanpak zou kunnen zijn dat bij bouwwerken in het kwetsbare gebied de leges voor ontheffingen al aan de bouwvergunning is gekoppeld. De werking blijft hetzelfde.

Ook andere 'vaste' toeleveranciers (tankwagens die melk ophalen; fouragehandelaren; enz.) betalen f 500,- voor de eerste auto en f 100,- voor een eventuele volgende, enz.

Toeleveringsbedrijven aan particulieren (verhuishagens, bezorgdiensten van zware meubelen, keukens, enz.) leveren incidenteel in het kwetsbare gebied. De particulier dient de bezorgdienst te wijzen op het B-wegen beleid. De bezorgdienst vraagt vervolgens een dagontheffing aan. De geregistreerde aanvraag is voldoende. Dat kan dus in principe een dag van tevoren.

Tot slot kunnen wij u mededelen dat het onze overtuiging is dat de 'betrokken' ondernemers zich bewust zijn van de problematiek in de kwetsbare gebieden. Dat is juist de reden dat wij u nogmaals willen wijzen op het gebrek aan (over)laad- en losplaatsen aan de rand van het gebied.

5.1.2e

Met vriend

5.1.2e

sekretari

FOV

Reeuwijk

Secr.: Melde 11

2811 WC Reeuwijk

Tel. 01829-4931

Behandeld door: *oudemarden*
Afdeling binnen: *6* weken

	datum	par.
Burg.		
Weth.		
Secr.	<i>20/10</i>	<i>1</i>
B&W		
Raad		
Afdeling	<i>GW</i>	

College B&W Reeuwijk,
t.a.v. *5.1.2e*,
Postbus 3,
2810 AA Reeuwijk.

GEMEENTE

97/2530

Reeuwijk, 16 oktober 1997.

Betreft: Uw brief d.d. 10-10-'97 met kenmerk civ/398858.

Geachte *5.1.2e*,

Met betrekking tot het twee concept uitvoeringsplan ontheffingen B-wegen nemen we de vrijheid de volgende kanttekeningen te plaatsen:

Ad 1.1

Ondernemers hebben er geen probleem mee de optie van vervoer over water te bezien. Van die optie zou meer gebruik gemaakt kunnen worden indien er een goed bereikbare laad- en losplaats zou zijn.

Ad 1.3

Hoewel we er begrip voor hebben dat een jaarontheffing behandeld moet worden door het college, lijkt 4 weken ons wat lang. Het college vergadert wekelijks.

Ad 1.5

De zin 'De onder punt 1.3, 1.4, genoemde termijnen enz.', moet gewijzigd worden in: 'De onder punt 1.2, 1.3, genoemde enz.'

Ad 2.1

Het lijkt ons logisch dat de gemeente zich met de routing bemoeit, maar het mag niet zo zijn dat een bedrijf dat gevestigd is op bedrijventerrein Zoutman via Waddinxveen, Boskoop en Alphen aan den Rijn een vrachtje mag afleveren aan de Zijdeweg.

Er zou iets moeten worden toegevoegd in de geest van 'Voor in Reeuwijk opererende bedrijven zal die route zo veel als mogelijk over Reeuwijks grondgebied lopen, tenzij de redelijkheid van het alternatief duidelijk is'. Met dat laatste bedoelen wij dat het plassengebied vermeden moet worden als er een vrachtje op de Platteweg moet worden afgeleverd, tenzij de ondernemer in het plassengebied gevestigd is.

Ad 4

Graag vernemen wij of de sanctie een 'economisch delict' hoger uitvalt dan de sanctie voor de eigenaar/bestuurder. Indien dat het geval is, willen we u erop wijzen dat misschien wel 90% van de transporten worden uitgevoerd door bestuurders die geen eigenaar zijn. Hoe zit het dan met de verantwoordelijkheid van de eigenaar?

Ad 5.3

Indien voor meer dan 3 voertuigen per bedrijf ontheffing wordt aangevraagd, berekent u opnieuw f 357,- enz. Het betreft hier een gering aantal bedrijven. Die zijn bij de eerste behandeling al bekend en geregistreerd. Wij vragen ons af of er dan opnieuw 3 mensuren nodig zijn.

Ad 6.1

Op de bijgevoegde tekening is de 's-Gravenbroekseweg geen B-weg meer. We nemen aan dat dit een vergissing is (?).

In uw uitvoeringsplan vinden we niets terug van onze suggestie om ook 'betrokken' ondernemers, zoals aannemers die in het kwetsbare gebied bouwen en zelf geen zwaar materieel hebben, ook in de gelegenheid te stellen in het bezit te komen van een ontheffingen om hun toeleveranciers 'vrije doorgang' te verschaffen (zie onze brief d.d. 12-09-'97). Of kunnen ook die een jaaronthefing aanvragen en handelen overeenkomstig onze suggestie?

5.1.2e

ijke groet,

bestuurslid.

WLTO afd.

Secr 5.1.2e

Van-Reeuwijkseweg 10
2811 KB Reeuwijk.

22 OKT 1997
Reeuwijk - Driebruggen -
GEMEENTEWERKEN

Hfd	Brd	Brd	Zw
B1	B2	B3	B4
C1	C2	C3	C4
B.G	B.W	B.W	
Auv	Or	Eysc	

Betreft: B-wegen.

Reeuwijk 13-10-'97

Aan het college van Burgemeester en Wethouders.

Geacht College,

Behandelen door: 5.1.2e
Afdiening binnen 6 weken

INGEKOMEN
GEMEENTE REEUWIJK
24 OKT. 1997
Nr. 97/2534

Wij willen graag een reactie geven op Uw 2e concept-plan voor de b-wegen.

U hebt het plan op een aantal punten ten goede aangepast. Toch vinden wij dat beter moet en kan.

A) De bereikbaarheid van de agrarische bedrijven aan de Nieuwdorperweg, Oukoopsedijk, Negenviertel en Gra-venkoopsedijk is nog onvoldoende. Ook deze bedrijven moeten op een praktische manier bezocht kunnen wor-den zoals dit tot nu toe gebeurt. Het aantal bedrij-ven die aan deze wegen gevestigd zijn is gering. Als het doorgaande vrachtverkeer geweerd wordt, veroor-zaakt het verkeer dat er moet zijn geen onevenredige belasting of gevaar op deze wegen. 8,33 Ton aslast moet voor bestemmingsverkeer mogelijk zijn.

1) De Nieuwdorperweg:

De te hoge belasting van deze weg wordt vooral veroorzaakt door het doorgaande verkeer. Als dat op een doeltreffende ma-nier geweerd wordt, kan de weg een hogere categorie krijgen (8,33 ton aslast) voor het bestemmingsverkeer. In de praktijk betekent dit dat de weg aanzienlijk minder belast wordt dan tot nu toe het geval is en de gevestigde bedrijven kunnen op een praktisch uitvoerbare manier hun produkten aan- en afvoeren.

2) Oukoopsedijk/Negenviertel:

In het kader van de landinrichting Drie-bruggen zijn deze wegen gereconstru-eerd/aangelegd om de agrarische bedrijven te ontsluiten. In een gebied dat ingericht is voor agrarische bedrijven hoort een ontsluiting die hier op aangepast is. De b-weg status in de categorie B, met de daarbij genoemde ontheffingsmogelijkheden, zijn hiervoor ontoereikend. Ook hier is 8,33 ton aslast nodig.

	aslast	par.
Burg		
Weth.		
Weg.	2,5 ton	1
B&W	1,5 ton	1
Paad		
Wegweg	6W	

C) U blijft uitgaan van het achterhaalde systeem van b-wegen.

Wij vinden dat met een verbodsbord (met een verbod voor een aslast > 5 ton) met daaronder een bordje met het opschrift "uitgezonderd bezoekend verkeer tot 8.33 ton aslast" beter het zelfde doel te bereiken is, om de volgende redenen:

- 1) Het sluit aan op nieuwe regels.
- 2) Ter plaatse duidelijkheid voor iedere vervoerder. Dus niet toegestaan voor doorgaand verkeer dat een aslast heeft die groter is dan 5 ton.
- 3) De aan de weg gevestigde bedrijven blijven optimaal bereikbaar.
- 4) Het systeem met ontheffingen is grotendeels overbodig. Dit bespaart de Gemeente veel werk en de bedrijven onnodige kosten.
- 5) Controle blijft mogelijk m.b.v. de vrachtbrieven en het volgen van het voertuig.

D) De breedte beperking op de b-wegen in het agrarisch gebied is onzinnig. Vrachtwagens hebben een breedte van 2,5 - 2,6 meter. Veelal worden in dit gebied door de vervoerders die hier dagelijks onze bedrijven bezoeken kleine auto's gebruikt. Voor de overige wegen kan de breedte beperking zonedig aangeduid worden middels een verbodsbord "Breder dan"

Om een mondelinge toelichting te geven op deze aanbevelingen zijn wij bereid.

Vriendelijke groeten,

namens het bestuur,

5.1.2e

secretaris.

5.1.2e

3) Gravenkoopsedijk/Leeksdijk:

In het verleden zijn er twee keer plannen geweest om de agrarische bedrijven te ontsluiten in de richting van de Parallelweg. Dit is nooit uitgevoerd.

Als de regels die U voorstelt voor deze wegen strikt uitgevoerd gaan worden, is het voor de hier gevestigde bedrijven onmogelijk hun produkten aan- en af te voeren. (Een melk/voer/vee of kadaverwagen komt leeg al aan het met ontheffing toegestane gewicht.) U helpt deze bedrijven om zeep!!!! Dit is onaanvaardbaar.

De vrachtwagens die er nu komen (Dit zijn meestal al de kleinste vrachtwagens die beschikbaar zijn) moeten een ontheffing krijgen tot 8,33 ton asdruk.

B) Wij vinden het onaanvaardbaar dat er voor landbouwvoertuigen die onder de toegestane asdruk blijven van 5 ton een ontheffing nodig is voor de breedte. Dit om de volgende redenen:

- 1) De landbouwbedrijven en hun percelen zijn veelal gevestigd aan de b-wegen. Wij moeten daar ons werk doen.
- 2) De voertuigen hebben een zeer lage belasting per vierkante centimeter wegdek; wij moeten ook op onze weinig draagkrachtige veengrond kunnen rijden en hebben daarom vaak brede, grote banden met een lage bandenspanning.
- 3) Onze werktuigen zijn vaak breder dan 2,2 meter, maar als gevolg hiervan zijn nooit of nauwelijks ongelukken veroorzaakt. Een brede trekker wekt juist ontzag bij andere weggebruikers waardoor er rustiger gereden wordt en meestal netjes bij een uitwijkplaats wordt gepasseerd.
- 4) Dat wij van de openbare weg gebruik maken is onvermijdelijk om onze percelen te bereiken. (Hopelijk komt hierin verbetering m.b.v. de landinrichting.) Een systeem van ontheffingen levert geen enkele bijdrage aan de vermindering van belasting van de weg of de verkeersveiligheid.
- 5) Dat U het te zware transport van grond e.d. met trekkers aan wil pakken, vinden wij terecht, maar boeren mogen hiervan niet de dupe worden door deze op onnodige rompslomp en kosten voor ontheffingen te jagen.



Boval Holland Utrecht Flevoland
Bond van loonbedrijven
 voor agrarisch- en grondverzetwerk

Boval
 Ampèrestraat 22
 Badhoevedorp
 Postbus 11
 1170 AA Badhoevedorp
 Telefoon
 (020) 6597351
 Telefax
 (020) 6596006
 Rabo
 359608175
 Postbank
 457988
 Verenigingsregister
 Haarlem no. V 594969

FAXBERICHT 0182 - 392219

Gemeente Reeuwijk

t.a.v. 5.1.2e

Postbus 3

2811 AA REEUWIJK

5.1.2e

Afdoening binnen 6 weken

Briefnummer

85326E31.310/JvL

Referentie

2e Concept Uitvoeringsplan B-wegen

Plaats en datum

Badhoevedorp, 17 oktober 1997

Geachte 5.1.2e

INGEKOMEN
 GEMEENTE REEUWIJK

17 OKT. 1997

Nr.

In bovenstaande zaak verzoek ik u namens de Bond van Loonbedrijven voor Agrarisch en Grondverzetwerk Holland-Utrecht-Flevoland (Boval HUF) kennis te nemen van de volgende opmerkingen o.g. bezwaren.

Bij brief d.d. 30 mei 1997 heeft Boval HUF al eerder haar bezwaren geuit tegen het beleidsplan. In aanvulling o.g. wijziging daarop wijs ik u op de volgende aspecten.

1. De legeskosten blijven voor loonbedrijven nog steeds veel te hoog. Door de vele machines die de loonbedrijven bezitten lopen de kosten per jaar nog hoog op, aangezien nu nog slechts voor 3 machines per aanvraag ontheffing wordt verleend. Onbegrijpelijk is waarom de ontheffing beperkt dient te worden tot 3 machines.
 Verder is een probleem dat de loonbedrijven met diverse machines met zeer veel verschillende combinaties over de wegen rijden. Onduidelijk is of voor elke combinatie een ontheffing moet zijn verkregen.
 Tijdens de bespreking d.d. 14 juli jl. is door ons aangevoerd dat een jaarontheffing per bedrijf verleend kan worden. Deze oplossing is ook uit het oogpunt van handhaving goed toepasbaar.
2. De toegestane maxima bij de reguliere ontheffingen zijn voor de praktijk nog erg laag. Het vervoer van beton, waarvoor loonbedrijven speciaal kleinere betonmolens hebben aangeschaft vanwege het oude B-wegenbeleid, levert direct problemen op. De vervoersmiddelen komen allen boven de maxima uit.
3. Verder is onduidelijk of de asdruk-maxima per as gelden, of men dient uit te gaan van de gemiddelde asdruk.

	datum	oor.
Burg.		
Weth.		
Secr.		
B & W		
Reus		
Afdeling	6W	

Onduidelijk is of men bij het begrip 'doorgaand verkeer' ook verkeer bedoelt dat de kortste weg tussen de diverse B-wegen neemt, zodat men in sommige situaties ver-om moet rijden, of dat men beoogt met deze regeling niet te strikt om te springen.

5. Verder leidt het beleid ertoe dat loonbedrijf H.J. Rijkenhuizen B.V. niet zonder ontheffing van de ene vestiging naar de andere vestiging aan de Middelburgseweg 6 B kan rijden.

6. Tenslotte lijkt het ons zinvol om, indien er een B-wegenbeleid uiteindelijk tot stand komt, dit beleid na een jaar te evalueren met de betrokken instanties en bedrijven.

Deze punten zou ik graag nader willen toelichten tijdens ons gesprek op woensdag 22 oktober aanstaande. Hierbij zullen ook

5.1.2e en de 5.1.2e aanwezig zijn.

Met vriendelijke groet,
Boval Advies bv

5.1.2e

Behandelen door: **PAO**
Afdeling binnen **3** weken

Bewoners Comité Oosteinde

p/a **5.1.2e**
3466 LB Waarder
0348-501697

Waarder, 27 oktober 1997

INGEKOMEN
GEMEENTE REEUWIJK
28 OKT. 1997
5.1.2e
Nr. **[redacted]**

Aan Gemeente Reeuwijk
t.a.v. **5.1.2e**
t.a.v. Commissieleden Openbare Werken en Verkeer

	aan	aan
Burg.		
Wett.		
Burg.	206	A
Burg.		
Wett.	GW	

Geachte Commissieleden,

Het uitvoeringsplan ontheffingen B- wegen dat wij in 2e concept van u ontvingen geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Het Bewonerscomité (BC) is in algemene zin content met dit plan. Wij beklemtonen evenwel dat de betekenis van het ontheffingenbeleid B-wegen voor de bewoners in hoge mate bepaald wordt door de handhaving. Met name op dit punt zijn wij als bewoners niet gerust.

In kader van de handhaving lijkt het ons zinvol tijdig de Gemeente Oudewater - en de bedrijven op het Industrierrein te informeren over het aangescherpte B-wegen beleid van de gemeente Reeuwijk.

punt 1.1. Wat u hier stelt met m.b.t. vervoer over water, dient naar onze mening ook gesteld te worden voor de grootte/zwaarte van voertuigen.
Zoals tegenwoordig veel stadscentra alleen nog toegankelijk zijn voor kleinere bestelauto's zou een vergelijkbaar beleid gevoerd kunnen worden m.b.t. de "agrarische diensten".

2.3 Het BC onderschrijft de maximum snelheid van 30 km/uur. Naast het aspect handhaving vragen wij ons echter af of 30 km niet in strijd is met hogere regel-wetgeving. (Zoals eerder de 40 km die op het Oosteinde van kracht was)

2.5 Zou moeten worden uitgebreid met aanpalende percelen.

2.9 Kan er na 12 maanden weer een verlenging worden aangevraagd ? Is in de tekst niet geheel duidelijk.

5.1 De relatie tussen leges en sancties bij overtreding (art.4) lijkt ons scheef.

5.3 Het is ons niet geheel duidelijk hoe het staat met ontheffingen voor bedrijven die " agrarische diensten " verlenen zoals melk-tankauto's en auto's van veevoederbedrijven. Kunnen deze bedrijven ook voor meer dan 3 auto's van hun bedrijf ontheffing aanvragen.

Het BC ziet graag de verplichting opgenomen dat voertuigen met een ontheffing deze op een zichtbare plaats dienen te voeren.

Dan vragen wij uw aandacht voor het volgende. Op 8 juli jl. ontvingen wij een brief over de aanleg van riolering. Deze brief spreekt van een voorlichtingsavond begin september. Daar de kalender nu reeds eind oktober aanwijst vragen wij ons af hoe het staat met de plannen.

Met vriendelijke groet,

Namens de Bewoners Oosteinde
5.1.2e [redacted] uilen

31 OKT. 1997
GEMEENTE WERKOV

Info	Werk	X
BT	Werk	
BT	Werk	
BLB	Werk	
ADV	Werk	

I-26 -1.811.111

Behandelen door:
Afdeling binnen weken

INGEKOMEN
GEMEENTE REEUWIJK
30 JUNI 1997
Nr.

Burgemeester en wethouders van
de Gemeente Reeuwijk
Postbus 3
2810 AA REEUWIJK



dienst landelijk gebied
voor ontwikkeling en beheer

Bzw 1-7-97: Bij wijze van tijdelijke
verkeersmaatregel op de Negen
Viertel dezelfde beperkingen
van toepassing verklaren als
gelden voor de Oukoopsedijk
(GW)

Beleg.		
Veren.		
Secr.	30/6	R
B & W	- 1 JULI 1997	
Bev.		
Aandring	GW	

uw brief van

uw kenmerk

ant. kenmerk
DRJ973112/TT/SC

datum

27 JUNI 1997
- bijlagen -

onderwerp
Herinrichting Driebruggen;
Gewichtsbeperkingen Negenviertel

door kiesnummer
070-3371236

Geacht college,



Dienst Landelijk Gebied
Burgemeester Feithplein 2
2273 BZ Voorburg
Postbus 3010
2270 JB Voorburg
Tel: 070-3371200
Fax: 070-3694485

In het kader van het opheffen van de spoorwegovergangen in de Opweg en in de Oukoopsedijk legt de Landinrichtingscommissie een parallelweg langs de spoorlijn aan tussen deze twee wegen.

Tijdens het bestuurlijk overleg van 14 mei tussen de Gemeente Reeuwijk en de Landinrichtingscommissie Driebruggen is er door de gemeente op aangedrongen vóór de in gebruik name van deze weg een asfaltlaag aan te brengen. De Commissie heeft dit uitgevoerd en vóór de openstelling is een laag asfalt aangebracht. Op 6 juni is deze weg officieel geopend.

Na de opening is de weg in gebruik genomen voor verkeer zonder beperkingen voor gewicht of breedte. Geconstateerd wordt dat er momenteel zwaar verkeer t.b.v. de NS gebruik maakt van de weg. De asfaltverharding is hierdoor beschadigd.

Om herhaling van bovenstaande te voorkomen is het gewenst de omvang en zwaarte van de voertuigen te beperken. Vanuit een aantal overwegingen is het gewenst dat de beperkingen op de Negenviertel gelijk zijn aan die op de Oukoopsedijk.

- Al het doorgaande verkeer maakt gebruik van de Negenviertel als verbinding met de Oukoopsedijk.
- Vanuit eenduidigheid is het gewenst dat dezelfde beperkingen op de Oukoopsedijk en Negenviertel van toepassing worden verklaard (zij zijn elkaars verlengde). Vooruitlopend op de toekomstige situatie is het gewenst dat bij de gemeente de beperkingen bepaald en voor de naleving zorgt.
- Op de Negenviertel zijn twee ontsluitingen van agrarische percelen. De ene agrariër (5.1.2e) komt hierbij via de Oukoopsedijk de andere agrariër (5.1.2e) was ontsloten via de Tiendweg in gemeente Vlist. Voor hen ontstaat geen slechtere situatie.

ons kenmerk

datum

vervolgblad

DR/973112/TT/SC

2

Daar formeel alleen gemeenten, waterschappen en rijk beperkingen op wegen kunnen aangeven verzoek ik u het beheer van de weg op u te nemen en de beperkingen die gelden voor de Oukoopsedijk ook van kracht te verklaren voor de Negenviertel.

Het onderhoud blijft bij de Landinrichtingscommissie Driebruggen totdat de weg volledig is afgewerkt.

DIENTST LANDELIJK GEBIED

5.1.2e

ing. 5.1.2e
Projectmanager Driebruggen

27 MEI 1997
GEMEENTEWERKEN

Hfd	Bld	X	Bun	Zw
B1	B2	B3	B4	
B5	B6	B7	B8	
B9	B10	B11	B12	
B13	B14	B15	B16	
B17	B18	B19	B20	
B21	B22	B23	B24	
B25	B26	B27	B28	
B29	B30	B31	B32	
B33	B34	B35	B36	
B37	B38	B39	B40	
B41	B42	B43	B44	
B45	B46	B47	B48	
B49	B50	B51	B52	
B53	B54	B55	B56	
B57	B58	B59	B60	
B61	B62	B63	B64	
B65	B66	B67	B68	
B69	B70	B71	B72	
B73	B74	B75	B76	
B77	B78	B79	B80	
B81	B82	B83	B84	
B85	B86	B87	B88	
B89	B90	B91	B92	
B93	B94	B95	B96	
B97	B98	B99	B100	

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 3
2810 AA Reeuwijk

INGEKOMEN
GEMEENTE REEUWIJK
23 MEI 1997
Nr. 97/1511

Reeuwijk, 28 mei 1997

Betreft: Aan- en afvoer materiaal over water.

Burg.	
Weth.	
Gr.	
20/5	
37	
Hand.	
Hand.	

Geacht College,

AAC
5.1.2e 4 weken

Onder leiding van 5.1.2e lid van de Commissie Openbare Werken en Verkeer, heeft een aantal bedrijven binnen de gemeente Reeuwijk het initiatief genomen om een aantal zaken voor nu en in de toekomst beter te regelen. Door de steeds toenemende druk en bezorgdheid over de B-wegen in het algemeen, maar met name in het Reeuwijkse Plassengebied, is het de hoogste tijd om, samen met het College, het vervoer over water te bevorderen en te stimuleren.

Wij geven hierbij een aantal mogelijkheden ten behoeve van laad- en losplaatsen in het Reeuwijkse Plassengebied.

- * Laad- en losplaats ten behoeve van zwaar materiaal en materieel.
Bijvoorbeeld aan het einde van de Notaris d'Amerielaan naast 5.1.2e g. Deze laan is geen B-weg, dus goed bereikbaar voor zwaar verkeer. Hier zijn echter wel aanpassingen noodzakelijk, zoals:
 - een degelijke verharding tot aan de beschoeiing;
 - het op diepte brengen van de doorvaart;
 - voorzieningen tegen oneigenlijk gebruik (bijv. parkeren).Vanaf de 's-Gravenbroekseplas zijn alle andere plassen bereikbaar met uitzondering van 'De Sloene'.
- * Laad- en losplaats ten behoeve van licht materiaal en materieel.
Bijvoorbeeld aan de Korsendijk bij de grote picknickplaats langs de plas Klein Elfhoeven. Dit is een vrij centraal gelegen plaats, die in principe dezelfde aanpassingen nodig heeft als bij de Notaris d'Amerielaan.
- * Voorts zijn er een aantal bruggen die voor het lossen van grond en zand gebruikt kunnen worden.
Onder andere: - Nieuwebroeksedijk t.b.v. 's-Gravenkoop, Nieuwebroek, Roggebroek en Kalverbroek.
 - Tochtbrug (Hortemansdijk) t.b.v. 's-Gravenkoop en Groot Vogelenzang.
 - Van Vlietbrug (Hortemansdijk) t.b.v. Klein Vogelenzang en Ravensberg.
 - Reebrug (Ree/Zoetendijk) t.b.v. 's-Gravenbroek en Groot Vogelenzang.

Bij enkele bruggen zijn de hoofdeinden erg steil en dienen dan ook verlengd te worden. Dit geldt onder andere voor Reebrug, Brug in de Korsendijk (G.Z.H.) en de brug in de 's-Gravenbroekseweg.

De brug in de Zoetendijk tussen Klein Vogelenzang en Ravensberg zal hersteld moeten worden.

Verder dient de watergang bij de Van Vlietbrug langs de Zoetendijk op diepte gebracht te worden.

Voorts stellen wij u voor een convenant te sluiten met de betrokkenen over de maximaal te vervoeren tonnages per wegvak en over een controleerbaar vergunningen /ontheffingsstelsel.

Vertrouwende op een positieve reactie uwerzijds, verblijven wij,

Hoogachtend,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

INGEKOMEN
GEMEENTE REEUWIJK
- 3 JULI 1995
Nr.

B & W - vergadering

d.d. 11 JULI 1995

d.d.

d.d.

nr. I-7
nr.
nr.

sector/stafafd: B&R

povo-nr:

datum: 27-06-1995

opsteller: 5.1.2e

doc.: B16ADV.025/BBZ

paraaf chef 5.1.2e

onderwerp: besprekingsverslag betreffende het berijden van B-wegen,
d.d. 19 juni 1995

brief van: --

advies: verslag voor kennisgeving aannemen

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
					conform	3/7/95	7/7/95	8/7/95	8/7 vds	3/7/95
CIE:	CIE:	CIE:			bespr.					

beslissing: Conform; idee van bouw verder ontwikkelen (B+R)

toelichting op het advies

Bijgaand treft u aan het verslag van de bespreking dat is gevoerd tussen de 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e. De heren 5.1.2e en 5.1.2e hebben de wethouder om nadere informatie verzocht over de eventuele afsluiting van de Nieuwdorperweg voor zwaar verkeer.
Korthedshalve verwijs ik u naar het bijgevoegde besprekingsverslag.

Ik stel u voor het verslag voor kennisgeving aan te nemen.

Onderwerp: berijden B-wegen

Datum/tijdstip: 19 juni 1995 om 9.00 uur

Plaats: gemeentehuis te Reeuwijk

Opsteller: 5.1.2e

Aanwezig: 5.1.2e , 5.1.2e en 5.1.2e en 5.1.2e
5.1.2e

Verzendlijst: benw

5.1.2e merkt op dat dit onderhoud door de ondernemersvereniging is gevraagd. Spreker geeft daarom 5.1.2e het woord. De heren geven aan in de krant te hebben gelezen dat de Nieuwdorperweg waarschijnlijk zal worden afgesloten voor zwaar verkeer. Hierover willen zij van de wethouder nadere informatie.

5.1.2e legt uit dat de Nieuwdorperweg een B-weg is en dat voor het berijden van een dergelijke weg beperkingen gelden. Deze bepalingen worden vele malen per dag overtreden en dat kost de gemeente en dus de gemeenschap veel geld voor het onderhoud aan deze wegen.

Spreker legt uit aan welk elektronisch systeem wordt gedacht. Hierbij is het mogelijk om ontheffing te verkrijgen. Uiteraard zal voor een ontheffing moeten worden betaald. Voordat één en ander is uitgekristalliseerd zullen we echter wel maanden verder zijn.

5.1.2e vreest dat het aantal verkeersopstoppen door terugrijdend verkeer groter zal worden. 5.1.2e denkt dat dit wellicht in het begin zo is, maar dat de maatregel snel genoeg bekend is bij de bedrijven. Vervolgens rekent 5.1.2e voor hoeveel het wegenonderhoud per inwoner kost.

5.1.2e legt uit voorstander te zijn van een handhavingssysteem. Spreker legt uit dat b.v. in het plassengebied soms grote moeite moet worden gedaan om bv. vervuilde grond te verwijderen, terwijl bij een naastgelegen woning een hoveniersbedrijf continue grond aanvoert met zware auto's. Tevens voert spreker aan dat hiermee wellicht meer niet-Reeuwijkse bedrijven geweerd kunnen worden.

5.1.2e daagt de ondernemers uit positief mee te denken in een beleid. a Dit beleid moet voldoen aan de doelstelling van het college. Deze doelstelling is het weren van clandestiene vervoerders van de B-wegen.

5.1.2e vraagt of er iets aan de snelheid gedaan kan worden waarmee de ontheffingen worden verleend. Soms kan dit wel 2 weken duren.

5.1.2e antwoordt dat dit zeer waarschijnlijk gebeurd is toen er sprake was van een weigering. In dat geval moet er een advies voor het college worden gemaakt en kan het langer duren voordat een aanvrager bericht krijgt. Dit probleem is echter ondervangen doordat er nu alvast een vooraankondiging in briefvorm wordt verzonden, waarin het B-wegen beleid staat omschreven en tevens wordt opgemerkt dat de ontheffing zeer waarschijnlijk niet zal worden verleend. Daarna wordt dan de definitieve weigering gemaakt. Door deze werkwijze wordt snel duidelijkheid gegeven.

5.1.2e [redacted] waarschuwt voor fraudegevoeligheid van het voorgestelde handhavingssysteem. Sleutels of toegangskaarten zouden gemakkelijk aan niet-ontheffinghouders verstrekt kunnen worden door ontheffinghouders. De heer De Heij denkt dat hierop voldoende sociale controle zal zijn. Indien er toch fraude wordt gepleegd, stelt de ontheffinghouder zijn ontheffing in de waagschaal.

5.1.2e [redacted] stelt voor om in het plasseengebied een loswal te maken. 5.1.2e [redacted] geeft aan dat hieraan nog niet is gedacht, maar dat afgevraagd moet worden of de gemeente hiervoor verantwoordelijk is.

5.1.2e [redacted] waarschuwt er voor, dat instellingen als het Recreatieschap, de Landinrichtingsdienst en het Waterschap ook werken langs B-wegen laten uitvoeren. In het bestek staat niet aangegeven welke problemen een aannemer kan tegenkomen op deze wegen. Doordat deze er in de offerte geen rekening mee houden, wordt het werk vaak gegund aan aannemers van buiten Reeuwijk. Die offereren namelijk goedkoper, dan Reeuwijkse ondernemers, die rekening willen houden met het B-wegenbeleid. 5.1.2e [redacted] zegt toe, dit in het college te bespreken.

VERGADERING COLLEGE BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

burgemeester

secretaris

1e wethouder

2e wethouder

3e wethouder *idee Loswal nader bezien, light me wel wat.*

antwoord op vragen

=====



Adviserend

Registratienummer Z/24/177702/ DOC-24392671
Datum 19 december 2024
Portefeuillehouder 5.1.2e
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. De huidige routering voor zwaar verkeer te behouden voor Driebruggen en omgeving.
2. De huidige zwaarte- en breedtebeperkingen op de wegen in stand te houden;
3. De volgende beheersmaatregelen uit te voeren:
 - We reconstrueren de weg (Hoogeind- en Laageind) op een totaal massa van maximaal 10 ton, met lichtgewicht materiaal en brengen voldoende passeerplaatsen aan;
 - We zetten in op gedragsbeïnvloeding door: gesprek met ondernemers en agrariërs;
 - We zetten in op handhaving via twee sporen: inzet politie en toepassing van ANPR-camera's om in eerste instantie het doorgaande zwaar verkeer te ontmoedigen.

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.

Door een college brede aanpak is 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 plassengebied.

Een ander argument om met dit voorstel te komen, is dat het optimale scenario – d.w.z. een grootschalige routing -, ondanks ambtelijk-/bestuurlijke inspanningen niet haalbaar is. Dit wordt nader onderbouwd door een onderzoek dat in onze opdracht is uitgevoerd door RHDHV. Zie hiervoor bijlage 4 bij dit voorstel.

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 worden toegepast om het gebruik van de weg aan te passen en ervoor te zorgen dat deze voldoet aan de geldende totaal massa van maximaal 10 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 nieuwe 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 geldende gewichtsbepaling - een totaal massa van maximaal 10 ton - is in lijn met de draagkracht capaciteit van de huidige infrastructuur. In de basis is een verbodsbord een effectief instrument om zwaar vrachtverkeer te weren. Het Hooggeind en Laageind worden gereconstrueerd op licht ophoogmateriaal en een maximum totaal massa van 10 ton.

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 scenario's 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.

Vooraf omdat 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.

3.4 Gedragsverandering:

Door in gesprek te gaan met bedrijven en agrariërs kan het bestaand beleid – geldende breedte- en zwaartebeperkingen – worden uitgedragen en een beweging op gang worden gebracht om gewenst gebruik te realiseren.

3.5 Handhaving en naleving van gewichtsbeperingen van gebruik weg

De geldende breedte- en gewichtsbeperingen hebben een wettelijke grondslag op basis van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, hierdoor kan worden gehandhaafd door de politie.

De aanwezigheid van ANPR-camera's ontmoedigt overtredingen en zorgt ervoor dat weggebruikers zich meer bewust zijn van de gewichtsbeperingen en zo mogelijk andere route keuzes maken en ook overgaan tot overslag of tot vervoer in kleinere ladingen.

ANPR-camera's, zorgen voor een afschrikkend effect en zorgen ervoor dat overtredingen snel en effectief worden bestraft. Handhaving wordt eenvoudiger en de gewichtsbepering wordt effectief gehandhaafd. Bovendien hoeft er geen fysieke menskracht te worden ingezet.

De uitrol van ANPR-camera's is eenvoudig. De camera's kunnen worden toegevoegd aan het bestaande systeem dat is opgetuigd voor de plaatsing van de ANPR-camera's in het plassengebied.

3.6 Voor inzet van ANPR-camera's ontheffingen beleid opstellen en verkeersbesluit aanpassen

De Boa van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk mag alleen met camera's handhaven op basis van "leefbaarheid".

De huidige bebording voldoet hier niet aan, waardoor alleen Politie mag handhaven. Door het verkeersbesluit aan te passen naar een algeheel vracht- en landbouwverkeer verbod, wordt hier wel aan voldaan. Daardoor krijgt de gemeente goedkeuring van het CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) om camera's te plaatsen.

Het verkeersbesluit geeft de Boa bevoegdheid om te handhaven op voertuigcategorie in plaats van gewicht.

Omdat de Boa zonder assistentie niet het gewicht kan controleren zorgt het nieuwe verkeersbesluit dat controle verplaatst naar voertuigcategorie. Hiermee wordt het voor de gemeente eenvoudiger om op zowel locatie, als met behulp van camera's gericht te gaan controleren op voertuigen zonder ontheffing.

In het verleden is met diverse ondernemers gesproken over uitzonderingen op ontheffingen. Dit leidt tot onduidelijkheid bij gemeente en omgeving. Door nieuwe kaders te stellen, is het voor eenieder duidelijk waar hij/zij aan toe is en wordt men gelijk behandeld.

3.7 Bescherming van infrastructuur:

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

Kanttekeningen en risico's

1.1 Huidige routing behouden

Door de bestaande routing ongewijzigd te laten, blijft er zich te 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.

1.2 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 wettelijke 10 ton totaal massa 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.

3.2 Gesprek zal niet direct leiden tot gedragsverandering

Ondanks de wetenschap van de geldende breedte- en zwaarte beperking van bedrijven, en eerdere gesprekken over ons beleid in het verleden heeft in de praktijk niet tot geleid tot gedragsaanpassingen.

3.3 Handhaving door politie

Hoewel handhaving door de politie juridisch mogelijk is, is fysieke handhaving een zwakke schakel in het geheel van ontwerp van de weg en de beheersmaatregel, respectievelijk het verbodsbord (gewichtbeperking). Handhaving is een bevoegdheid van de politie. De inzet is afhankelijk van prioriteitstelling en capaciteit bij de politie. De pakkans is te laag en chauffeurs kunnen bewust risico's nemen.

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

ANPR-camera's vereisen een investering. Ze kunnen gevoelig zijn voor technische storingen en zijn kwetsbaar voor vernielingen, 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 kosten voor drie camera's bedragen € 5.1.2f. Hiervoor is géén dekking aanwezig. Dit bedrag zal worden opgenomen in de Voorjaarsnota. Voor 2025 moet rekening gehouden worden met 50% hiervan.

Exploitatie, algemene reserve en leningenportefeuille :

Voor dit voorstel is geen/onvoldoende dekking aanwezig binnen de exploitatie. Dit leidt tot een negatief effect op het begrotingssaldo ad € 5.1.2f voor 2025 en € 5.1.2f voor de jaren daarna. Dit voorstel heeft een jaarlijks negatief effect van € 5.1.2f / € 5.1.2f op de algemene reserve. Dit voorstel heeft een jaarlijks negatief effect van € 5.1.2f / € 5.1.2f op de leningenportefeuille.

Wettelijk- en beleidskader

Uitvoeringsprogramma voor de leefomgeving.

Collegebesluit "Denkrichting routing Zwaar Verkeer".

Communicatie

Het dorpsteam Driebruggen, Waarder en het WIN Nieuwerbrug zijn geïnformeerd over de routing in zijn algemeenheid.

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

Uitvoering

Niet van toepassing.

Evaluatie

De huidige routing 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.



Memo

Onderwerp Beheersmaatregelen Hoogeind en Laageind
Registratienummer Z/24/177702 / DOC-24436113
Datum 20 november 2024
Aan 5.1.2e
Van 5.1.2e

Inleiding

De huidige status van beide wegdelen is dat de weg geschikt is voor max. 10 ton, en dat sporadisch 20 ton wordt toegestaan. De beide wegdelen zijn absoluut ongeschikt voor 50 ton!

Met de reconstructie van het Hoogeind en het Laageind worden de wegdelen geschikt gemaakt voor maximaal 25 ton, echter aanwezige agrarische bedrijven en andere bedrijven rijden met voertuigen tot wel 40 ton.

Dit betekent dat direct na de reconstructie van het Hoogeind en het Laageind, beide wegdelen overbelast worden bereden. Dit is uiteraard onwenselijk. Louter en alleen de bebording (breedte- en gewichtsbeperingen) en ons onlangs vastgestelde ontheffingenbeleid, gaat het tij niet keren. Dit is immers nu al bestaande praktijk, met alle gevolgen van dien.

Om de huidige praktijk een halt toe te roepen direct na oplevering (1 mei 2025) zijn beheersmaatregelen gewenst en noodzakelijk.

Welke van de hieronder opgesomde beheersmaatregelen geschikt zijn, hangt af van de specifieke situatie, zoals het type weg, verkeersdrukte, budget en het gedrag van chauffeurs.

1. Fysieke belemmeringen (bijvoorbeeld hoogte- en breedtebeperingen)

- **Voorbeelden:**

- Slagbomen of poorten met een maximale doorrijhoogte.
- Versmallingen met beperkte breedte.

- **Voordelen:**

- Dwingend en fysiek effectief: vrachtwagens kunnen letterlijk niet door.
- Onderhoudsvrij na installatie.

- **Nadelen:**

- Kan ook ongewenste impact hebben op hulpdiensten of onderhoudsvoertuigen.
- Verkeersopstoppen als vrachtwagens toch proberen door te rijden.
- Vrachtverkeer kan om de veelal smalle wegen niet keren.

2. Verbodsborden en duidelijke bewegwijzering

- **Voorbeelden:**

- Verkeersborden die gewichts- en breedtebeperingen aangeven.

- Extra borden met waarschuwingen, zoals "Controle op naleving" of "Navigatiesystemen zijn aangepast."
 - **Voordelen:**
 - Lage kosten voor implementatie.
 - Flexibel aan te passen aan veranderende situaties.
 - **Nadelen:**
 - Alleen effectief als chauffeurs zich eraan houden.
 - Minder zichtbaar als ze niet goed geplaatst zijn of in complexe wegomgevingen.
 - Handhaving haast onmogelijk.
-

3. Dynamische verkeerssignalering

- **Voorbeelden:**
 - Elektronische borden die chauffeurs waarschuwen als ze een verboden weg naderen.
 - LED-borden gekoppeld aan een wegsensor.
 - **Voordelen:**
 - Flexibel: kan op basis van specifieke omstandigheden worden aangepast (bijv. tijdens spitsuren).
 - Goede zichtbaarheid, vooral 's nachts of bij slecht weer.
 - **Nadelen:**
 - Duurder in installatie en onderhoud dan statische borden.
 - Vereist infrastructuur zoals elektriciteit en sensoren.
 - Alleen effectief als chauffeurs zich eraan houden.
-

4. Handhaving (bijvoorbeeld boetes of controles)

- **Voorbeelden:**
 - Mobiele of vaste camera's met nummerplaatherkenning.
 - Wegcontroles door politie of handhavingsdiensten.
- **Voordelen:**
 - Zorgt voor een afschrikkend effect.
 - Mogelijkheid om overtreders effectief te bestraffen.
- **Nadelen:**
 - Vereist constante inzet van middelen of personeel.
 - Kans op ontduiking door chauffeurs zonder vergunning of buitenlandse kentekens.

5. Navigatiesystemen aanpassen

- **Voorbeelden:**
 - Samenwerken met navigatiebedrijven (bijv. Google Maps, TomTom) om gewichtsbepalingen op te nemen in routes voor vrachtverkeer.
- **Voordelen:**
 - Preventief en gebruiksvriendelijk voor chauffeurs.
 - Vermindert het risico op overtredingen door onwetendheid.
- **Nadelen:**
 - Afhankelijk van de samenwerking met externe partijen.
 - Tijdrovend om wijzigingen door te voeren in alle systemen.

6. Slimme detectiesystemen

- **Voorbeelden:**
 - Weegsensoren in de weg die zwaar verkeer detecteren en doorsturen naar handhaving of waarschuwingssystemen.
- **Voordelen:**
 - Realtime detectie en mogelijkheid tot directe actie.
 - Automatische registratie van overtredingen.
 - Direct bewijs bij aansprakelijkheid voor het aanbrengen van schade aan wegen
- **Nadelen:**
 - Hoge kosten voor installatie en onderhoud.
 - Vereist technisch onderhoud en kalibratie.

7. Alternatieve routes verbeteren

- **Voorbeelden:**
 - Investeren in duidelijke en efficiënte routes voor vrachtverkeer, zodat verboden wegen minder aantrekkelijk zijn.
- **Voordelen:**
 - Helpt vrachtverkeer om efficiënt en legaal te navigeren.
 - Verbetert de acceptatie van beperkingen door de sector.
- **Nadelen:**
 - Kostbaar om alternatieve routes te ontwikkelen of verbeteren.
 - Geen directe belemmering voor overtreders.

RAPPORT

Onderzoek maatregelen vrachtverkeer rond Driebruggen

Analyse en aanbevelingen

Klant: gemeente Reeuwijk- Bodegraven

Referentie: BK2547-MI-RP-241017-1057

Status: Definitief/0002

Datum: 29 november 2024



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document:	Onderzoek maatregelen vrachtverkeer rond Driebruggen
Sub titel:	Analyse en aanbevelingen
Referentie:	BK2547-MI-RP-241017-1057
Uw kenmerk	
Status:	Definitief/0002
Datum:	29 november 2024
Projectnaam:	Vrachtverkeer
Projectnummer:	BK2547-101-100
Auteur(s):	5.1.2e
Opgesteld door:	5.1.2e
Gecontroleerd door:	5.1.2e
Datum:	28-11-2024
Goedgekeurd door:	5.1.2e
Datum:	29-11-2024
Classificatie:	Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

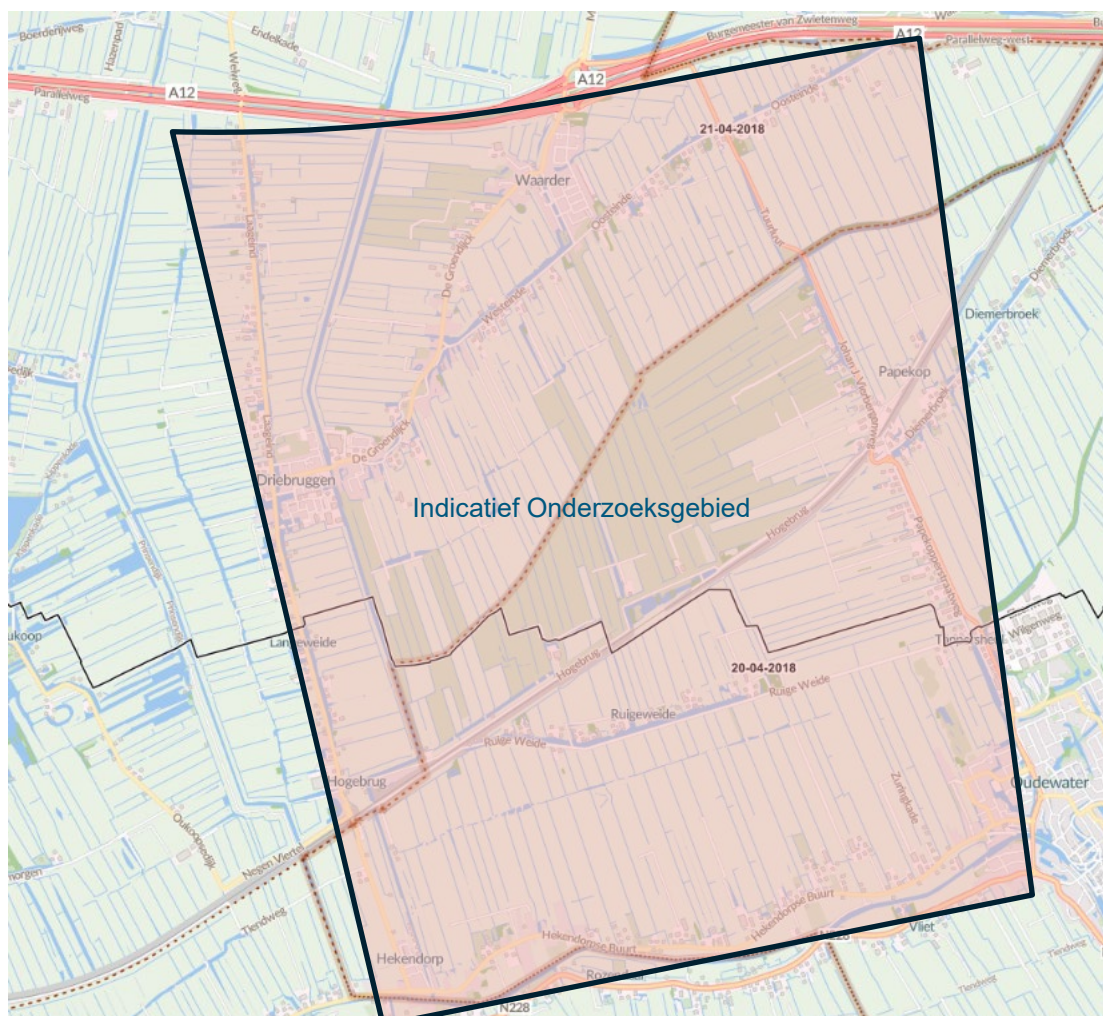
Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1.	Aanleiding	1
2.	Analyse	3
2.1.	Kenmerken en achtergrond van gesignaleerd knelpunt	4
2.2.	Onderzoek wegennet omgeving	4
2.3	Gebruik van de wegen	8
3.	Effect van varianten vrachtverkeerwerende maatregelen	13
4.	Conclusie en aanbevelingen	20

1. Aanleiding

In het proces tijdens de tot standkoming van de dorpsvisie Driebruggen is door bewoners van Driebruggen en omgeving aandacht gevraagd voor de hoeveelheid vrachtverkeerbewegingen in het poldergebied, dat onder andere door de kern Driebruggen rijdt. Bewoners zouden de hoeveelheid vrachtverkeer graag verminderd zien. Politiek is destijds toegezegd dat onderzoek zou worden gedaan naar de problematiek en daar waar het kan, zullen maatregelen worden opgesteld. De maatregelen waaraan gedacht moet worden zijn inrijdverboden op wegvakken en/ of het instellen van éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer. Ook kan gedacht worden aan infrastructurele maatregelen zoals passeerhavens, veilige oversteekvoorzieningen en nieuwe weginfrastructuur.



Afbeelding 1.1: Onderzoeksgebied vrachtwagenbewegingen Driebruggen en omgeving.

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft intern al onderzoek naar de verkeersproblematiek gedaan en mogelijke varianten opgesteld om het vrachtverkeer beter te sturen. Hierbij bleek het lastig om een duidelijke voorkeur voor maatregelen te bepalen omdat alle routes in meer of mindere mate over wegen rijden die niet geschikt zijn om vrachtverkeer te faciliteren. Ambtelijk ontstond er behoefte aan een second opinion en het trekken van conclusies op basis van de reeds beschikbare informatie en gedaan onderzoek. Tevens ontstond er behoefte om het verwachte effect van mogelijke maatregelen in relatie tot het gesignaleerde knelpunt in beeld te brengen en de daarmee gepaard gaande mogelijke kosten. In dit

rapport zijn de knelpunten benoemd en zijn verschillende oplossingen beoordeeld op oplossend vermogen met daarbij een integrale conclusie over dit onderwerp met aanbevelingen voor maatregelen.

Gemeente Bodegraven- Reeuwijk heeft Royal HaskoningDHV de volgende onderzoeksvragen gesteld die in dit onderzoek van antwoord zijn voorzien:

- Wat is de aard, ernst en locatie (s) van het knelpunt van het vrachtverkeer?
- Waar komt het vrachtverkeer vandaan en gaat het naartoe?
- Hebben er zich ongevallen voorgedaan waarbij vrachtverkeer betrokken is geweest?
- Wat is het te verwachten effect van de door de gemeente opgestelde varianten met inrijverboden en éénrichtingsverkeer op de wegen in de nabije omgeving?
- Alle wegen in het gebied zijn min of meer ongeschikt om vrachtverkeer te verwerken. Welke wegen zijn meest geschikt en kunnen extra verkeer verwerken?
- Hoe krijgen we het vrachtverkeer naar de wegen die het meest geschikt zijn en wat doet dat met de gesignaleerde knelpunten (wat is oplossend vermogen)?
- Wat zijn de consequenties van maatregelen voor bestemmingsvrachtverkeer dat op die locatie moet zijn en kan/moet er met ontheffingen worden gewerkt?
- Is er een voorkeursvariant te bepalen?
- Is er een globale inschatting te geven van de te maken kosten van mogelijke haalbare varianten, denk aan bebordingsmaatregelen en mogelijke infrastructurele maatregelen?

Leeswijzer

Om bovenstaande onderzoeksvragen van antwoord te voorzien is in hoofdstuk 2 een analyse van de wegen uitgevoerd op basis van vorm, functie en gebruik door (vracht)verkeer rond Driebruggen. Onder gebruik valt hierbij ook de beoordeling van de knelpunten en ongevallenstatistiek.

In hoofdstuk 3 zijn de verschillende varianten van de door de gemeenten voorgestelde maatregelen beoordeeld en is het verwacht effect bepaald. In hoofdstuk 4 zijn conclusies opgesteld en zijn aanbevelingen gedaan.

2. Analyse

Om meer inzicht in de vrachtverkeerbewegingen rond het gebied van Driebruggen te krijgen, is gekeken naar bedrijven die vrachtverkeer genereren. Nu zijn dat enkele bedrijven in Driebruggen zelf en aan het Hoogeind. Langs Hoogeind en Laageind zijn diverse agrarische bedrijven aanwezig die ook af en toe bevoorraadt worden door vrachtverkeer, nog los van landbouwverkeer.



Afbeelding 2.1. bedrijven en landbouw die vrachtverkeer genereren

Uit eerder door Mobycon uitgevoerd kentekenonderzoek bleek dat het percentage doorgaand vrachtverkeer slechts 1% bedraagt. Bijna al het vrachtverkeer moet in het gebied zijn en is bestemmingsverkeer. Bovenstaande afbeelding laat zien dat het de verschillende (agrarische) bedrijven zijn die vrachtverkeersbewegingen genereren.

2.1. Kenmerken en achtergrond van gesignaleerd knelpunt

Bij de tot standkoming van de Dorpsvisie Driebruggen is in het participatieproces door bewoners van de kern Driebruggen aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hierin is het vrachtverkeer als knelpunt benoemd. Hierop is een kentekenonderzoek uitgevoerd die inzichtelijk maakt hoeveel vrachtverkeer er in het gebied rijdt en wat mogelijke effecten zijn van vrachtwagenverboden.

Kenmerken van het vrachtverkeer

Uit het eerdere onderzoek blijkt dat minder dan 1% van het vrachtwagenverkeer op Hoogeind, Laageind en Kerkweg rijdt, doorgaand vrachtverkeer is. Dat betekent dat het nemen van vrachtverkeerwerende maatregelen ervoor zal zorgen dat het vrachtverkeer anders zal gaan rijden binnen het gebied. Het vrachtverkeer zal dus andere routes gaan nemen binnen het onderzoeksgebied.

Kenmerken van de hoeveelheid verkeer op de wegen in het gebied

Op basis van het onderzoek van Mobycon is gebleken dat de hoeveelheid verkeer passend is voor de kenmerken van de wegen in het gebied. Het betreft dan ook voornamelijk bestemmings (vracht)verkeer. Er is wel sprake van wat doorgaand gemotoriseerd verkeer dat via Hoogeind en Kerkweg richting de A12 rijdt, maar dit is geen groot aandeel.

Reacties gemeente Woerden/ Oudewater.

Ambtelijk is er contact gezocht met de buurgemeente met het verzoek om de vrachtwagenproblematiek gezamenlijk te onderzoeken. Echter heeft de buurgemeente aangegeven geen inzet en middelen vrij te maken voor dit onderzoek. Dit betekent dat de scope voor het eventueel nemen van vrachtverkeerwerende maatregelen beperkt blijft tot de wegen binnen de eigen gemeente.

2.2. Onderzoek wegennet omgeving

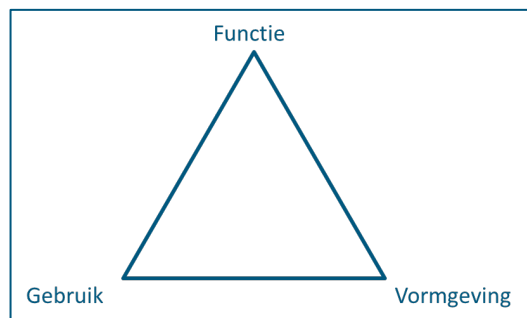
Binnen de verkeerskunde is het uitgangspunt dat er een evenwicht moet zijn tussen de functie, de bijbehorende vormgeving (inrichting) en het gebruik van de weg. Dit principe heet duurzaam veilig. Het hanteren van de uitgangspunten van duurzaam veilig leidt tot een logische, herkenbare en veilige weg met verkeersveilig gedrag van de weggebruiker.

De functie beschrijft het doel of de rol van verschillende wegen/routes binnen het verkeerssysteem. De weg kan een verkeersfunctie hebben (gebiedsontsluitingswegen of stroomwegen) of een verblijfsfunctie (erftoegangswegen).

Bij elke functie van een weg hoort een duurzaam veilige vormgeving, die is vastgelegd in richtlijnen. Een goed ingerichte weg moet leiden tot het gewenste gebruik/gedrag. De gereden snelheid is in overeenstemming met de maximumsnelheid van de weg en de verkeersintensiteiten passen bij de functie van de weg. Hierdoor ontstaat een geloofwaardige verkeerssituatie, waarbij de weggebruiker weet welk gedrag van hem of haar wordt verwacht.

De volgende wegen rond de kern Driebruggen zijn beoordeeld:

1. De Groendijk
2. Kerkweg
3. Laageind
4. Hoogeind
5. Hogebrug
6. Opweg



Figuur 2.2: Driehoek functie - gebruik - vormgeving conform duurzaam veilig.

Functie en vormgeving Groendijck

De Groendijck is gelegen tussen de kern Waarder en Driebruggen. De Groendijck vormt de meest directe ontsluiting van de kern Driebruggen met de op- en afritten A12, is een gebiedsontsluitingsweg en geschikt om vrachtverkeer te verwerken. De weg is voornamelijk buiten de bebouwde kom gelegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Fietzers en bromfietzers beschikken over eigen infrastructuur door middel van een vrijliggend (brom) fietspad. De Groendijck is circa 6,5 meter breed buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom van Driebruggen wijzigt de breedte naar 5 a 5,5 meter en bedraagt de maximumsnelheid 30 km/ uur. Binnen de bebouwde kom delen alle gebruikers dezelfde verkeersruimte. Er is een zebravoorziening aanwezig en een éézijdige versmalling waarbij de fietser achterlangs rijdt. Binnen de bebouwde kom is sprake van intensieve lintbebouwing dicht op de weg. Er is langsparkeren aanwezig. De weg gaat na de brug over de Dubbele Wiericke over in de Kerkweg.



Functie en vormgeving Kerkweg

De kerkweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom van Driebruggen tussen de Groendijck en kruispunt Hoogeind- Kerkweg - Laageind. Het wegvak is circa 400 meter lang. De rijbaan is tussen de 5 en 5,5 meter breed. Er is zowel langs als haaksparkeren aanwezig. Het snelheidsregime bedraagt 30 km/uur. Er zijn 4 éézijdige versmallingen aanwezig waar fietsers achterlangs kunnen passeren. Kruispunten zijn onderscheidend en vallen op doordat het wegprofiel ter hoogte van de kruispunten is onderbroken. Aan weerszijden is bebouwing aanwezig en er vinden meer oversteekbewegingen plaats ten opzichte van de wegen buiten de bebouwde kom. Ook maken er meer kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik van de Kerkweg of steken deze over.



Functie en vormgeving Laageind

Het Laageind is circa 2.300 meter lang, waarvan 160 meter binnen de bebouwde kom. Het snelheidsregime bedraagt binnen de bebouwde kom 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 60 km/uur. De weg is circa 3 tot 3,5 meter breed. Om elkaar te kunnen passeren dient er bij de inritten te worden gewacht op elkaar. Er zijn geen formele passeerstroken aanwezig. De inritten van percelen en landerijen fungeren daarbij als informele uitwijkhavens. Het snelheidsregime wordt buiten de kom niet ondersteund met snelheidsremmende maatregelen. Binnen de bebouwde kom is ter hoogte van het Dorpshuis een groot kruispuntplateau aanwezig. De aanwonenden hebben aangegeven bij een toekomstige reconstructie geen behoefte te hebben aan passeerstroken met de argumentatie dat hierdoor de weg interessanter wordt voor vrachtverkeer. Vanuit het noorden aanrijdend is er een verbodsbord voor voertuigen boven de maximumbreedte van 2,2 meter en een maximum tonnage van 10 ton aanwezig.



Functie en vormgeving Hoogeind

Het Hoogeind is gelegen tussen het kruispunt met de Kerkweg tot aan de spoorwegonderdoorgang. De wegbreedte bedraagt 3 tot 3,5 meter. Hoogeind is 2200 meter lang, waarvan 330 meter binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/uur. Binnen de bebouwde kom is een kruispuntplateau aanwezig. Buiten de bebouwde kom is het snelheidsregime 60 km/uur en dit is niet ondersteund door snelheidsremmende maatregelen. Er is lintbebouwing aanwezig met vooral agrarische panden met enkele bedrijven aan het zuiden van Hoogeind. Te zien is dat op enkele bredere plekken er bermschade is omdat juist daar verkeer op elkaar wacht en er meer ruimte nodig is voor het passeren dan ervoor handen is. De weg is dermate smal dat verkeer elkaar alleen kan passeren ter hoogte van inritten, waarbij men op elkaar moet wachten. Een vrachtwagen kan bijvoorbeeld een fietser niet inhalen. Een personenauto zou dit nog wel kunnen doen, maar dan met gepaste, lage snelheid. In de planvorming voor groot onderhoud van het Hoogeind is in extra passeerstroken voorzien om het passeren te vergemakkelijken.



Functie en vormgeving Hogebrug

De Hogebrug vormt de oost-west verbinding tussen de kern Hogebrug en Johan J. Vierbergenweg. Binnen de bebouwde kom bedraagt de maximumsnelheid 30 km/ uur en erbuiten 60 km/uur. De weg is krap gedimensioneerd met 3 a 3,5 meter. Er zijn aan weerszijden watergangen, maar de berm is veel breder dan op Hoogeind en Laageind. Binnen de bebouwde kom is een verbodsbord voor verkeer breder dan 2,2 meter aanwezig. Buiten de bebouwde kom is er een inrijdverbod aanwezig voor gemotoriseerd verkeer met een uitzondering voor bestemmingsverkeer met een breedte van 2,2 meter en landbouwverkeer breder dan 2,6 meter. Vanaf de Papekopperdijk is er een lengtebeperking van 12 meter aanwezig en een maximum tonnage van 15 ton.



Functie en vormgeving Opweg

Hoogeind gaat ten zuiden van de spoorwegonderdoorgang over in Opweg. Deze komt uit in de kern Hekendorp. Buiten de bebouwde kom van Hekendorp bedraagt de maximumsnelheid 60 km/uur en binnen de kom 30 km/uur. De weg is 3,5 meter breed. Aan de oostzijde van de weg is een lichtgrijze strook aangebracht waarmee de effectieve wegbreedte 4 meter bedraagt. Er zijn enkele passeerhavens aanwezig om passeren te vergemakkelijken. Binnen de bebouwde kom staan woningen dicht op de rijbaan en bedraagt de wegbreedte 4,5 meter.

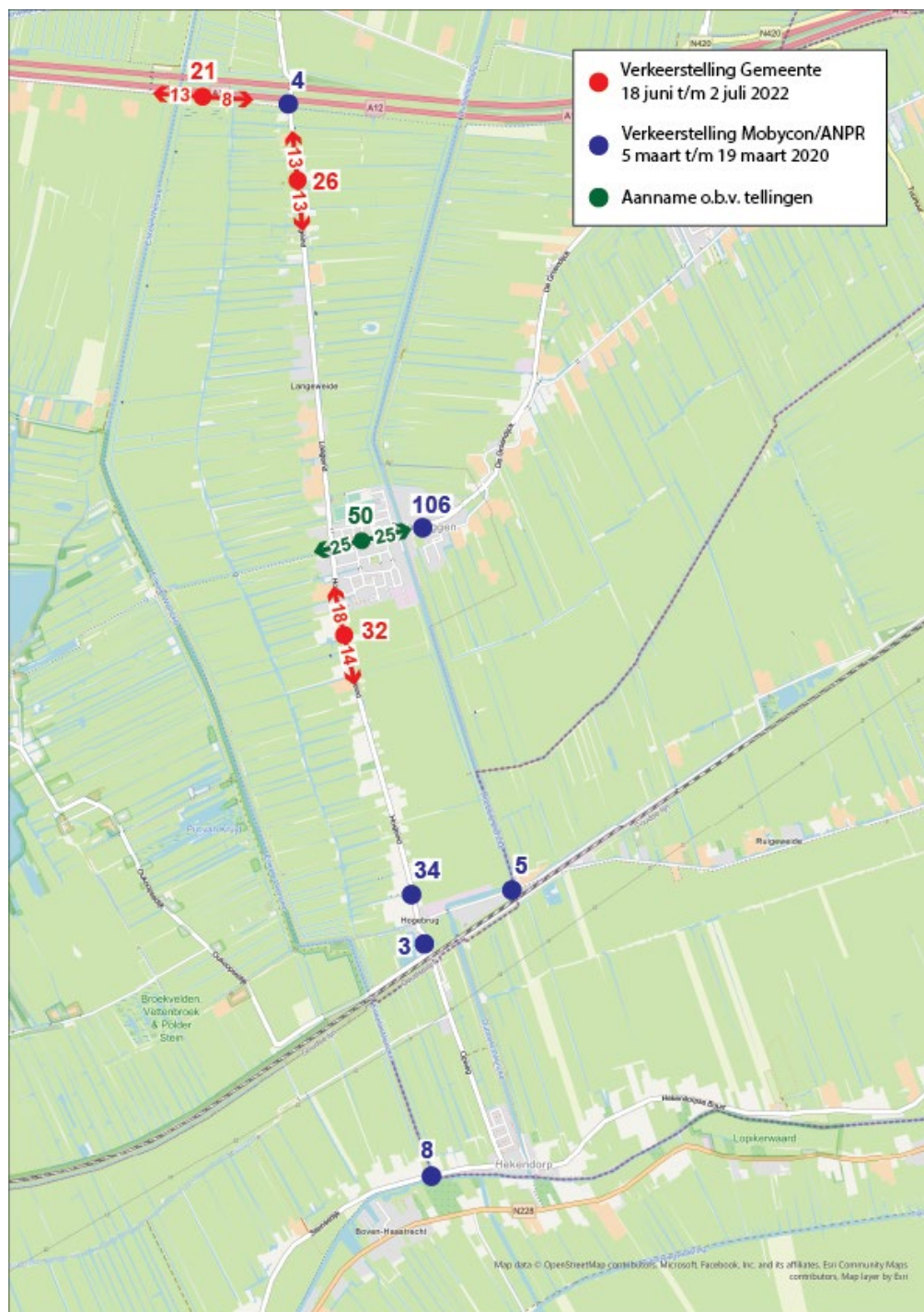


Conclusies vormgeving wegen

- De wegen in het gebied zijn krap gedimensioneerd en daarmee alleen geschikt voor een beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer, zowel autoverkeer als vrachtverkeer.
- De Kerkweg is breder, maar daar is leefbaarheid en verkeersveiligheid vanwege woningen dicht op de weg en meer kwetsbare verkeersdeelnemers een knelpunt. De Groendijk is geschikt om meer vrachtverkeer te verwerken. Andere wegen niet.
- Om schade aan de weg en bermen te voorkomen zijn maximum tonnages op Laageind en Hogebrug ingesteld, soms aangevuld met lengte en breedtebeperkingen. Deze restricties lijken niet gebiedsbreed uniform toegepast.

2.3 Gebruik van de wegen

In deze paragraaf is het gebruik van de wegen door vrachtverkeer in beeld gebracht. Ook is een ongevalanalyse uitgevoerd om in beeld te krijgen waar ongevallen geregistreerd zijn. In de onderstaande afbeelding is de hoeveelheid vrachtverkeer te zien. Getallen zonder pijlen betreffen doorsnede tellingen. Met pijl is het vrachtverkeer per richting weergegeven.



Afbeelding 2.3 Hoeveelheid vrachtverkeer per etmaal

Mobycon heeft als onderdeel van het eerdere onderzoek op verschillende locaties rondom Driebruggen verkeerstellingen uitgevoerd door middel van camera's. Daarnaast heeft de Gemeente Bodegraven-Reeuwijk in 2022 verkeerstellingen uitgevoerd met telslangen. Met deze tellingen kan een beeld worden gevormd van de intensiteiten vrachtverkeer rondom Driebruggen. Het gemiddelde aantal vrachtwagens per etmaal op een werkdag, is weergegeven in figuur 2.3.

De hoogste gemiddelde intensiteit is gemeten op de Groendijk in Driebruggen (106 vrachtwagens per etmaal). De intensiteit op Hoogeind en Laageind is een stuk lager. Hiermee kan de conclusie worden getrokken dat een groot deel van het vrachtverkeer op de Groendijk een bestemming heeft in Driebruggen. Dit kan onder andere te maken hebben met de bedrijven aan de Esdoornstraat.

Daarnaast valt op dat op Hoogeind gemiddeld 34 vrachtwagens per etmaal zijn geteld. De gemiddelde intensiteit op de omliggende telpunten ten zuiden (Hogebrug en Negen Viertel) is een stuk lager. Waarschijnlijk rijdt het grootste deel van het vrachtverkeer heen en terug via Driebruggen richting A12.

Uit het rapport van Mobycon blijkt dat de gemeten intensiteiten in het onderzoeksgebied over het algemeen bij de functie van de wegen passen. Daarnaast is geconcludeerd dat de intensiteiten acceptabel zijn ten opzichte van de weginrichting. Wel viel op dat de intensiteit op de Groendijk (binnen de bebouwde kom) al relatief hoog is ten opzichte van de acceptabele intensiteiten. Dit is ook de weg waar de meeste vrachtwagens zijn gemeten (106 gemiddeld per etmaal).

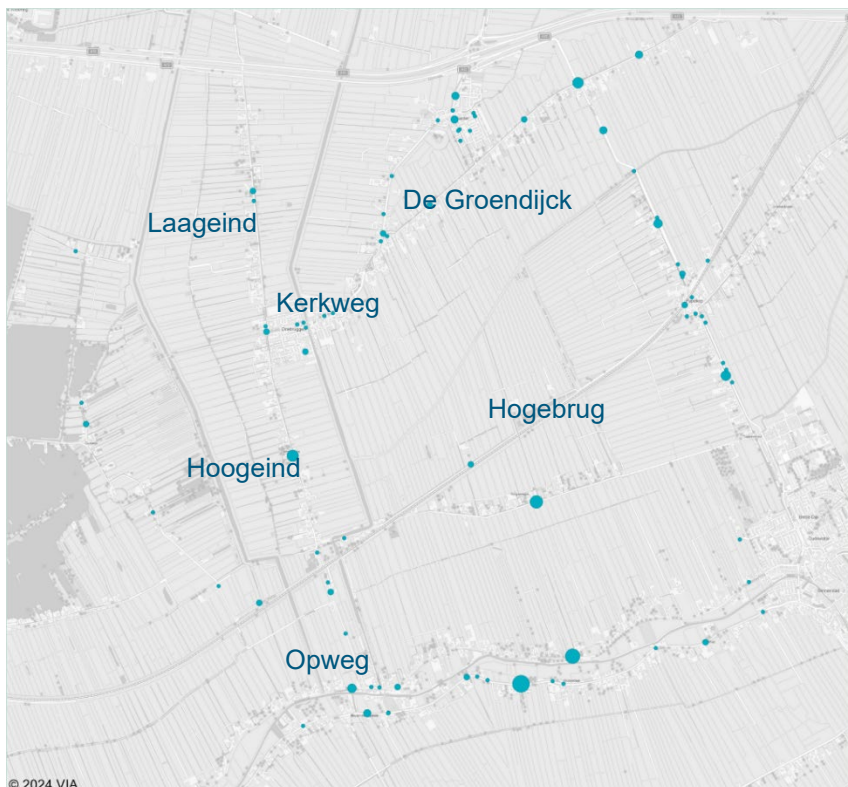
Conclusies verkeerstellingen

- Een groot deel van het vrachtverkeer op de Groendijk heeft een bestemming in Driebruggen.
- Het vrachtverkeer op Hoogeind ontsluit zich voornamelijk via het noorden over de Groendijk en is ook de meest directe route naar de A12.

Ongevallen analyse

Bij deze ongevallen analyse is gebruik gemaakt van ViaStat. Hier zijn alle geregistreerde ongevallen van 1 januari 2014 tot 31 december 2023 meegenomen. Eerst is er gekeken naar het totaal aantal ongevallen en het aantal ongevallen met slachtoffers. Daarna zijn de ongevallen gesplitst op basis van betrokken modaliteiten. Dit gaat om ongevallen met fiets en vrachtauto. Landbouwverkeer is niet beschikbaar als modaliteit in ViaStat, deze is dus niet meegenomen in de analyse.

In figuur 2.4. is het totaal aantal ongevallen rondom Driebruggen weergegeven. In figuur 2.5 is het aantal ongevallen met slachtoffer te zien. Op deze kaarten is te zien dat in en rondom Driebruggen een aantal ongevallen hebben plaatsgevonden. De ongevallen op Laageind en Hoogeind zijn ook ongevallen met slachtoffers.

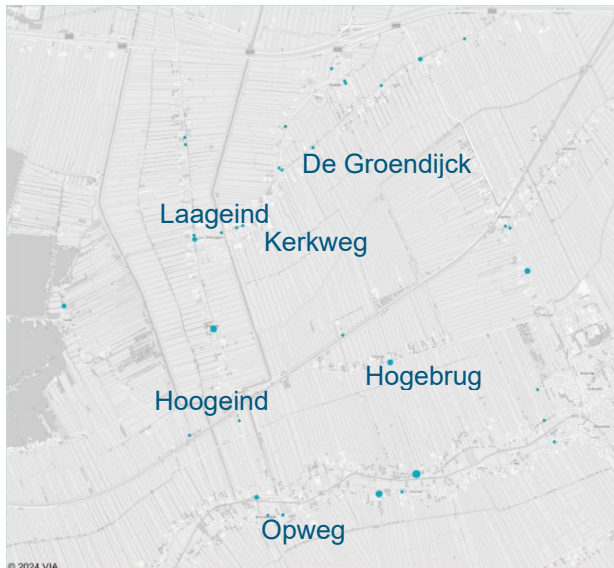


Figuur 2.4 Ongevallenbeeld totaal 2014-2023



Figuur 2.5 Ongevallen met slachtoffer 2014-2023

In figuur 2.6. zijn de ongevallen weergegeven waar een fiets, e-bike of bromfiets bij betrokken is. Hier valt op dat de ongevallen op Laageind en Hoogeind een fiets, e-bike of bromfiets als betrokkene hebben. Ook zijn er een aantal ongevallen in Driebruggen met deze modaliteiten.



Figuur 2.6 Ongevallen fiets, e-bike, bromfiets 2014-2023

In figuur 2.7 zijn de ongevallen weergegeven waar een vrachtauto bij betrokken is geweest. Hier valt op dat er in Driebruggen en de omliggende wegen er geen ongevallen zijn geregistreerd met een vrachtauto. Het vrachtverkeer zorgt dus niet voor extra ongevallen op deze wegen. Echter kan de aanwezigheid van vrachtwagens nog wel een onveilig gevoel creëren bij overige weggebruikers. Dat gaat om subjectieve verkeersveiligheid.



Figuur 2.7 Ongevallen vrachtauto 2014-2023

Conclusie ongevallen analyse

- Er zijn geen geregistreerde ongevallen waar vrachtverkeer bij betrokken is.
- Ongevallenconcentraties zijn niet aanwezig.
- Opvallend is dat ongevallen met fietsverkeer veelal direct met letsel zijn.

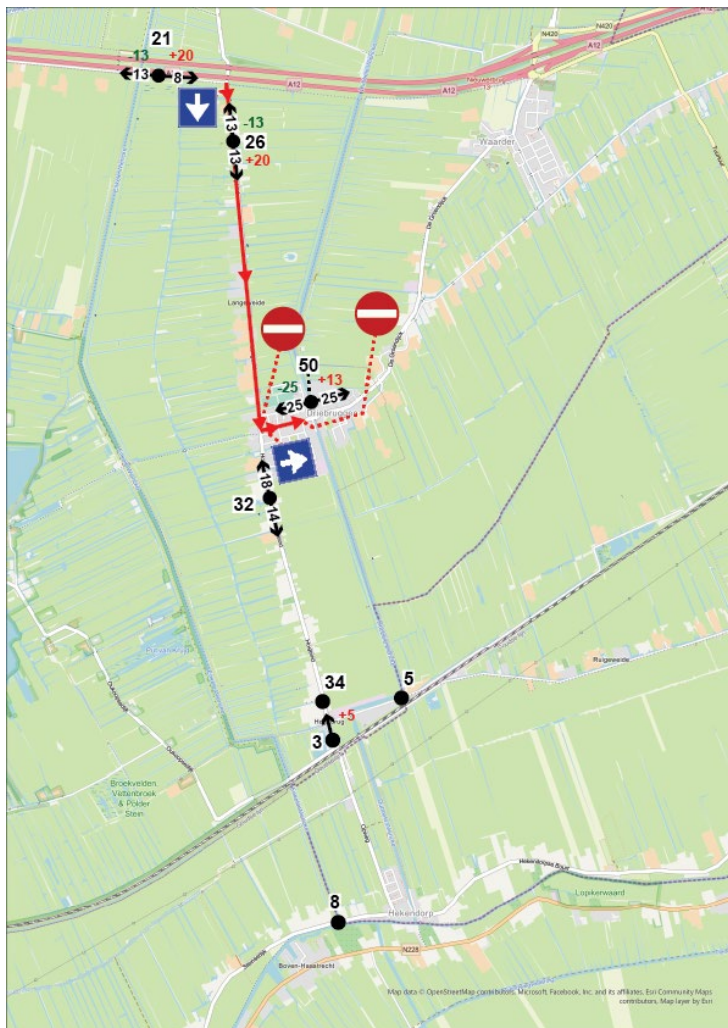
3. Effect van varianten vrachtverkeerwerende maatregelen

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgestelde varianten met inrijdverboden en éénrichtingsverkeer voor de wegen rond Driebruggen in beeld gebracht. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten van kracht.

- Voor de hoeveelheid vrachtverkeer op Hoogeind en Laageind zijn verkeerstellingen gebruikt.
- Voor de hoeveelheid vrachtverkeer bedraagt deze ter hoogte van de Kerkweg nabij de brug over de Dubbele Wiericke circa 106 vrachtwagens. Echter net west van de brug wordt via de Esdoornstraat nog een bedrijventerrein ontsloten dat ook vrachtverkeer genereert, maar waarschijnlijk geen vrachtverkeer dat westwaarts richting Hoogeind en Laageind rijdt. Daarom zal ten westen van de Esdoornstraat de hoeveelheid vrachtverkeer circa 50 vrachtwagens per etmaal bedragen. Dit is ook meer in lijn met de hoeveelheden geteld vrachtverkeer op Laageind en Hoogeind.
- Vrachtverkeer aan het zuiden van Hoogeind zal andere routekeuzes gaan maken indien er maatregelen op de Kerkweg worden genomen. Een percentage vrachtverkeer zal vanwege reistijd zuidwaarts gaan rijden richting Oudewater. Die reistijd is ongeveer hetzelfde als via Laageind naar A12.

Variant 2 inrijdverbod Kerkweg in westelijke richting en inrijdverbod Laageind in noordelijke richting

Deze variant is gelijk aan variant 1, maar dan zijn de inrijdverboden in tegenovergestelde richting geplaatst. Men mag niet vanuit het oosten de Kerkweg inrijden en niet vanuit het zuiden het Laageind op. De effecten op de hoeveelheid verkeer op beide wegen is in principe hetzelfde alleen dan vanuit de andere richting.



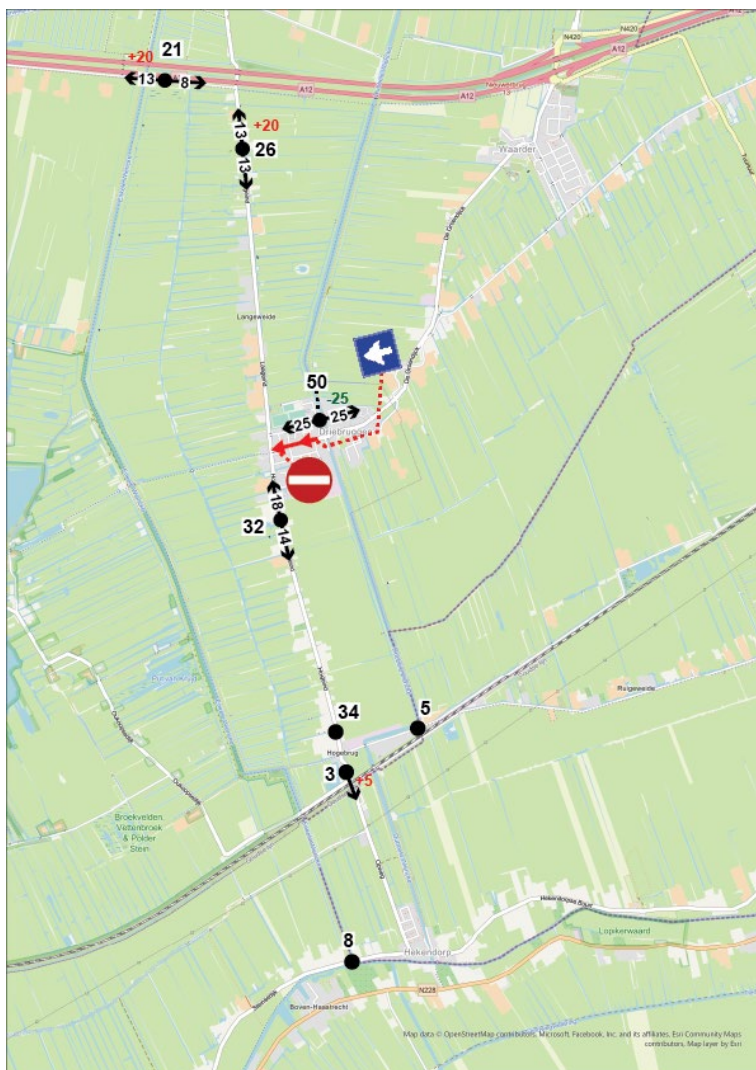
Afbeelding 3.2. verkeersmaatregelen en verwacht effect op hoeveelheid vrachtverkeer

Conclusie variant 2.

Conclusie is min of meer dezelfde als in variant 1. De netto afname van vrachtverkeer op de Kerkweg is beperkt doordat er extra verkeer dat via Laageind naar het noorden wil rijden en dit niet meer mag doen, nu via de Kerkweg in oostelijke richting zal rijden. De toename van vrachtverkeer op Laageind is behoorlijk ten opzichte van de huidige situatie ondanks instellen éénrichtingsverkeer.

Variante 3. Instellen inrijdverbod Kerkstraat in oostelijke richting

Bij het instellen van een inrijdverbod op de Kerkstraat verdwijnt ongeveer de helft van het verkeer op de Kerkstraat. De circa 25 vrachtwagenbewegingen verplaatsen zich naar het Laageind. Omdat de alternatieve route vanuit Hoogeind zuid via Laageind en Parallelweg naar A12 ongeveer even lang duurt als de route via het zuidoosten naar A12 via de Johan J. Vierbergenweg en Tuurluur naar A27, schatten we in dat van de 25 vrachtbewegingen er 5 via het zuiden worden afgewikkeld.



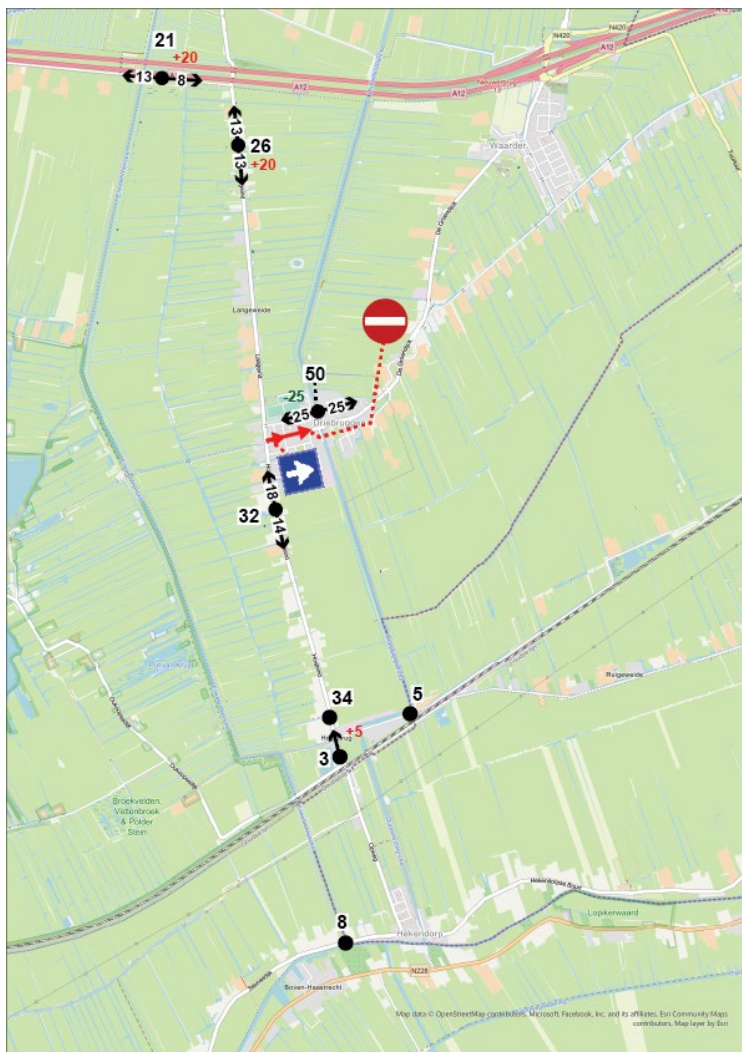
Afbeelding 3.3. verkeersmaatregelen en verwacht effect op hoeveelheid vrachtverkeer

Conclusie variant 3.

Deze variant heeft het meest effect op de afname van de hoeveelheid vrachtverkeer op de Kerkweg. Het nadeel is de toename van 20 vrachtverkeersbewegingen op het Laageind. De trefkans tussen twee vrachtwagens neemt toe en de grotere hoeveelheid vrachtverkeer kan leiden tot weg en bermschades en heeft een negatieve impact op leefbaarheid. Tot slot neemt het comfort voor fietsers af terwijl Laageind wel onderdeel uitmaakt van een recreatieve fietsroute.

Variant 4. inrijdverbod vrachtwagens Kerkweg in westelijke richting

In deze variant mag vrachtverkeer vanuit Laageind en Hoogeind niet de Kerkweg in, wat leidt tot een afname van 25 vrachtwagens op de Kerkweg. Het gevolg hiervan is dat deze 25 vrachtwagens nu via Laageind het gebied verlaten met 20 extra vrachtverkeersbewegingen en 5 extra vrachtwagens die vanuit Hoogeind en Opweg via het zuidoosten het gebied verlaten.



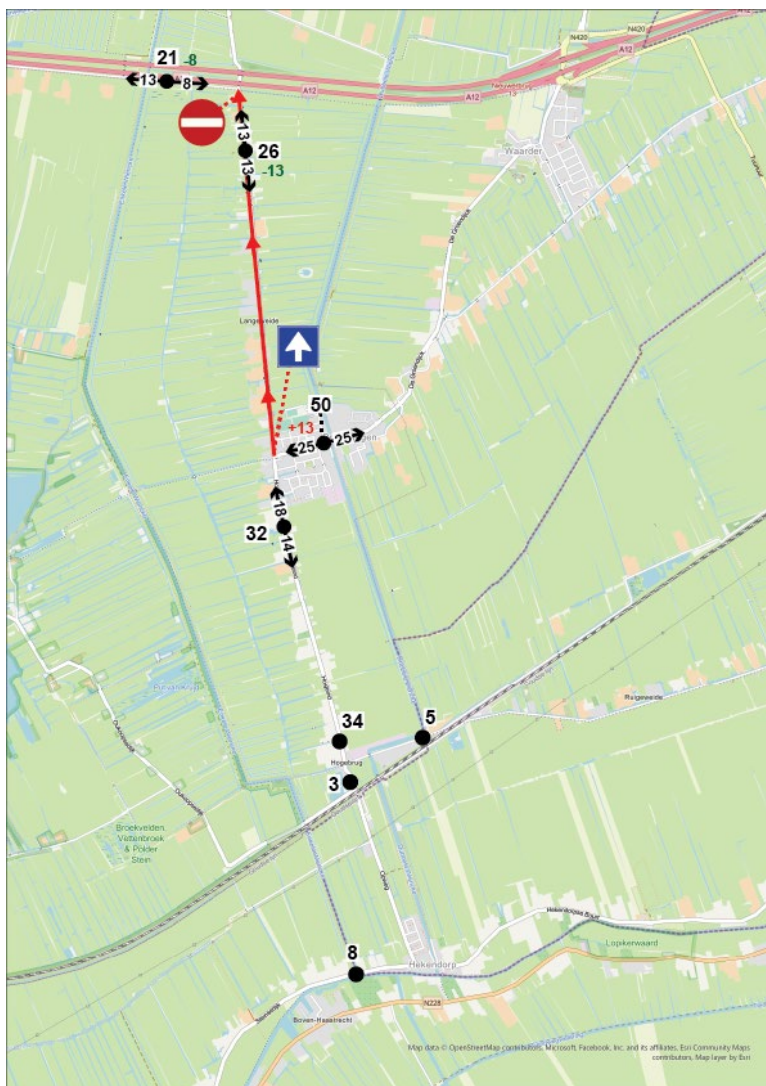
Afbeelding 3.4. verkeersmaatregelen en verwacht effect op hoeveelheid vrachtverkeer

Conclusie van variant 4.

Variant 4 is in feite gelijk aan variant 3. Ook deze variant zorgt voor een forse toename van vrachtverkeer op Laageind, wat gevolgen heeft voor leefbaarheid, comfort voor de fietsers en de grotere kans op vastrijden van vrachtwagens. De afname van vrachtverkeer op de Kerkweg is wel groter dan in variant 1 en 2.

Variant 5. inrijdverbod op Laageind in zuidelijke richting

In deze variant mag vrachtverkeer niet langer vanuit het noorden het Laageind in. Consequentie hiervan is dat dit vrachtverkeer waarschijnlijk de route via de Kerkweg gaat nemen. Dat betekent een toename van circa 13 vrachtverkeerbewegingen op de Kerkweg richting Laageind.



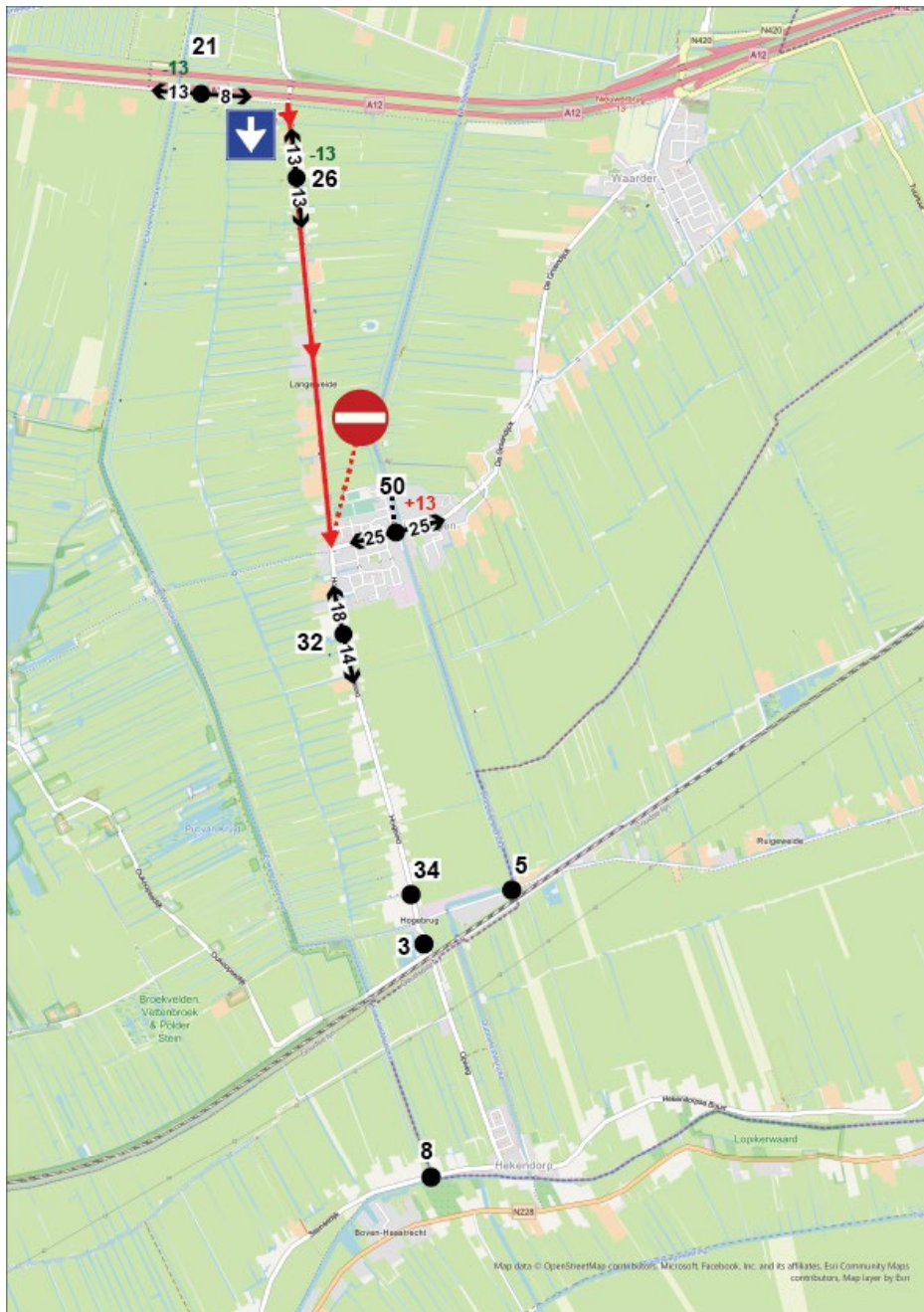
Afbeelding 3.5. Verkeersmaatregelen en verwacht effect op hoeveelheid vrachtverkeer

Conclusie effect variant 5.

Door het instellen van éénrichtingsverkeer neemt de hoeveelheid vrachtverkeer op de Kerkweg juist toe. Vooral inwoners van Driebruggen hebben om maatregelen gevraagd. Met deze maatregel rijdt er meer vrachtverkeer door de kern heen.

Variant 6. inrijdverbod Laageind in noordelijke richting.

Deze variant is dezelfde als in variant 5 alleen mag vrachtverkeer in noordelijke richting niet meer via Laageind rijden. Het gevolg van deze maatregel is dat dit verkeer in plaats van via Laageind juist via de Kerkweg gaat rijden.



Afbeelding 3.6. Verkeersmaatregelen en verwacht effect op hoeveelheid vrachtverkeer

Conclusie effect variant 6.

Gevolg van deze maatregel is net zoals in variant 5 een toename van vrachtverkeerbewegingen op de Kerkstraat in oostelijke richting. Daarmee rijdt er juist meer vrachtverkeer door de kern Driebruggen.

4. Conclusie en aanbevelingen

Conclusie

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.

Uit de analyse is gebleken dat bewoners van de Kerkweg subjectieve verkeersonveiligheid ervaren door de aanwezigheid van vrachtverkeer. Dit is niet verwonderlijk vanwege de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals schoolkinderen die ook gebruik maken van de Kerkweg en deze oversteken. Uit de ongevallen analyse blijkt echter dat er geen ongevallen met vrachtverkeer plaats hebben gevonden.

De plannen om in het gebied vrachtverkeer anders te sturen zijn met name ingegeven om de kern van Driebruggen te ontlasten, in casu de Kerkweg. Echter ligt de Kerkweg in de verlengde van de Groendijk, de weg die de meest directe verbinding vormt van het gebied naar de A12 en die bovendien geschikt is om vrachtverkeer te faciliteren. Maatregelen op de Kerkweg hebben een direct effect op de hoeveelheid vrachtverkeer op de andere wegen en dan met name Laageind.

Eventuele maatregelen om de Kerkweg te ontlasten zorgen voor een toename van vrachtverkeer, met name op het Laageind. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid op het Laageind. Hierbij speelt in vergelijking met de Kerkstraat mee dat het wegprofiel een stuk krapper is en een toename van het vrachtverkeer leidt tot bermschades. Vrachtverkeer zal bij passages moeten uitwijken naar de berm, die daar niet geschikt voor is. De aanwezige gewichtsbependingen vormen in het kader van aankomend groot onderhoud ook een thema. Volle vrachtwagens overschrijden het maximumgewicht wat zal leiden tot extra beheerkosten vanwege verzakkingen en beschadigingen aan het wegdek. Meer vrachtverkeer op Laageind zal leiden tot meer en sneller schade aan weg en berm.

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

Conclusie

- Het vrachtverkeer in het gebied is voornamelijk gebiedseigen.
- Er hebben zich geen ongevallen met vrachtverkeer op de wegen rond Driebruggen voorgedaan.
- Instellen éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer in combinatie met inrijdverboden voor vrachtverkeer wordt niet gezien als een effectieve maatregel. Andere wegen in het gebied zijn (ook) ongeschikt om meer verkeer te verwerken en daarmee is er eerder sprake van een verplaatsing van knelpunten dan het bieden van een oplossing.

Aanbevelingen

De bedrijven in de kern Driebruggen kunnen bij vertrek gedwongen worden om richting de Groendijk het gebied te verlaten. Dit kan een beperkt effect op de hoeveelheid vrachtverkeer op de Kerkweg geven. Het verbieden van vrachtverkeer op Hoogeind en Laageind om de Kerkweg te ontlasten zien we niet als een haalbare, effectieve oplossing. Het leidt tot een omrijdfactor en de Kerkweg is minder krap gedimensioneerd dan Hoogeind en Laageind.

Ander oplossingsrichtingen zijn niet direct voorhanden. Het zuidelijke cluster bedrijven op Hoogeind zou ook gedeeltelijk kunnen afwikkelen via de Opweg. Hier zijn enkele passeerhavens gerealiseerd waardoor met name langzaam verkeer even kan wachten tot een vrachtwagen is gepasseerd, maar het zou tot wat extra vrachtverkeer leiden op het wegennet van een andere wegbeheerder.

De hoeveelheid vrachtverkeer is niet dermate groot dat dit grote investeringen aan het wegennet of nieuwe infrastructuur vraagt. Een rondweg om Driebruggen voor de circa 100 vrachtverkeerbewegingen op een gemiddelde werkdag, rechtvaardigen een dergelijke investering niet. Vooral omdat ter hoogte van het meetpunt ook bestemmingsvrachtverkeer in Driebruggen rijdt. Het is beter met de betreffende bedrijven te praten of een bedrijfsverhuizing een mogelijke optie is, het gebied uit.

Faciliteren vrachtverkeer door aanbrengen passeerhavens

Bij groot onderhoud aan Hoogeind en Laageind is het aan te bevelen om enkele passeerhavens te realiseren om passeren te vergemakkelijken en daarmee ook de positie van langzaam verkeer te verbeteren.

Dat Hoogeind en Laageind eigenlijk ongeschikt zijn voor passages met vrachtverkeer, zorgt ervoor dat het verkeer verkeersveilig gedrag vertoont. Men moet even op elkaar wachten en kan elkaar stapvoets passeren. Het aanbrengen van passeerhavens is een maatregel die passeren vergemakkelijkt. Op basis van CROW-richtlijnen worden passeerhavens minimaal om de 150 meter en maximaal om de 300 meter gerealiseerd en moeten een lengte hebben van 20 meter.

Passeerhavens bieden verschillende voordelen, vooral op smalle wegen of paden waar het moeilijk is voor voertuigen om elkaar te passeren. De voordelen:

- **Verkeersveiligheid:** Ze verminderen het risico op ongevallen door voertuigen een veilige plek te bieden om elkaar te passeren.
- **Verkeersdoorstroming:** Ze helpen de doorstroming van het verkeer te verbeteren, vooral op wegen met veel verkeer of smalle wegen.
- **Vermindering van wachttijden:** Ze verminderen de wachttijden voor voertuigen die anders zouden moeten wachten om te passeren.
- **Bescherming van de weg:** Ze helpen schade aan de weg te voorkomen door te voorkomen dat voertuigen de berm gebruiken om elkaar te passeren en die vervolgens beschadigen.



Er is op Hoogeind in 7 passeerhavens voorzien (Bron: Onderzoek en Engineering Hoogeind en Laageind, definitief ontwerp, tek.nr W24-40506-DO-03). De tussenliggende afstanden van de passeerhavens liggen rond de 300 meter zoals het CROW ook aanbeveelt.

Op het Laageind hebben bewoners aangegeven geen behoefte te hebben aan passeerhavens. Als argument wordt genoemd dat men vreest voor een toename van vrachtverkeer indien dit beter wordt gefaciliteerd. Er zijn echter wel argumenten om ook hier over te gaan tot de aanleg van passeerhavens om de circa 300 meter, zoals:

- Niet aanbrengen van de passeerhavens zal op termijn weer leiden tot bermschades en schadebeelden aan de weg zelf
- Positie fietser blijft in het geding komen op de smalle weg van Laageind terwijl het wel onderdeel uitmaakt van het recreatieve fietsknoppennetwerk.
- Angst voor een toename van vrachtverkeer lijkt niet gegrond. Er rijdt nagenoeg uitsluitend vrachtverkeer dat in het gebied dient te zijn. Er zal niet plots veel tijdswinst worden behaald.
- Passeerhavens hebben niet alleen nut voor vrachtverkeer. Ook ander verkeer krijgt een betere mogelijkheid om elkaar te passeren.



Afbeelding 5.1. Mogelijke locaties passeerhavens Laageind

Op bovenstaande afbeelding is indicatief weergegeven waar passeerhavens zouden kunnen komen op Laageind. Punt 1 is een bestaand kruispunt dat informeel al dienstdoet als passeermogelijkheid. Het zou in dit geval gaan om 7 nieuwe passeerhavens. Kosten hiervan bedragen circa € 5.1.2f per haven. Voor het gedeelte Hoogeind komen de kosten op € 5.1.2f. Dit is inmiddels in het ontwerp verwerkt. Voor Laageind zal bij het realiseren van 7 extra passeerhavens een bedrag van € 5.1.2f extra beschikbaar dienen te worden gesteld.

Aanbevelingen

- De bedrijven binnen de kern Driebruggen kunnen worden gedwongen om via de Groendijck te rijden. Onbekend is echter of die bedrijven van de route Kerkweg gebruik maken en welke effect deze maatregel heeft. Hiervoor is het aan te bevelen om met die bedrijven het gesprek over routing aan te gaan.
- De aard en omvang van het vrachtverkeer is niet zodanig dat dit verkeerskundig gezien grote maatregelen rechtvaardigt.
- Een kans wordt gezien in faciliteren van het verhuizen van bedrijven het gebied uit.
- Om kapotrijden van bermen te voorkomen en vergemakkelijken passeren wordt geadviseerd om naast 7 passeerhavens op Hoogeind ook 7 passeerhavens op Laageind aan te brengen.

Variant	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid/vermindering overlast	Doorstroming	Effecten t.o.v. huidig gebruik
1. 	<u>Kerkweg en Laageind:</u> Minder vrachtbewegingen <u>Hoogeind:</u> ongewijzigd gebruik <u>Kerkweg en Laageind:</u> Risico op ongeval neemt iets af <u>Hoogeind:</u> Risico op ongeval blijft onverminderd aanwezig.	<u>Kerkweg en Laageind:</u> Minder overlast vrachtverkeer <u>Hoogeind:</u> overlast vrachtverkeer blijft onverminderd aanwezig.	Schade aan wegen, straatmeubilair en bermen blijft aanwezig.	<u>Laageind:</u> 5.1.2e <u>Hoogeind:</u> 5.1.2e <u>Kerkweg:</u> 5.1.2e
2. 	<u>Kerkweg en Laageind:</u> Minder vrachtbewegingen <u>Hoogeind:</u> ongewijzigd gebruik. <u>Kerkweg en Laageind:</u> Risico op ongeval neemt iets af <u>Hoogeind:</u> Risico op ongeval blijft onverminderd aanwezig	<u>Kerkweg en Laageind:</u> Minder overlast vrachtverkeer <u>Hoogeind:</u> overlast vrachtverkeer blijft onverminderd aanwezig.	<u>Laageind en Hoogeind:</u> Zonder aanpassingen aan de wegen (verbreding/aanbrengen van passeerplaatsen) blijft doorstroming een knelpunt. Schade aan wegen, straatmeubilair en bermen blijft aanwezig.	<u>Laageind:</u> 5.1.2e <u>Hoogeind:</u> 5.1.2e <u>Kerkweg:</u> 5.1.2e
3.	<u>Kerkweg:</u> Minder vrachtbewegingen	<u>Kerkweg:</u> Minder overlast vrachtverkeer	<u>Laageind en Hoogeind:</u> Zonder aanpassingen	<u>Laageind:</u> 5.1.2e

	<u>Laageind:</u> Toename van vrachtbewegingen <u>Hoogeind:</u> ongewijzigd gebruik. <u>Hoogeind:</u> Risico op ongeval blijft onverminderd aanwezig. <u>Laageind:</u> Risico op ongeval neemt toe, <u>Kerkweg:</u> Risico op ongeval neemt iets af	<u>Laageind:</u> Toename overlast vrachtverkeer <u>Hoogeind:</u> Overlast vrachtverkeer blijft onverminderd aanwezig.	aan de wegen (verbreding/aanbrengen van passeerplaatsen) blijft doorstroming een knelpunt. Schade aan wegen, straatmeubilair en bermen blijft aanwezig.	Hoogeind: 5.1.2e Kerkweg: 5.1.2e
4. 	<u>Kerkweg:</u> Minder vrachtbewegingen <u>Laageind:</u> Toename van vrachtbewegingen <u>Hoogeind:</u> ongewijzigd gebruik. <u>Hoogeind:</u> Risico op ongeval blijft onverminderd aanwezig. <u>Laageind:</u> Risico op ongeval neemt toe,	<u>Kerkweg:</u> Minder overlast vrachtverkeer <u>Laageind:</u> Toename overlast vrachtverkeer <u>Hoogeind:</u> Overlast vrachtverkeer blijft onverminderd aanwezig.	<u>Laageind en Hoogeind:</u> Zonder aanpassingen aan de wegen (verbreding/aanbrengen van passeerplaatsen) blijft doorstroming een knelpunt. Schade aan wegen, straatmeubilair en bermen blijft aanwezig.	Laageind: 5.1.2e Hoogeind: 5.1.2e Kerkweg: 5.1.2e

	<u>Kerkweg</u>: Risico op ongeval neemt iets af.			
5. 	<u>Kerkweg</u>: Aantal vrachtbewegingen blijft onverminderd aanwezig. <u>Hoogeind</u>: aantal vrachtbewegingen blijft onverminderd aanwezig. <u>Laageind</u>: Minder vrachtbewegingen <u>Hoogeind en Kerkweg</u>: Risico op ongeval blijft onverminderd aanwezig. <u>Laageind</u>: Risico op ongeval neemt iets af.	<u>Kerkweg en Hoogeind</u>: Overlast vrachtverkeer blijft onverminderd aanwezig. <u>Laageind</u>: Overlast vrachtverkeer neemt af.	<u>Laageind en Hoogeind</u>: Zonder aanpassingen aan de wegen (verbreding/aanbrengen van passeerplaatsen) blijft doorstroming een knelpunt. Schade aan wegen, straatmeubilair en bermen blijft aanwezig.	<u>Laageind</u>: 5.1.2e <u>Hoogeind</u>: 5.1.2e <u>Kerkweg</u>: 5.1.2e
6. 	<u>Kerkweg</u>: Aantal vrachtbewegingen blijft onverminderd aanwezig. <u>Hoogeind</u>: Antal vrachtbewegingen blijft onverminderd aanwezig. <u>Laageind</u>: Minder vrachtbewegingen	<u>Kerkweg en Hoogeind</u>: Overlast vrachtverkeer blijft onverminderd aanwezig. <u>Laageind</u>: Overlast vrachtverkeer neemt af.	<u>Laageind en Hoogeind</u>: Zonder aanpassingen aan de wegen (verbreding/aanbrengen van passeerplaatsen) blijft doorstroming een knelpunt. Schade aan wegen, straatmeubilair en bermen blijft aanwezig.	<u>Laageind</u>: 5.1.2e <u>Hoogeind</u>: 5.1.2e <u>Kerkweg</u>: 5.1.2e

	<u>Hoogeind en Kerkweg:</u> Risico op ongeval blijft onverminderd aanwezig.			
	<u>Laageind:</u> Risico op ongeval neemt iets af.			