

Overzicht beleidsdocumenten

- 1 **Uitwegenbeleid**
- 2 **Beleidsnota bewegwijzering**
- 3 **Route gevaarlijke stoffen**
- 4 **Beleidsregel gehandicaptenparkeerplaats op kenteken**
- 5 **Wegsleepverordening**

Overzicht beleidsdocumenten



Uitwegenbeleid



gemeente
Hardinxveld-Giessendam

Beleidsnotitie Uitwegen

Vastgesteld door B&W op: 12 juli 2005
Treedt in werking met ingang van: 1 augustus 2005

Inleiding

Onder een uitweg wordt verstaan de constructie ter ontsluiting door middel van voertuigen zoals bedoeld in artikel 1.1 onder e. van de Algemene Plaatselijke Verordening Hardinxveld-Giessendam van percelen ten behoeve van woonhuizen, bedrijven of landbouwgronden. Ten aanzien van een (mogelijke) uitweg dient duidelijkheid te zijn ten aanzien van toelaatbaarheid, vormgeving, gebruik en onderhoud.

Regelmatig wordt de gemeente door derden om medewerking verzocht inzake het gebruik van haar wegen voor de ontsluiting van percelen ten behoeve van woonhuizen, bedrijven, instellingen, landbouwgronden etc.

Op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening Hardinxveld-Giessendam APV) is onder meer het maken en veranderen van een uitweg vergunningplichtig. Daarnaast zal de gemeente veelal ook privaatrechtelijk medewerking dienen te verlenen omdat de uitweg (gedeeltelijk) op haar eigendom wordt gesitueerd.

Toelaatbaarheid van uitwegen

Uitwegen veroorzaken een verstoring voor het 'doorgaande' verkeer en zijn potentiële conflictpunten. De mate van verstoring is evenredig met de intensiteit, van het gebruik van de uitweg en de ter plaatse van kracht zijnde maximumsnelheid. Van belang is ook om onderscheid te maken in de wijze van het gebruik. Dit betekent evenwel dat uitwegen die niet of weinig gebruikt worden toch verstoring teweeg brengen. Vanwege de waarneembaarheid van de uitweg voor een weggebruiker vraagt dit aandacht en in principe anticipatie in het weggedrag. Deze anticipatie is, afhankelijk van de functie van de weg, al dan niet acceptabel.

Een ander argument om uitwegen niet zonder meer toe te staan is dat door aanwezigheid van veel uitwegen het attentieniveau van de weggebruiker, op plaatsen waar daadwerkelijk uitwisseling plaatsvindt, niet optimaal is.

Het Nederlandse wegennet, waaronder ook het wegennet in de gemeente Hardinxveld-Giessendam, is opgedeeld in een drietal wegcategorieën met elke een eigen karakteristieke functie en (gewenste) vormgeving. De onderverdeling bestaat uit Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen. De enige stroomweg die in de gemeente Hardinxveld-Giessendam wordt onderscheiden is Rijksweg 15. Deze weg is in beheer en eigendom van de Staat der Nederlanden. De gemeente Hardinxveld-Giessendam maakt beleidsmatig een onderscheid in uitwegen op Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen.

- Gebiedsontsluitingswegen

Ten aanzien van uitwisselpunten is het uitgangspunt dat geen erfaansluitingen¹ behoren te worden toegestaan. Indien mogelijk wordt gekozen voor alternatieve oplossingen, zoals ontsluiting via het wegennet van een lagere orde c.q. parallelvoorziening of een gemeenschappelijke uitweg.

- Erftoegangswegen

De erftoegangsweg² ontsluit de afzonderlijke woningen, kantoren, bedrijven, boerderijen, (sport)terreinen, landbouwpercelen et cetera. Op de erftoegangsweg vindt zowel op wegvakken (erfaansluiting) als op kruispunten uitwisseling van verkeer plaats. Een uitweg wordt, voor zover deze noodzakelijk is voor ontsluiting, op een erftoegangsweg in het algemeen toegestaan, tenzij het belang van de bruikbaarheid van de weg, de verkeersveiligheid, de bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente en/of de bescherming van groenvoorzieningen wordt geschaad.

¹ Een erfaansluiting is de fysieke verbinding van een erf/perceel met de openbare weg.

² Op een erftoegangsweg komen meerder erfaansluitingen uit. De functie van een erftoegangsweg is om verkeer van de afzonderlijke erven af te wikkelen naar gebiedsontsluitingswegen. Hierbij staat het niet de verkeersfunctie, maar het verblijven centraal.

Bij percelen die reeds over een ontsluiting beschikken wordt in beginsel geen nieuwe uitweg toegestaan indien de noodzaak hiervan niet aantoonbaar is.

Wettelijk kader

Op grond van artikel 2.1.5.3 van de Algemene Plaatselijke Verordening Hardinxveld-Giessendam (APV) luidt als volgt:

1. Het is verboden om zonder vergunning van burgemeester en wethouders:
 - a. een uitweg te maken naar de weg;
 - b. van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg;
 - c. verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.
2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder weg verstaan hetgeen artikel 1 van de wegenverkeerswet daaronder verstaat.
3. Een vergunning kan worden geweigerd in het belang van:
 - a. de bruikbaarheid van de weg;
 - b. het veilig en doelmatig gebruik van de weg;
 - c. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
 - d. de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente.
4. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor zover de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken, het Rijkswegenreglement of de Wegenverordening Zuid-Holland van toepassing is.

Met name de weigeringsgronden zoals opgenomen in het derde lid laten ruimte voor nadere invulling. Tot op heden heeft het ontbroken aan een eenduidig toetsingskader voor aanvragen voor het maken van een uitweg.

In de literatuur en jurisprudentie wordt algemeen het standpunt gehuldigd dat de bevoegdheid tot het verbinden van voorwaarden in beginsel aanwezig is in die gevallen waarin het al dan niet verlenen van de vergunning ter vrije beschikking staat van het beschikkende orgaan. Dit standpunt ligt ten grondslag aan artikel 1.4 APV (voorschriften en beperkingen). Op grond van dit artikel kunnen aan een vergunning voorschriften of beperkingen worden verbonden die strekken tot bescherming van de belangen in verband waarmee de vergunning is vereist.

Uitwerking weigeringsgronden

Zoals hiervoor is aangegeven, kan een vergunning in een viertal situaties worden geweigerd. Per weigeringsgrond zal een korte uitleg worden gegeven en worden nadere regels gesteld.

- Bruikbaarheid van de weg

Wanneer een uitweg wordt aangelegd, gaat dit bijna altijd ten koste van een parkeerplaats in het openbaar gebied. Een vergunning zal daarom in de regel worden geweigerd als over het algemeen de in een straat aanwezige parkeerruimte volledig wordt benut.

Het komt ook wel eens voor dat een verzoek betrekking heeft op een locatie waar momenteel een parkeervak aanwezig is. Een uitweg vanuit een garage of carport op eigen terrein moet qua ligging en qua breedte zodanig zijn gepland dat niet meer dan één parkeerplaats verloren gaat. Hiervan kan slechts worden afgeweken indien de situatie ter plaatse dit feitelijk onmogelijk maakt en geen alternatief voorhanden is dat niet strijdig is met enig ander voorschrift uit deze beleidsnotitie uitwegen. In het verlengde van de bruikbaarheid van de weg kunnen ook regels worden gesteld ter voorkoming van schade aan de weg of daarin/daaraan gelegen nutsvoorzieningen. Het kan voorkomen dat ten behoeve van de aanleg van een uitweg een aanpassing aan de constructie van de weg noodzakelijk is zoals het verplaatsen van een bovengrondse nutsvoorziening (zoals versterkerkast, controlekast e.d.) en/of ondergrondse nutsvoorziening (zoals brandkraan, afsluiter e.d.). Alvorens op de vergunningaanvraag kan worden beschikt, zal het desbetreffende nutsbedrijf ingelicht moeten worden en zal dit bedrijf de kosten van verplaatsing in beeld moeten brengen. De gemeente vraagt een kostenraming op bij het desbetreffende nutsbedrijf en laat deze kosten deel uitmaken van de totale

kosten voor aanleg van de uitweg. Het verplaatsen van een lichtmast wordt meegenomen in de kostenberekening van de aanlegkosten van de uitweg.

- Veilig en doelmatig gebruik van de weg

Een uitweg zal altijd op de openbare weg uitwegen. Het verlaten of indraaien van een uitweg zal het begin of het eind zijn van actief deelnemen aan het verkeer.

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt gestreefd naar één uitweg en een minimale breedte³. Iedere uitweg geeft namelijk een mogelijk conflictpunt tussen twee verkeersstromen, terwijl een extra brede uitweg de duidelijkheid in de voorrangssituatie kan ondermijnen. In de praktijk is derhalve slechts één uitrit per woning gebruikelijk en moet de noodzaak van een tweede uitweg bij een woning derhalve expliciet door de aanvrager worden aangetoond.

Daarnaast zal in de volgende situaties op een verzoek om een uitwegvergunning als regel in de volgende situaties afwijzend worden beschikt:

- binnen een afstand van 5 meter uit een kruispunt;
- binnen een afstand van 5 meter van een voetganger- of fietsoversteekplaats;
- binnen een afstand van 5 meter van een plaats waar bromfietzers op de rijbaan worden geleid;
- ter hoogte en over de lengte van op de rijbaan aangebrachte opstelstroken c.q. voorsorteevakken;
- bij onvoldoende uitzicht;
- wanneer voor de aanleg van de uitweg verkeerstekens moeten worden verplaatst naar een locatie die daartoe niet is geschikt, dan wel een locatie die strijdig is met de Uitvoeringsvoorschriften BABW⁴;

- Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving

Parkeren in de voortuin wordt als ontsierend beschouwd voor het uiterlijk aanzien van de gemeente. Wanneer een verzoek binnenkomt om bij eengezinswoningen in de voortuin te parkeren wordt dit verzoek normaliter afgewezen. Alleen wanneer naast de woning kan worden geparkeerd, kan positief worden beschikt op een aanvraag mits er geen redenen zijn de vergunning te weigeren op grond van een van de overige weigeringsgronden. (Deze beleidslijn wordt door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bevestigd in een uitspraak van 13 juli 1999 LJN:AA4198, Raad van State, H01.98. 1206)

Wel is het van belang om te omschrijven wat onder parkeren in de voortuin dient te worden verstaan.

Onder parkeren in de voortuin wordt verstaan dat het motorvoertuig vóór de voorgevelrooilijn en vóór de woning wordt geparkeerd. Parkeren vóór de voorgevelrooilijn, maar naast de woning wordt niet beschouwd als parkeren in de voortuin. Tussen de zijgevel van de woning en de erfgrans dient echter wel een afstand te bestaan van ten minste tweeënhalve (2,5) meter.

- Bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente

Soms wordt een aanvraag voor een uitweg ingediend waarbij een groenvoorziening wordt doorsneden. Indien er voldoende andere mogelijkheden bestaan tot uitwegen, zal een dergelijke uitwegvergunning worden geweigerd.

Zodra het voor de aanleg van een uitweg noodzakelijk is een groenstrook te doorkruisen, ofwel een boom te kappen, is een integraal advies van de beheerder groenvoorzieningen vereist. Brengt de beheerder groenvoorzieningen een negatief advies uit, dan is dit reden om de uitwegvergunning te weigeren.

³ Voor woningen geldt een standaardbreedte van 3 meter (nettobreedte). Indien meer dan één uitweg wordt aangevraagd, mogen beide uitwegen gezamenlijk niet breder zijn dan 6 meter. Wanneer de aanvraag kan worden gecombineerd met een naastgelegen uitweg, bedraagt de maximale breedte 6 meter. Voor bedrijfspanden wordt voor wat betreft de afmeting van de uitweg maatwerk gehanteerd.

⁴ Uitvoeringsvoorschriften behorende bij het Besluit Administratieve Bepalingen voor het Wegverkeer

Vormgeving van uitwegen

In artikel 42 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is uitdrukkelijk de ondergeschikte positie bepaald van de bestuurder die een bijzondere manoeuvre uitvoert, ten opzichte van bestuurders die op een normale wijze aan het verkeer deelnemen. Vanaf een uitweg de openbare weg oprijden wordt door de wetgever gezien als een bijzondere manoeuvre. De uitweg is een middel om de voorrang te regelen doordat ze het ondergeschikte karakter van de aansluiting accentueert.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam wil het uitwegkarakter in de vormgeving onomstotelijk duidelijk maken. De uitwegconstructie dient ter voorkoming van bevuiling van de weg en vlotte afwikkeling van de manoeuvre verhard te zijn.

Door de gemeente gestelde ontwerpeisen van de uitweg variëren van een meer standaardmatige uitvoering (in gebruikelijke gevallen in verband met de herkenbaarheid) tot een op maat toegesneden ontwerpeis (bijvoorbeeld het toepassen van andere materialen, andere kleurgebruik, het leggen in een ander patroon e.d.) voor zover de verkeersveiligheid dit vergt respectievelijk toelaat. Te denken valt daarbij aan de ontsluiting van bedrijfspercelen met een verkeersaantrekkende werking.

Instandhouden, verbeteren en opheffen van uitwegen

Uitwegen dienen te passen binnen de functie van de weg. De gemeente als wegbeheerder is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de bij haar in beheer zijnde wegen. Het beleid van de gemeente Hardinxveld-Giessendam is er ten aanzien van uitwegen, die tot de weg behoren, eveneens op gericht de kwaliteit hiervan te waarborgen. Dit kan alleen worden gerealiseerd indien de uitwegen (bestaand en nieuw aan te leggen) zijn/worden ingericht conform de door de gemeente opgestelde ontwerpuitgangspunten. Ook een voldoende staat van onderhoud draagt bij aan het onderhoud van de uitweg (en de weg). De verantwoordelijkheid ten aanzien van het onderhoud van de uitwegen, voor zover gelegen binnen de beheersgrenzen, berust bij de wegbeheerder (in casu de gemeente Hardinxveld-Giessendam).

De kwaliteit van de bestaande uitwegen verdient doorlopend de aandacht. In het kader van een duurzaam veilige inrichting ligt de nadruk hierbij op de Gebiedsontsluitingswegen.

De kwaliteitscontrole op bestaande uitwegen wordt op de volgende wijze opgepakt:

1. In het kader van door de gemeente uit te voeren werkzaamheden zoals structureel onderhoud conform het wegbeheerprogramma en herinrichtingprojecten;
2. Een inventarisatie naar de aanwezigheid van en de kwaliteit van bestaande uitwegen.

Tijdelijke uitwegen

Ten aanzien van tijdelijke uitwegen wordt niet afgeweken van het beleid voor 'definitieve' uitwegen tenzij dit gezien de uitvoering van de werkzaamheden aan de weg of andere zwaarwegende belangen, noodzakelijk of onvermijdelijk is. De aanwezigheid van een tijdelijke uitweg dient zo kort mogelijk te zijn met een verkeersveilige inpassing.

Kosten van aanleg en onderhoud

De voor partijen van belang zijnde rechten en plichten worden vastgelegd in een publiekrechtelijke vergunning en een privaatrechtelijke overeenkomst van dienstverlening. De vergunning behelst de ontheffing van een verbod en de daaraan verbonden voorschriften met betrekking tot onder andere (de wijziging van) het gebruik. De overeenkomst omschrijft de rechten en plichten met betrekking tot het gebruik van het gemeentelijk eigendom, tot de kosten- en taakverdeling voor de aanleg en ook voor het onderhoud.

Voor de afgifte van de vergunning zijn leges verschuldigd. In de Legesverordening Hardinxveld-Giessendam is de hoogte van de leges vastgelegd.

Bij het verdelen van de taken en de kosten voor de aanleg en onderhoud staat het belang van de zorgplicht voor de wegen, goed wegbeheer, uniformiteit van het wegbeeld en veilig gebruik van de weg voorop.

- Bij aanleg

Voor een aan te leggen uitweg worden ontwerpeisen gesteld door de gemeente welke worden vastgelegd bij vergunning. De aanlegkosten voor de uitweg komen volledig voor rekening van de vergunninghouder. De kosten bestaan uit onder andere kosten voor de aannemer, het materiaal, loonkosten en eventueel bijkomende kosten voor bijvoorbeeld de verplaatsing van wegmeubilair, het verlenen van een kapvergunning (inclusief de kosten die verband houden met het kappen en het afvoeren van het gekapte afval en de kosten die verband houden met een eventueel op te leggen herplantplicht) en het verplaatsen van onder- en bovengrondse nutsvoorzieningen. In de privaatrechtelijke overeenkomst wordt een opgaaf vermeld van de kosten van de aanleg van de uitweg inclusief de bijkomende kosten.

Vanuit haar zorgplicht zal de gemeente zorgdragen voor de aanleg binnen haar beheersgebied voor rekening van de vergunninghouder. Door de aanleg in eigen hand te houden waarborgt de gemeente de kwaliteit van de uitwegconstructie en wordt voorkomen dat zonder veiligheidsvoorzieningen de uitweg wordt gerealiseerd in het verkeersgebied.

- Bij wijziging

Het voorgaande geldt ook wanneer door wijzigingen in het gebruik door de vergunninghouder, of op zijn verzoek, aanpassingen aan de uitweg noodzakelijk zijn; een vergunning op basis van de APV moet ook dan worden verkregen. De gemeente zorgt voor de wijziging binnen haar beheersgebied, de kosten zijn voor de vergunninghouder. Echter, zijn aanpassingen noodzakelijk (door de aard van de werkzaamheden of vanuit goed wegbeheer) door initiatieven van de gemeente, dan draagt de gemeente ook de kosten. De vergunninghouder wordt daarvan in kennis gesteld.

- Bij onderhoud

Een bijdrage in de kosten voor regulier onderhoud van uitwegen, voor zover de uitweg is gelegen binnen de beheers- en onderhoudsgrenzen van de gemeente zijn inbegrepen in de aanlegkosten.

Veel mensen leven in de veronderstelling dat zij een uitweg 'kopen'. Dat is niet correct een uitweg wordt zoals gezegd publiekrechtelijk vergund. Hiervoor zijn leges verschuldigd. Daarnaast moet een vergunninghouder de werkelijke kosten voor de aanleg van de uitweg vergoeden. Dit is niet meer dan een onkostenvergoeding voor de werkzaamheden die door de gemeente worden verricht. Men kan hieraan nimmer andere rechten ontleen dan welke in de vergunning of in de overeenkomst van dienstverlening zijn vastgelegd.

Procedure voor het verkrijgen van een uitwegvergunning

Op 3 april 2001 hebben burgemeester en wethouders de procedure voor het afhandelen van aanvragen voor een uitwegvergunning vastgesteld. Tevens is mandaat verleend aan de chef van de afdeling Beheer en Onderhoud en Openbare werken voor het verlenen van uitwegvergunningen in verblijfsgebieden.

De procedure voor het verkrijgen van een uitwegvergunning luidt als volgt.

1. de aanvraag voor een uitweg wordt ingenomen en ingeboekt door de afdeling B&O/OW
2. aan de aanvrager wordt een aanvraagformulier uitgereikt, dan wel wordt er ter plaatse een aanvraagformulier ingevuld.
3. de afdeling VROM-EZ adviseert de afdeling B&O/OW over conformiteit aan de APV, met name de eisen van verkeersveiligheid.
4. een medewerker van de afdeling B&O/OW gaat ter plaatse bezien welke werkzaamheden dienen plaats te vinden en welke kosten daarmee zijn gemoeid.

5. De afdeling B&O/OW stelt een vergunning op en maakt een offerte voor de te verrichten werkzaamheden. Aan de vergunning wordt een legesbedrag gekoppeld. De aanvrager wordt verzocht de offerte ondertekend te retourneren. Het verhaal van de kosten voor de werkzaamheden kan dan plaatsvinden op basis van een privaatrechtelijke overeenkomst van dienstverlening.
6. De vergunning en de offerte worden ondertekend door de wegbeheerder, op basis van een mandaat. Vergunning en offerte worden aan de aanvrager toegezonden.
7. Nadat de offerte ondertekend terug is ontvangen, kan worden begonnen met de werkzaamheden.

Bij het van start gaan van de nieuwe organisatie zal bovenstaande procedure moeten worden herzien. Daar waar de afdeling B&O/OW wordt genoemd, dient dan te worden gelezen de buitenwinkel, binnendienst. Daar waar de afdeling VROM-EZ wordt genoemd, dient dan te worden gelezen de afdeling Beleid en Ontwikkeling en Ondersteuning (BOO).

Overgangsbeleid en herinrichtingen

In het verleden is niet eenduidig omgegaan met de voorwaarden waaronder wel of geen uitwegvergunning werd afgegeven. Dit kan voor individuele aanvragen een precedentwerking hebben naar de toekomst. Daarom wordt voorgesteld om voor het uitwegenbeleid een startdatum te hanteren, bijvoorbeeld 1 augustus 2005. Met ingang van die datum worden alle nieuwe aanvragen en alle aanvragen om een uitwegvergunning te weigeren getoetst aan de in deze beleidsnotitie verwoorde voorwaarden. Er wordt als het ware een streep getrokken onder het verleden. Men kan geen rechten ontlenen aan wat in het verleden is gebeurd. Vanaf 1 augustus 2005 geldt het nieuwe beleid.

Ditzelfde geldt voor wijzigingen van uitwegen. Met name bij reconstructies en herinrichtingen doet zich dit voor. Als een straat wordt heringericht kan het voorkomen dat het trottoir op hetzelfde niveau van de weg wordt aangelegd. Als de desbetreffende bewoner in de oude situatie een uitwegvergunning had voor het hebben van de uitweg, zal uit de materiaalkeuze of de wijze waarop het materiaal wordt toegepast moeten blijken dat er ter plaatse sprake is van een uitweg. Als de uitweg in het verleden clandestien, dat wil zeggen zonder dat daarvoor een uitwegvergunning is verleend⁵, is aangelegd, zal aan de hand van het nieuwe beleid worden bezien of de uitweg alsnog kan worden gelegaliseerd. Hiervoor dient dan wel een reguliere aanvraag voor een uitwegvergunning te worden ingediend.

⁵ Hierbij geldt als richtlijn dat het in de gemeentelijke dossiers niet is terug te vinden. Als de wederpartij desondanks claimt dat voor een uitweg wel vergunning is verleend, dan ligt de bewijslast daartoe bij de wederpartij.

Samenvattend toetsingskader uitwegen

ALGEMEEN

- Uitgangspunt Gebiedsontsluitingswegen: geen erfaansluitingen tenzij alternatieve oplossing zoals parallelvoorziening c.q. gemeenschappelijke uitweg.
- Erftoegangswegen: voor zover noodzakelijk voor de ontsluiting in het algemeen toegestaan, tenzij er sprake is van een weigeringsgrond.
- Bij percelen (woningen) die reeds over een ontsluiting beschikken wordt in beginsel geen nieuwe uitweg toegestaan indien de noodzaak hiervan niet aantoonbaar is.

BRUIKBAARHEID VAN DE WEG

- Als over het algemeen de in een straat aanwezige parkeerruimte volledig wordt benut zal een uitwegvergunning in de regel worden geweigerd.
- Een uitweg vanuit een garage of carport op eigen terrein mag niet ten koste gaan van meer dan 1 parkeerplaats. Uitzondering: als dit ter plaatse feitelijk onmogelijk is en geen alternatief voorhanden is dat niet strijdig is met de beleidsnotitie uitwegen.
- Er mogen regels worden gesteld ter voorkoming van schade aan de weg of daarin/daaraan gelegen nutsvoorzieningen. Aanpassing van de constructie van de weg t.b.v de aanleg van de uitweg geschiedt voor rekening van de aanvrager.

VEILIGHEID EN DOELMATIG GEBRUIK VAN DE WEG

- Een uitweg is standaard 3 meter breed (nettobreedte)
- Bij de aanvraag van meerdere uitwegen is de gezamenlijke nettobreedte niet breder dan 6 meter.
- Bij een combinatie met een naastgelegen uitweg is de maximale nettobreedte 6 meter.
- Voor bedrijventerreinen vindt maatwerk plaats.
- Afwijzen indien de uitweg is gelegen binnen een afstand van 5 meter van een voetganger- of fietsoversteekplaats.
- Afwijzen indien de uitweg is gelegen binnen een afstand van 5 meter van een plaats waar bromfietzers op de rijbaan worden geleid.
- Afwijzen indien de uitweg is gelegen ter hoogte en over de lengte van op de rijbaan aangebrachte opstelstroken c.q. voorsorteervakken.
- Afwijzen indien de uitweg is gelegen op een plaats waar onvoldoende uitzicht is.
- Afwijzen wanneer voor de aanleg van de uitweg verkeerstekens moeten worden verplaatst naar een locatie die daartoe niet is geschikt, dan wel een locatie die strijdig is met de Uitvoeringsvoorschriften BABW.

BESCHERMING VAN HET UITERLIJK AANZIEN VAN DE GEMEENTE

- Bij parkeren in de voortuin (voor de voorgevelrooilijn en voor de woning) vergunning weigeren.
- Bij parkeren naast de woning (voor de voorgevelrooilijn en afstand tussen de zijgevel van de woning en de erfgrans is minimaal 2,5 meter)

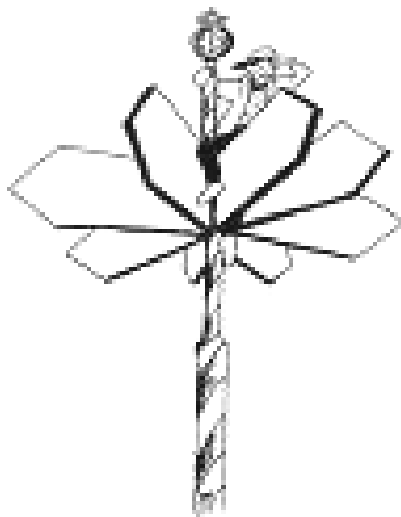
BESCHERMING VAN DE GROENVOORZIENINGEN IN DE GEMEENTE

- Bij doorsnijden groenvoorziening eerst kijken of er alternatieve mogelijkheden zijn voor situering uitweg.
- Bij noodzakelijkheid van doorkruisen groenvoorziening integraal advies vragen aan beheerder groenvoorzieningen. Bij negatief advies: vergunning weigeren.

Beleidsnota bewegwijzering

Beleidsnotitie Bewegwijzering

Gemeente Hardinxveld-Giessendam



Vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van 18 augustus 2009

Datum inwerkingtreding: 10 september 2009

Afdeling Beleid, Ontwikkeling en Ondersteuning

Samensteller: mevrouw drs. G.S.L.C. Roomer-de Jaeger

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1 Doelstelling beleidsnotitie	4
1.2 Te beantwoorden beleidsvragen	4
1.3 Plan van aanpak	4
1.4 Opzet en leeswijzer	4
2 Algemene uitgangspunten	5
2.1 Richtlijn bewegwijzering als vangnet	5
2.2 Afbakening scope beleidsnotitie	5
2.3 Hoofdeisen bewegwijzering	5
2.4 Niet binnen het beleid passende systemen van bewegwijzering	6
3 Algemene bewegwijzering	7
3.1 Definiëring	7
3.2 Toepassing	7
3.3 Uitvoering en materiaalkeuze	7
3.4 Financieringswijze	8
3.5 Communicatie	8
3.6 Implementatie	8
4 Objectbewegwijzering	9
4.1 Definiëring	9
4.2 Toepassing	9
4.2.1 Gemeenteplattegronden	9
4.3 Uitvoering en materiaalkeuze	9
4.4 Financieringswijze	9
4.5 Communicatie	10
4.6 Implementatie	10
5 Bewegwijzering op bedrijventerreinen	11
5.1 Definiëring	11
5.2 Toepassing en vormgeving	11
5.3 Uitvoering en materiaalkeuze	11
5.6 Implementatie	12
6 Bewegwijzering voor fietsers, bromfietzers en voetgangers	13
6.1 Definiëring	13
6.2 Wijze van toepassing	13
6.3 Uitvoering en materiaalkeuze	13
6.4 Financieringswijze	13
6.5 Communicatie	13
6.6 Implementatie	13
7.1 Definiëring	14
7.2 Wijze van toepassing	14
7.3 Uitvoering en materiaalkeuze	14
7.4 Financieringswijze	14
7.5 Communicatie	14
7.6 Implementatie	15
8 Financiering	16
Bijlage 1 Objecten die op het moment van het vaststellen van de beleidsnotitie bewegwijzering in aanmerking komen voor objectbewegwijzering	17

1. Inleiding

Sinds de invoering van Duurzaam Veilig Verkeer, hebben wegbeheerders hun wegennet gecategoriseerd. In de gemeente Hardinxveld-Giessendam worden de volgende wegcategorieën onderscheiden:

Stroomweg: functie het snel verwerken van het autoverkeer dat over langere afstand gebruik maakt van het wegennet. In deze gemeente betreft het uitsluitend de rijksweg A15.

Gebiedsontsluitingsweg: de functie van dergelijke wegen is bereikbaar maken van wijken en kernen. Binnen het verkeersveiligheidsplan wordt een onderscheid gemaakt naar gebiedsontsluitingswegen met vrijliggende fietspaden en gebiedsontsluitingswegen met fietsstroken.

Verblijfsgebieden: wegen die als functie hebben het toegankelijk maken van de directe woon-/leefomgeving¹.

Per wegcategorie wordt een eenduidige inrichting van de weg voorgestaan. Uit de inrichting van de weg moet de weggebruiker kunnen afleiden op wat voor soort weg hij zich bevindt en kan de weggebruiker zijn verkeersgedrag hierop aanpassen. Het is de bedoeling dat er sprake is van een natuurlijke aanpassing in het verkeersgedrag.

Ditzelfde geldt ook voor de bewegwijzering. Zonder al te veel nadenken, moet de weggebruiker zijn weg kunnen vinden. De bewegwijzering moet een logisch en samenhangend geheel zijn. Hierbij moet een duidelijk onderscheid te maken zijn tussen de algemene (ANWB-bewegwijzering) en de meer ondergeschikte/lokale bewegwijzering. Het doel van de bewegwijzering in het algemeen is om weggebruiker, maar met name de weggebruiker die ter plaatse niet goed bekend is, via de meest geschikte en verkeersveilige route naar zijn bestemming te begeleiden.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam kent geen apart beleid voor bewegwijzering. Er zijn geen duidelijke richtlijnen voor de bewegwijzering waardoor met name voor de bewegwijzering op de bedrijven een wildgroei is ontstaan aan borden. Dit komt een rustig en eenduidig straatbeeld niet ten goede. Daarnaast is in het verleden een systeem van objectbewegwijzering aangeschaft waarbij geen duidelijke keuze is gemaakt wie wel en wie niet voor bewegwijzering in aanmerking komt. Bovendien is gebruik gemaakt van verschillende kleuren, hetgeen verwarrend is. Daarnaast is een enkele jaren geleden een discussie gevoerd met het Centrummanagement over de bewegwijzering naar het centrum. Kortom, reden genoeg om de totale bewegwijzering binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam eens goed onder de loep te nemen en een duidelijke gedragslijn te ontwikkelen op basis waarvan de wegbeheerder de bewegwijzering kan beheren.

In principe heeft de gemeente een grote beleidsvrijheid als het gaat om bewegwijzering. Om redenen van een rustig straatbeeld, duidelijkheid voor de weggebruiker en uniformiteit in bewegwijzering, is in deze nota gekozen om aansluiting te zoeken bij landelijke richtlijnen. De vormgeving van de bewegwijzering wordt daarmee grotendeels bepaald. Alleen op de bedrijventerreinen en de bewegwijzering naar objecten kent de gemeente een grote beleidsvrijheid. Om aan de weggebruiker duidelijk te maken dat deze twee vormen van bewegwijzering ook daadwerkelijk bewegwijzering betreffen en geen reclame-uitingen zijn, is er in deze nota voor gekozen om qua vormgeving en kleurstelling aan te sluiten bij de overige bewegwijzering. Daarnaast heeft de gemeente een grote beleidsvrijheid ten aanzien van datgene wat er wordt bewegwijzerd. In deze nota is uitgegaan van de noodzakelijke bewegwijzering. In de algemene (ANWB-)bewegwijzering worden alleen de hoogstnoodzakelijke bestemmingen bewegwijzerd. Op de bedrijventerreinen wordt bij de entree melding gemaakt van de bedrijfsnamen. Bij de bedrijfspanden zelf wordt gekozen voor vermelding van de straat met het huisnummer (aangezien de bedrijfsnaam veelal als reclame-uiting al op de gevel is aangebracht). Alleen die objecten worden in de (object-)bewegwijzering opgenomen, die veel verkeer van buiten de gemeente aantrekken. Een andere keuze zou kunnen zijn om uit het oogpunt van

¹ Blz. 9. Verkeers(veiligheids)plan gemeente Hardinxveld-Giessendam.

service meer objecten op te nemen in de bewegwijzering. Hier is niet voor gekozen omdat het aantal objecten waar op een locatie naar wordt verwezen te groot kan worden hetgeen ten koste gaat van de leesbaarheid en overzichtelijkheid. Bovendien is het dan heel moeilijk is om een grens te stellen welke objecten wel en niet worden bewegwijzerd.

1.1 Doelstelling beleidsnotitie

Het doel van deze beleidsnotitie is om op een praktische wijze een leidraad te bieden aan de wegbeheerder om de bewegwijzering op een goede en eenduidige wijze te organiseren, zodat een uniform straatbeeld ontstaat en verrommeling wordt voorkomen, waardoor de kwaliteit van de leefomgeving toeneemt. Dit moet ertoe leiden dat bezoekers in de gemeente eenvoudig(er) de weg kunnen vinden.

1.2 Te beantwoorden beleidsvragen

Welke soorten bewegwijzering dienen te worden onderscheiden?

Welke bestemmingen worden bewegwijzerd?

Aan welke vormvereisten dient elke soort bewegwijzering te voldoen?

Hoe wordt de bewegwijzering gefinancierd?

Hoe dient de implementatie van de nota plaats te hebben?

Hoe dient de communicatie rondom de nota te worden georganiseerd?

1.3 Plan van aanpak

Voor het opstellen van deze beleidsnotitie is een startnotitie opgesteld, welke is vastgesteld door het college en ter kennis is gebracht van de gemeenteraad. Vervolgens heeft vooronderzoek plaatsgevonden door middel van het lezen van de Richtlijn Bewegwijzering (CROW-publicatie 222) en internet. Ambtelijk is een werkgroep ingesteld die een eerste brainstorm heeft gehouden over het onderwerp. Deze ambtelijke werkgroep bestond uit medewerkers van verschillende disciplines (wegbeheer, communicatie, juridische zaken, economische zaken en verkeer en vervoer). Voorts heeft aanvullend een gespreksronde plaatsgevonden met vertegenwoordigers van ANWB en een verkeersbordenleverancier.

Met de opgedane kennis is een ontwerpnota opgesteld die is besproken in de ambtelijke werkgroep verkeer, de verkeerscommissie en het projectteam revitalisering De Peulen. Ook is de ontwerpnota voor advies toegezonden aan het gehandicaptenplatform, politie, de Ondernemersvereniging, de Stichting Beveiliging Bedrijfsterreinen Hardinxveld-Giessendam en Bedrijfskern Hardinxveld-Giessendam. Daarna is de nota definitief gemaakt en vastgesteld door burgemeester en wethouders.

1.4 Opzet en leeswijzer

Voordat nader ingegaan wordt op de verschillende soorten bewegwijzering, worden algemene uitgangspunten ten aanzien van bewegwijzering behandeld. Deze algemene uitgangspunten gelden voor de totale bewegwijzering die in deze beleidsnotitie wordt behandeld.

In de hoofdstukken 3 tot en met 7 wordt dieper ingegaan op de soorten bewegwijzering, te weten: algemene bewegwijzering, objectbewegwijzering, bewegwijzering op bedrijventerreinen, bewegwijzering voor (brom)fietsers en voetgangers en de bewegwijzering bij wegomleidingen. Elk hoofdstuk heeft dezelfde opbouw en begint met een definiëring, gevolgd door de wijze van toepassing en uitvoering en materiaalkeuze. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met de financieringswijze, een communicatieparagraaf en een implementatieplan.

Deze nota wordt afgesloten met een hoofdstuk waarin een totaaloverzicht wordt gegeven van de investeringen en de dekking van deze kosten (hoofdstuk 8).

2 Algemene uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt een aantal algemene uitgangspunten opgenomen waaraan de bewegwijzering dient te voldoen.

2.1 Richtlijn bewegwijzering als vangnet

Voorop gesteld wordt dat daar waar in deze beleidsnotitie niet wordt voorzien, de Richtlijn bewegwijzering (publicatie 222 van de CROW) leidend is.

2.2 Afbakening scope beleidsnotitie

Deze beleidsnotitie heeft alleen betrekking op wegen die in beheer zijn bij de gemeente en, voor zover de bewegwijzering een route over een waterschapsweg betreft, deze bewegwijzeringsroute. De bewegwijzering op de rijksweg A15 wordt derhalve buiten beschouwing gelaten.

Deze beleidsnotitie heeft geen betrekking op de verkeersborden in de gemeente. Ook reclameborden en, in het verlengde daarvan, openbare plakplaatsen worden hier buiten beschouwing gelaten. Deze zaken zullen geregeld moeten worden in een op te stellen nota reclamebeleid. De gemeentelijke plattegrondborden vallen wel onder de bewegwijzering en worden verder uitgewerkt in het hoofdstuk omtrent de objectbewegwijzering.

2.3 Hoofdeisen bewegwijzering

uniformiteit:

In het hele land wordt in soortgelijke situaties op een eenduidige wijze bewegwijzerd. Het gebruik van kleur is vastgelegd in de Wegenverkeerswetgeving. In Nederland wordt de bewegwijzering naar de bebouwde kom uitgevoerd in wit op een blauwe achtergrond. Tijdelijke aanduidingen worden in zwart op geel uitgevoerd. In principe worden langs gebiedsontsluitingswegen geen voorwegwijzers geplaatst, maar wordt volstaan met een beslissingswegwijzer op of nabij het kruispunt. Reden hiervoor is dat de afstanden, verkeersintensiteiten en gereden snelheden betrekkelijk laag zijn. Op erftoegangswegen worden in het algemeen alleen op of nabij het kruispunt beslissingswegwijzers geplaatst.

continuïteit:

De verwijzing naar een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen doel wordt voorgezet totdat het desbetreffende doel is bereikt of totdat de aanduiding niet meer noodzakelijk is.

leesbaarheid:

De belangrijkste factoren die de leesbaarheid van wegwijzers bepalen, en daarmee ook het aantal verwijzingen op het paneel, zijn de letterhoogte en het contrast tussen de opschriften en de ondergrond van de wegwijzer. In Nederland wordt het lettertype ANWB-Ee toegepast.

begrijpelijkheid:

De aanduidingen op bewegwijzering moeten begrijpelijk zijn. Dit betekent dat de plaats- en objectnamen algemeen bekend moeten zijn.

Aantal verwijzingen per richting.

Daarnaast wordt een maximum gesteld aan het aantal verwijzingen per richting. Per doorsnede/richting worden maximaal 6 verwijzingen weergegeven. Bij een groter aantal verwijzingen is de informatie voor de weggebruiker niet snel op te nemen en verliest de bewegwijzering zijn waarde.

Route van bewegwijzering:

Een object of gebied wordt bewegwijzerd via de ideale route. Dit houdt in dat vanaf een gebiedsontsluitingsweg de meest gerichte route naar de bestemming wordt bewegwijzerd, waarbij rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid.

2.4 Niet binnen het beleid passende systemen van bewegwijzering

Na het van kracht worden van deze beleidsnotitie zullen bewegwijzeringsystemen die niet passen binnen de uitgangspunten van deze beleidsnotitie niet meer worden getolereerd. Gelijktijdig met het aanbrengen van de nieuwe bewegwijzering zal van gemeentewege alle bewegwijzering die niet meer past binnen het nieuwe beleid worden verwijderd. Dit wordt duidelijk gecommuniceerd; hetzij persoonlijk via een brief, hetzij via de algemene gemeentelijke communicatiemiddelen zoals internet en de gemeentepagina.

Nadat alle soorten bewegwijzering zijn uitgevoerd, dienen bedrijven of instanties die (alsnog) opgenomen willen worden in de bewegwijzering, hiervoor een vergunning aan te vragen op grond van artikel 2.1.5.1 van de Algemene Plaatselijke Verordening Hardinxveld-Giessendam.

3 Algemene bewegwijzering

3.1 Definiëring

Onder algemene bewegwijzering wordt verstaan de interlokale bewegwijzering alsmede de lokale bewegwijzering naar het parkeren in het centrum, de stations met P+R-terreinen en bedrijventerreinen van enige omvang.

Onder de lokale bewegwijzering van het centrum wordt begrepen het kernwinkelgebied in Hardinxveld-Giessendam. De bedrijventerreinen van enige omvang zijn: bedrijventerreinen met een oppervlakte van ten minste 5,5 ha bruto. Op het moment van het opstellen van deze beleidsnotitie betreft het de bedrijfsterreinen De Peulen, Blauwe Zoom, Nieuweweg, Langeveer en Boven-Hardinxveld. Voorts zullen de parkeergelegenheden bij de drie haltes van de Merwede-Lingelijn worden opgenomen in de bewegwijzering. De bedrijven die zijn geadresseerd aan de Rivierdijk en die benedendijks zijn gevestigd, maken onderdeel uit van bedrijventerrein Langeveer en zullen derhalve niet als apart bedrijventerrein worden benoemd.

3.2 Toepassing

Algemene bewegwijzering wordt in principe toegepast langs gebiedsontsluitingswegen. De omvang van verblijfsgebieden is over het algemeen te gering om binnen deze gebieden algemene bewegwijzering toe te passen.

De wegwijzers naar andere bebouwde kommen verwijzen naar de meest nabij gelegen bebouwde kom alsmede, voor zover dit oost-west verbindingen betreft, naar de dichtstbijzijnde bestemming langs nationale stroomwegen ingevolge de publicatie 222 van de CROW. In noord-zuid richting wordt naast de meest nabij gelegen bebouwde kom ook verwezen naar de eerstvolgende bebouwde kom.

Vanaf de randen van de kommen wordt verwezen naar de lokale bestemmingen, te weten het parkeren in het centrum, de stations met P+R-terreinen en bedrijventerreinen van enige omvang.

3.3 Uitvoering en materiaalkeuze

- De verwijzing naar bebouwde kommen geschiedt in wit op een blauwe achtergrond. De verwijzing naar gebieden (parkeren centrum, station met P+R en bedrijfsterreinen) geschiedt in zwart op een witte achtergrond.
- Beslissingswegwijzers op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen of van gebiedsontsluitingswegen met stroomwegen zijn verlicht. Duurzame verlichting verdient daarbij de voorkeur.
- Beslissingswegwijzers die verwijzen naar langs gebiedsontsluitingswegen gelegen bedrijventerreinen en het centrum hoeven niet verlicht te worden uitgevoerd, maar hebben reflecteringsklasse 3 (Scotchlite Diamond Grade).
- Beslissingswegwijzers in verblijfsgebieden hebben reflecteringsklasse 3 (Scotchlite Diamond Grade).
- Het parkeren centrum, de stations met P+R-terreinen en de bedrijfsterreinen worden nader aangegeven door middel van een symbool.

3.4 Financieringswijze

De kosten voor aanschaf, onderhoud, vervanging en instandhouding komen voor rekening van de gemeente. Het is in het algemeen belang dat er een goede algemene bewegwijzering is. Binnen de begroting is een structureel budget beschikbaar voor de vervanging van de ANWB-bewegwijzeringsborden.

3.5 Communicatie

De algemene bewegwijzering is een primaire taak van de gemeente. Hierover hoeft niet apart te worden gecommuniceerd met doelgroepen. Via de gemeentelijke website wordt hier aandacht aan besteed. Voor de start van het nieuwe beleid zal een persmoment worden georganiseerd.

3.6 Implementatie

Op basis van deze beleidsnotitie wordt een inventarisatie gemaakt van welke wegwijzers vervangen dienen te worden, welke wegwijzers gehandhaafd kunnen blijven en welke wegwijzers kunnen worden verwijderd. Daarna kan een prioritering worden aangegeven in welke masten en wegwijzers het meest urgent aan vervanging toe zijn. In samenspraak met de ANWB kan een vervangingsprogramma worden opgesteld, een en ander binnen het beschikbare budget.

4 Objectbewegwijzering

4.1 Definiëring

Onder objectbewegwijzering wordt verstaan de bewegwijzering naar lokale en toeristische objecten in de gemeente die overwegend publiek van buiten de gemeente (onbekend verkeer) aantrekken. Het betreft objecten die niet in een van de andere hoofdstukken in deze beleidsnotitie nader worden uitgewerkt.

4.2 Toepassing

De volgende objecten kunnen in de objectbewegwijzering worden opgenomen:

- Begraafplaatsen;
- Buurthuizen/dienstencentra (alleen indien er regelmatig regionale/nationale evenementen worden gehouden);
- Culturele centra;
- Gemeentehuis;
- Musea;
- Politiebureau;
- Sportaccommodaties (voor zover er regelmatig bezoekers van buiten de gemeente naar de accommodatie komen);
- Verzorgings/verpleeghuizen.

Aan deze nota is een bijlage gevoegd met objecten die op het moment van vaststellen van deze beleidsnotitie voor objectbewegwijzering in aanmerking komen.

4.2.1 Gemeenteplattegronden

Voorzieningen die niet apart worden opgenomen in de objectbewegwijzering, kunnen worden vermeld op de gemeenteplattegronden die bij de invalswegen van de gemeente zijn geplaatst. Deze plattegronden bieden mogelijkheden voor aanduiding van voorzieningen die minder verkeer van buiten de gemeente aantrekken. Hierbij valt te denken aan scholen, kerken, bibliotheken e.d.

4.3 Uitvoering en materiaalkeuze

- De objectbewegwijzering wordt uitgevoerd met zwarte letters op een wit vlak. De bebording heeft de achtergrondkleur blauw.
- De objectbewegwijzering is modulair vormgegeven.
- Bij voorkeur wordt de objectbewegwijzering aan een lichtmast bevestigd. Indien dit niet mogelijk is, zal een aparte paal worden toegepast.
- De objecten worden aangegeven door middel van een symbool en een pijl van de te volgen richting.
- De objectbewegwijzering heeft de reflecteringsklasse 3 (Scotchlite Diamond Grade).

4.4 Financieringswijze

Met het plaatsen van de objectbewegwijzering is een eenmalige investering gemoeid van ongeveer €10.000. Daarnaast dient, vanwege de areaaluitbreiding, het jaarlijkse onderhoudsbudget verkeersborden te worden opgehoogd. Na 10 jaar dient de objectbewegwijzering te worden geëvalueerd en vervangen. De kosten voor de invoering van het nieuwe systeem van objectbewegwijzering zullen worden gedragen door de gemeente.

Nadat de objectbewegwijzering is uitgevoerd, dienen bedrijven of instanties die (alsnog) opgenomen willen worden in de objectbewegwijzering, hiervoor een vergunning aan te vragen op grond van

artikel 2.1.5.1 van de Algemene Plaatselijke Verordening Hardinxveld-Giessendam. Indien deze bestemmingen binnen de uitgangspunten van deze beleidsnota voor bewegwijzering in aanmerking komen, worden voor de APV-vergunning leges in rekening gebracht. Daarnaast zullen de werkelijke kosten voor aanschaf en plaatsing van de bebording in rekening worden gebracht.

De kosten van de gemeenteplattegronden langs de invalswegen worden momenteel gedragen door de exploitant Suurland/Falkplan. Per saldo kosten deze plattegrondborden de gemeente niets. Hieraan ligt een contract ten grondslag. Nadeel is wel dat de gemeente minder invloed kan uitoefenen op de uitingen die op de plattegronden worden weergegeven dan wanneer dit volledig in eigen beheer geschiedt.

4.5 Communicatie

Na vaststelling van de nota worden de instanties persoonlijk middels een brief benaderd die voor bewegwijzering in aanmerking komen. Hierbij zal worden benadrukt dat de bewegwijzering een positieve impuls geeft aan het totale straatbeeld. Tevens wordt hierin vermeld dat de bestaande bewegwijzering zal worden verwijderd.

Instanties die nu wel bewegwijzerd zijn, maar die in het nieuwe beleid niet voor bewegwijzering in aanmerking komen, zullen persoonlijk middels een brief benaderd worden. Hierbij zal de nadruk van de communicatie liggen op de motieven die ten grondslag liggen aan de bewegwijzering, zoals genoemd in hoofdstuk 1.

De plaatsing van het eerste bord kan op ludieke wijze geschieden. Hieraan kan in de pers aandacht worden besteed.

Daarnaast zullen de algemene communicatiemiddelen van de gemeente worden ingezet.

4.6 Implementatie

Na vaststelling van deze beleidsnotitie wordt een inventarisatie gemaakt van instanties die nu bewegwijzerd zijn, met welke borden en het aantal borden. Hierbij wordt tevens een onderscheid gemaakt in instanties die wel en niet onder het nieuwe beleid vallen.

Als de inventarisatie is afgerond, kan het communicatietraject worden ingezet en kunnen de borden worden besteld.

5 Bewegwijzering op bedrijventerreinen

5.1 Definiëring

Bedrijventerreinen van enige omvang zijn opgenomen in de algemene bewegwijzering. Op de bedrijventerreinen zelf is het wenselijk om onbekende chauffeurs op een eenvoudige manier te geleiden naar de eindbestemming. Door middel van een verzamelbord bij de inrit van de bedrijventerreinen en een objectbord bij de inrit van het bedrijf, kan op een snelle manier het juiste bedrijf worden gevonden. Van de bewegwijzering op het bedrijventerrein gaat een positieve uitstraling uit.

5.2 Toepassing en vormgeving

Bij de inritten van de bedrijventerreinen wordt een modulair verzamelbord geplaatst. Bovenaan wordt over de gehele breedte van het verzamelbord in zwarte letters op een witte achtergrond de naam van het bedrijventerrein vermeld. Hieronder wordt de straatnaam aangeduid. Modulaire borden geven het huisnummer, eventueel het bedrijfslogo, en de bedrijfsnaam aan. Bij de inritten van de bedrijven wordt een portaalbord geplaatst waarop met witte letters op een blauwe achtergrond de straatnaam staat vermeld en daaronder met zwarte cijfers op een witte achtergrond het huisnummer. Alle bedrijven die aansluiten op dit bewegwijzeringssysteem, conformeren zich aan deze vormgeving.

Bij de inwerkingtreding van dit beleid zal vooralsnog één uitzondering gehandhaafd blijven. Dit betreft de bewegwijzering naar tegelhandel Modern, gevestigd aan de Giessenzoom. De tegelhandel is vanaf de Parallelweg niet of moeilijk zichtbaar en heeft daarom bij de spoorwegovergang een eigen reclamebord geplaatst. Dit bedrijf is niet gevestigd op een bedrijventerrein en kan daarom niet in de bedrijventerreinbewegwijzering worden meegenomen.

Vanwege de lintbebouwing die de gemeente Hardinxveld-Giessendam kent, zijn niet alle bedrijven gevestigd op een bedrijventerrein. Met name langs de Rivierdijk bevinden zich bedrijven die een eigen naambord hebben geplaatst. Om uniformiteit voor wat betreft de bewegwijzering naar bedrijven te creëren, komen deze bedrijven in aanmerking voor de bewegwijzering zoals die bij bedrijven op de bedrijventerreinen wordt toegepast. Dit conform de voorschriften zoals beschreven in paragraaf 5.3. Na inwerkingtreding van deze beleidsnotitie, wordt een overgangperiode van 10 jaar voor niet op een bedrijventerrein gevestigde bedrijven in acht genomen. Bij vervanging van de aanwezige bebording, dient een vergunning op grond van artikel 2.1.5.1. van de Algemene Plaatselijke Verordening Hardinxveld-Giessendam te worden aangevraagd. Dit is voor het college het sturingsmoment. Hierbij gaat het om de industriële bedrijven in de lintbebouwing en niet primair om de kleine zelfstandigen die een beroep of bedrijf aan huis uitoefenen.

5.3 Uitvoering en materiaalkeuze

De toepassing van de bewegwijzering heeft ten minste reflecteringsklasse 3 (Scotchlite Diamond Grade).

Voor de bewegwijzering op bedrijventerreinen wordt gekozen voor een modulair systeem met toepassing van duurzame materialen.

Om de bewegwijzering zo duidelijk mogelijk te laten zijn, wordt bij elke inrit van het bedrijventerrein een verzamelbord geplaatst waarop snel het juiste bedrijf kan worden gevonden. Bij de inrit van het desbetreffende bedrijf wordt een portaalbord geplaatst met de straatnaam en het huisnummer.

De straatnamen worden uitgevoerd in witte letters op een blauwe achtergrond. Op het modulaire verzamelbord wordt het huisnummer in wit op een blauwe achtergrond aangegeven. Het eventuele bedrijfslogo en de bedrijfsnaam wordt vermeld met blauwe letters op een witte achtergrond. Bovenaan op het verzamelbord staat met een zwart symbool op een witte achtergrond en met zwarte letters op een witte achtergrond de naam van het bedrijventerrein vermeld, alsmede het informatiesymbool.

Bedrijven die niet op een bedrijventerrein zijn gevestigd, kunnen bij de inrit van het bedrijf in aanmerking komen voor een portaalbord, waarop de straatnaam en het huisnummer zijn aangebracht. De uitvoering dient te voldoen aan de hiervoor omschreven eisen. Als het bedrijf moeilijk vindbaar is, kan voor eigen rekening een extra bord in het portaal worden aangebracht, waarop het logo of beeldmerk van het bedrijf is aangebracht.

5.4 Financieringswijze

De volledige kosten voor plaatsing, onderhoud en vervanging van de bewegwijzering op bedrijventerreinen komen voor rekening van de op dat bedrijventerrein gevestigde ondernemers of samenwerkingsverband van ondernemers. De gemeente draagt zorg voor eventuele vervanging van borden in het verzamelbord en brengt hiervoor de werkelijke kosten in rekening bij de desbetreffende ondernemer. De ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor een correcte vermelding op het verzamelbord.

5.5 Communicatie

De Bedrijfskern Hardinxveld-Giessendam, de Ondernemersvereniging en de Stichting Beveiliging Bedrijventerrein Hardinxveld-Giessendam zijn voor vaststelling van deze notitie geïnformeerd.

Gekozen wordt voor een gefaseerde aanpak. Daarom richt de communicatie zich in eerste instantie primair op bedrijventerrein De Peulen. De communicatie vindt plaats binnen projectteam De Peulen. Eventueel wordt een aparte informatiebijeenkomst gehouden voor de ondernemers.

De voortgang van dit deelproject van de bewegwijzering wordt bekend gemaakt via de gemeentelijke website. Bij de onthulling van het verzamelbord wordt een persmoment georganiseerd waarbij de portefeuillehouder en de voorzitter van projectteam De Peulen samen het bord zullen onthullen.

5.6 Implementatie

Aangezien de revitalisering van bedrijventerrein De Peulen nu loopt, wordt voorgesteld om met de bewegwijzering op dit bedrijventerrein te starten. In het projectteamoverleg is dit onderdeel van de beleidsnotitie reeds aan de orde geweest. Vervolgens kunnen offertes worden opgevraagd en kan de bebording worden besteld. Voor een bedrijfslogo wordt een ruimte gereserveerd op de verzamelborden. Het aanbrengen van een logo/beeldmerk/woordmerk is aanmerkelijk duurder dan alleen de vermelding van de bedrijfsnaam. De keuze hiervoor wordt aan de bedrijven gelaten en wordt nadrukkelijk gecommuniceerd met de bedrijven.

Nadat de bewegwijzering op bedrijventerrein De Peulen is afgerond, kunnen de andere bedrijventerreinen worden benaderd. Hiervoor zal per bedrijventerrein een aparte informatieavond gehouden worden om de bedrijven te enthousiasmeren. Zijn bedrijven niet bereid om mee te doen, dan krijgen zij geen vermelding op het verzamelbord en zal bij het perceel geen aparte aanduiding worden geplaatst. Wel zal van gemeentewege de eigener beweging aangebrachte bewegwijzering worden verwijderd. Hiervoor wordt een redelijke termijn gesteld.

6 Bewegwijzing voor fietsers, bromfietsers en voetgangers

6.1 Definiëring

Onder specifieke bewegwijzing voor fietsers wordt primair verstaan de ANWB-fietsbewegwijzing. Uitgangspunt is dat fietsers de bewegwijzing voor auto's volgen, tenzij er aparte fietsroutes beschikbaar zijn. Daarnaast worden recreatieve fietsroutes onderscheiden. Voorbeelden zijn het fietsknooppuntennetwerk, ANWB-fietsroutes, lange afstandsfietsroutes. Deze recreatieve fietsbewegwijzing wordt in deze notitie verder buiten beschouwing gelaten, omdat de bebording wordt geplaatst en onderhouden door de organisatie die de fietsroute heeft uitgezet. Bromfietsroutes worden in deze gemeente niet separaat bewegwijzerd.

Bewegwijzing voor voetgangers heeft zin als er regelmatig voetgangers zijn die de weg niet weten en als er één of meer objecten of bestemmingen zijn die relatief veel mensen trekken en deze bestemmingen of objecten op loopafstand liggen van een punt waar mensen hun vervoermiddel verlaten. In de gemeente Hardinxveld-Giessendam is deze behoefte niet aanwezig.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam, maakt onderdeel uit van twee wandelroutes. Bij het station Hardinxveld-Giessendam is een verzamelbord geplaatst waarop de route is aangegeven. Er is geen aparte bewegwijzing aanwezig. Daarnaast is een deel van het Pelgrimspad binnen de grenzen van de gemeente Hardinxveld-Giessendam gelegen. Deze wandelroute is niet apart bewegwijzerd, maar is opgenomen in een landelijk wandelrouteboekje.

6.2 Wijze van toepassing

Specifieke fietsbewegwijzing wordt toegepast als er sprake is van fietspaden met een eigen tracé (bijvoorbeeld op de dijk langs de Rijksweg A15 of de fietsroute langs het Kanaal van Steenenhoek). Bewegwijzing vindt alleen plaats naar interlokale doelen (nabij gelegen bebouwde kommen). Lokale doelen en objecten zijn immers opgenomen in de algemene dan wel objectbewegwijzing. Ook de bewegwijzing naar het voetveer (verwijzing Werkendam) is als interlokaal doel opgenomen.

6.3 Uitvoering en materiaalkeuze

- De specifieke bewegwijzing voor fietsers bestaat uit rode letters op een witte achtergrond.
- De objectbewegwijzing heeft de reflecteringsklasse 3 (Scotchlite Diamond Grade).
- Plaatsing geschiedt door de ANWB

6.4 Financieringswijze

De kosten voor aanschaf, onderhoud, vervanging en instandhouding komen voor rekening van de gemeente. Een goede specifieke bewegwijzing voor fietsers dient het algemeen belang. Binnen de begroting is structureel budget beschikbaar voor vervanging van de ANWB-bewegwijzing.

6.5 Communicatie

De specifieke fiets-bewegwijzing is een primaire taak van de gemeente. Hierover hoeft niet apart te worden gecommuniceerd met doelgroepen.

6.6 Implementatie

Het vervangen en plaatsen van wegwijzers valt binnen het reguliere onderhoud van ANWB-bewegwijzing. Hiervoor hoeft geen apart implementatieplan te worden gemaakt.

7 Bewegwijzering bij wegomleidingen

7.1 Definiëring

Daar waar een weg tijdelijk wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, wordt er, afhankelijk van de ingrijpendheid van de afsluiting, een omleidingsroute ingesteld. Een omleidingsroute heeft altijd een tijdelijk karakter en is gerelateerd aan de desbetreffende wegafsluiting

7.2 Wijze van toepassing

In het algemeen kan de onderstaande handelwijze worden aangehouden. Maatwerk blijft vanzelfsprekend geboden.

Indien de wegafsluiting plaatsvindt in een verblijfsgebied waarbij de omrijtijd zeer beperkt is, kan worden volstaan met een waarschuwingsbord “Doorgaand verkeer gestremd”.

Daar waar de wegafsluiting plaatsvindt in een verblijfsgebied waarbij de omrijtijd/omrijroute iets omvangrijker is, wordt een waarschuwingsbord “Doorgaand verkeer gestremd” toegepast en wordt de omleidingsroute met pijlen (“volg omleiding”) aangeduid.

Als de wegafsluiting plaatsvindt op een gebiedsontsluitingsweg wordt een omleidingsroute ingesteld. De route loopt bij voorkeur via andere gebiedsontsluitingswegen, zodat verblijfsgebieden zo min mogelijk worden belast. De omleiding wordt aangegeven met een voorwaarschuwing en de bestemming van de omleiding (bijvoorbeeld: doorgaand verkeer gestremd; Sliedrecht volg A).

Indien bedrijven of winkels door de tijdelijke wegafsluiting moeilijk vindbaar worden, wordt bij het begin van de afsluiting aangegeven dat de winkels/bedrijven bereikbaar zijn. Bij voorkeur wordt hiervoor de algemene verzamelterm “winkels” of “bedrijven” gehanteerd. Alleen als een individueel bedrijf of winkel moeilijk vindbaar wordt door de afsluiting en deze onderneming vanaf het begin van de afsluiting niet zichtbaar is, kan een bord met de naam van de ondernemer worden toegepast. Deze bebording heeft dezelfde uitvoering en materiaalkeuze als de overige bewegwijzering bij omleidingen.

7.3 Uitvoering en materiaalkeuze

Omleidingsborden bestaan uit zwarte letters op een gele ondergrond.

Omleidingsborden bestaan ten minste uit hardboard-platen met een gele reflecterende laag waarop zwarte letters zijn geplakt. Voorwaarde is wel dat deze omleidingsborden op een goed verlichte locatie worden geplaatst. Is de plaats van het omleidingsbord niet goed verlicht, dan worden borden geplaatst met reflecteringsklasse 3 (Scotchlite Diamond Grade).

7.4 Financieringswijze

Indien de afsluiting ontstaat door derden, is deze derde gehouden de omleidingsroute te verzorgen. Wanneer door of in opdracht van de gemeente een weg tijdelijk afgesloten dient te worden, wordt de omleiding door de gemeente verzorgd.

7.5 Communicatie

Dit houdt verband met werkzaamheden van tijdelijke aard. De wegafsluiting op zichzelf wordt gepubliceerd en ook of er een omleidingsroute wordt ingesteld. Daarnaast worden de hulpdiensten en indien van toepassing het openbaar vervoerbedrijf hiervan door de gemeente in kennis gesteld.

Indien het een tijdelijke wegafsluiting betreft waarbij een bedrijf of winkel verminderd bereikbaar is, wordt door de gemeente tijdig in contact getreden met deze ondernemer, zodat deze zijn leveranciers (en eventueel klanten) kan informeren over de wijze waarop het bedrijf bereikbaar is.

De aannemer die verantwoordelijk is voor de tijdelijke wegafsluiting dient zelf de omwonenden te informeren over de duur van de wegafsluiting en de wijze waarop de woningen/bedrijven bereikbaar zijn.

7.6 Implementatie

Deze vorm van bewegwijzering heeft verband met werkzaamheden van tijdelijke aard. Daarom is een apart implementatieplan niet mogelijk/wenselijk.

8 Financiering

In dit hoofdstuk wordt een samenvattend overzicht gegeven van de financieringswijze van de verschillende soorten bewegwijzering.

Soort bewegwijzering	Verwachte kosten	Financieringswijze
Algemene bewegwijzering	€15.000 per jaar	Binnen productbegroting is dekking aanwezig
Objectbewegwijzering	€10.000 (eenmalig) €500 per jaar voor onderhoud wegens areaaluitbreiding	Dekking in begroting 2009.
Plattegronden	€0,00	Plattegrondborden worden beheerd door een derde partij
Bedrijventerreinen	€30.000 per bedrijventerrein	Bedrijven dienen bewegwijzering zelf te betalen
Specifieke fietsbewegwijzering	p.m.	Vervangingskosten zijn zeer incidenteel en dekking kan plaatsvinden binnen productbegroting.
Wegomleidingen	p.m.	Of bij derden onderbrengen Of zelf doen, waarvoor kosten binnen het werk of project zijn gedekt.

Bijlage 1 Objecten die op het moment van het vaststellen van de beleidsnotitie bewegwijzering in aanmerking komen voor objectbewegwijzering

Begraafplaatsen:

- Begraafplaats Spindermolen
- Begraafplaats Rivierdijk
- Begraafplaats Tiendweg

Buurthuizen/dienstencentra (alleen indien regelmatig regionale/nationale evenementen plaatsvinden)

- Drijvershof
- De Ducdalf

Culturele centra

- Hervormd Centrum

Gemeentehuis

Musea

- De Koperen Knop

Politiebureau

Sportaccommodaties (alleen grotere accommodaties die veel ter plaatse onbekend verkeer aantrekken)

- Sporthal De Wielewaal
- Sporthal Blauwe Zoom
- Zwembad De Duikelaar
- Korfbalvereniging H.K.C.
- Korfbalvereniging Vriendenschaar
- Motorcrossvereniging De Belt
- Schietsportvereniging Prins Hendrik
- Voetbalvereniging Hardinxveld

Verzorgings- en verpleeghuizen

- Verpleeghuis Tiendwaert
- Woonzorgcentrum De Lange Wei
- Zorgcentrum Pedaja

Route gevaarlijke stoffen



gemeente

Hardinxveld-Giessendam



Datum raadsvergadering

27 april 2000

Agendapunt nummer 7

Nummer: 4310

Onderwerp:

aanwijzen routes voor het vervoer
van gevaarlijke stoffen

Aan de raad

Bijlage: 1

Op grond van artikel 2.6.1. van de Algemene Plaatselijke Verordening Hardinxveld-Giessendam hebben wij op 28 november 1989 een route vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, als bedoeld in artikel 1, tabellen 1 en 2 van bijlage 2, hoofdstuk II van het Reglement betreffende het vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG). Deze route hebben wij bij besluit van 26 oktober 1993 uitgebreid. Kort samengevat ging het om een route vanaf de Rijkswegaansluiting Nieuweweg over het bedrijventerreinen "Nieuweweg" en om een route vanaf de Rijkswegaansluiting Zwijnskade over het industrieterrein "De Peulen".

Beide routes zijn op 1 augustus 1999 van rechtswege komen te vervallen wegens het per laatst genoemde datum van kracht worden van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS).

Op grond van de nieuwe regelgeving is niet meer ons college het bevoegd gezag om een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vast te stellen, maar uw raad.

In artikel 18, 1^o lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is bepaald dat de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten kan aanwijzen, waarover de krachtens artikel 12 aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

Voorts is in het 3^o lid van genoemd artikel bepaald dat de gemeenteraad ervoor zorg draagt dat de door hem aan te wijzen wegen of weggedeelten aansluiten op het landelijk wegennet, het provinciale wegennet en op de wegen of weggedeelten in de aangrenzende gemeente voorzover deze gemeente ook toepassing heeft gegeven aan het 1^o lid van artikel 18 voornoemd.

Onder verwijzing naar de boven omschreven verandering in de regelgeving hebben zowel de provincie Zuid-Holland als de Milieudienst Zuid-Holland Zuid ons gevraagd te willen bevorderen dat in de gemeente Hardinxveld-Giessendam opnieuw een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aangewezen. Gevraagd wordt daarbij rekening te houden met eventuele regionale invloeden en waar mogelijk tot afstemming in de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden te komen.

Kijkend naar de regio kan het volgende worden geconstateerd. In tegenstelling tot onze gemeente beschikte geen van de buurgemeenten Giessenlanden, Gorinchem en Sliedrecht over een aangewezen route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op dit moment ligt alleen een samenwerking met de gemeente Sliedrecht voor de hand. Deze gemeente zou immers kunnen overwegen om haar bedrijfsterrin "Noord-Oost Kwadrant" aan te gaan sluiten op de Rijkswegaansluiting Zwijnskade. Hoewel Sliedrecht op dit moment nog niet concreet kan aangeven wat haar plannen zijn, staan wij voor om toch nu al voor haar een ontsluitingsmogelijkheid naar de aansluiting Zwijnskade te creëren.

Dit is mogelijk door de route op de Peulenlaan in westelijke richting tot aan de gemeentegrens door te laten lopen. Het nu niet meewerken kan betekenen dat binnen korte tijd een zojuist door u aangewezen route weer moet worden gewijzigd.

Ten aanzien van de gemeente Giessenlanden is er weinig aanleiding om een aansluitende route te creëren, aangezien het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen als Binnendams en de Neerpolderseweg vanuit een oogpunt van veiligheid sterk is af te raden.

Doorgaand vervoer naar de gemeente Gorinchem kan van Rijksweg A15 gebruik maken. Zo ook het doorgaande vervoer naar Sliedrecht. De provinciale wegen liggen buiten het grondgebied van onze gemeente. Een ontsluiting over de veelal smalle landwegen naar een provinciale weg wordt om veiligheidsredenen afgeraden.

Uiteindelijk staan wij voor de twee van rechtswege vervallen routes op het grondgebied van onze gemeente opnieuw als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan te wijzen, met dien verstande dat de route op de Peulenlaan in westelijke richting wordt uitgebreid naar de gemeentegrens met de buurgemeente Sliedrecht.

Over dit voorstel is overleg gepleegd met de commandant brandweer, de politie Zuid-Holland Zuid en met de Milieudienst Zuid-Holland Zuid. Genoemde instanties stemmen in met het voorliggende voorstel.

./.

Wij stellen u voor om in de gemeente Hardinxveld-Giessendam twee routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan te wijzen zoals is aangegeven in bijgevoegd ontwerp raadsbesluit.

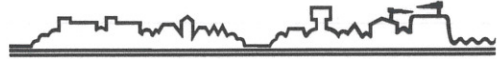
De commissie voor welzijnszaken en milieu is omtrent dit voorstel gehoord en is unaniem akkoord met het voorstel.

Burgemeester en wethouders van Hardinxveld-Giessendam,
de secretaris, de burgemeester,
mr J.L. Evertse. A. Noordergraaf.



gemeente

Hardinxveld-Giessendam



De raad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders, nr. 4310;

gelet op artikel 18 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;

b e s l u i t :

1. aan te wijzen als routes, waarover gevaarlijke stoffen, als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, zonder ontheffing mogen worden vervoerd:
 - het gedeelte Nieuweweg gelegen tussen de op- en afritten van Rijksweg A15 en de kruising met de Wieling en Hakgriend, Hakgriend, Houtschelf, Rijshaak (gedeelte tussen Houtschelf en Wilgehout), Wilgehout, Stek, Griendaak, Schrank en Wiedhaak, vise versa en
 - het gedeelte Peulenlaan grenzend aan de op- en afritten van Rijksweg A15 en gelegen tussen de gemeentegrens met de gemeente Sliedrecht en de kruising met Apollostraat/Handelsstraat en de Ambachtsstraat, Handelsstraat, Industriestraat en Nijverheidsstraat, zijnde straten die zijn gelegen op het industrieterrein "De Peulen", vise versa,een en ander zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte ingekleurde tekening;
2. te bevorderen dat de onder 1. genoemde routes worden aangeduid met borden overeenkomstig model K 14 van bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;
3. te bepalen dat dit besluit in werking treedt op de dag waarop de onder 2. genoemde verkeersborden zijn geplaatst;
4. een afschrift van dit besluit te zenden aan:
 - de minister van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6 te 2597 JG Den Haag;
 - de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat, Koningskade 4 te 2596 AA Den Haag;
 - de commandant van het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen, Postbus 20901 te 2500 EX Den Haag;
 - het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, Postbus 90602 te 2509 LP Den Haag;
 - de directeur van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid, Postbus 550 te 3300 AN Dordrecht;
 - de districtschef van de politie Zuid-Holland Zuid, district De Heerenwaard, Postbus 106 te 4200 AC Gorinchem;
 - de commandant Brandweer van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, Postbus 175 te 3370 AD Hardinxveld-Giessendam;
 - de Algemene verladers- en eigen vervoerdersorganisatie (E.V.O.), Postbus 350 te 2700 AJ Zoetermeer;
 - de Vereniging Nederlands Vervoerdersoverleg (N.V.O.), Postbus 30025 te 3001 DA Rotterdam;
 - de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen, ~~Bezuidenhoutseweg 56 te 2594 AW Den Haag;~~ *2511 BW Spui 11 P*
 - ~~N.O.B. Wegtransport, Huis te Landelaan 492 te 2283 VJ Rijswijk en~~
 - de naar zijn oordeel daarvoor in aanmerking komende bedrijven en instellingen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

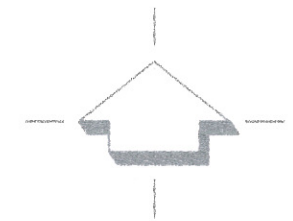
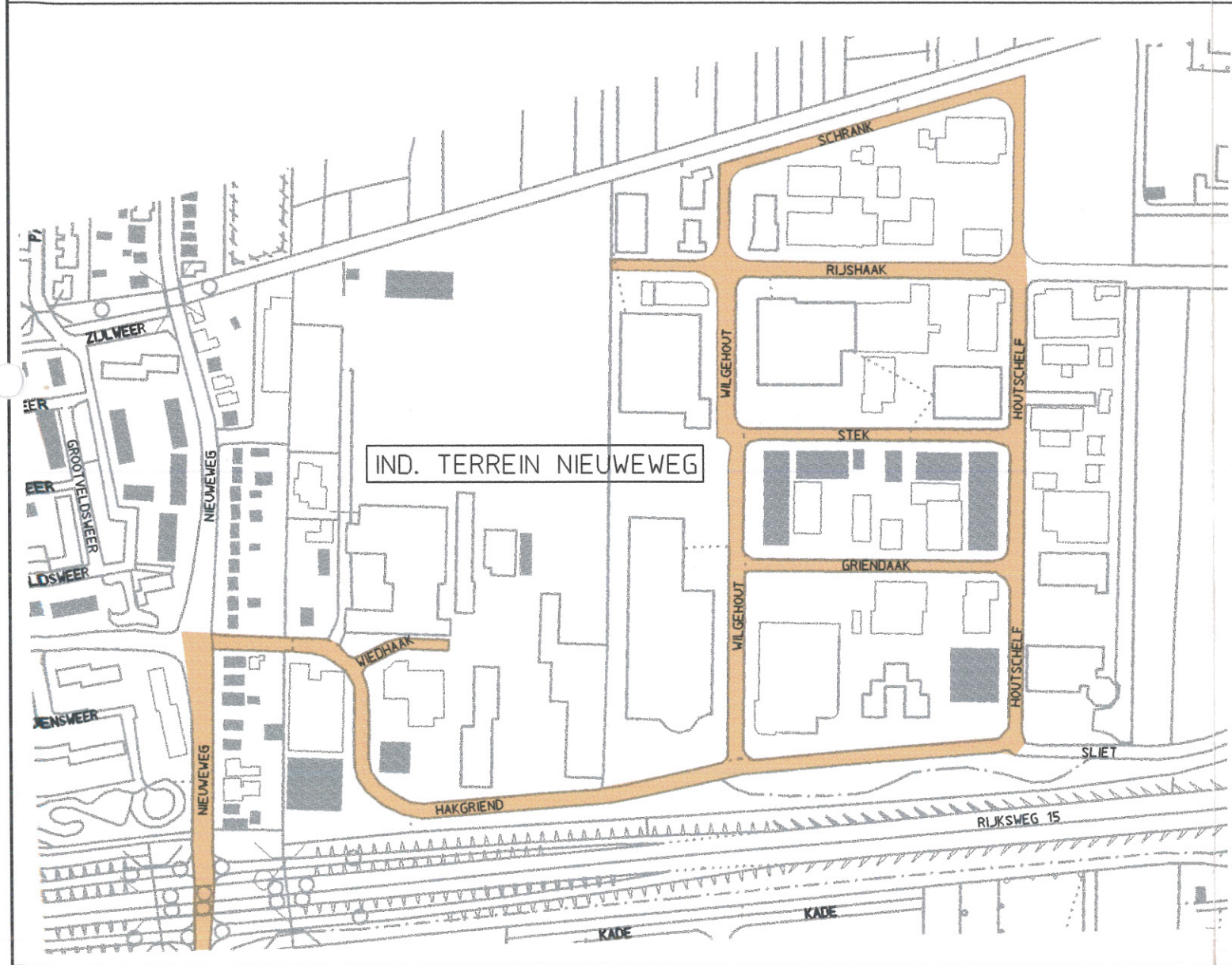
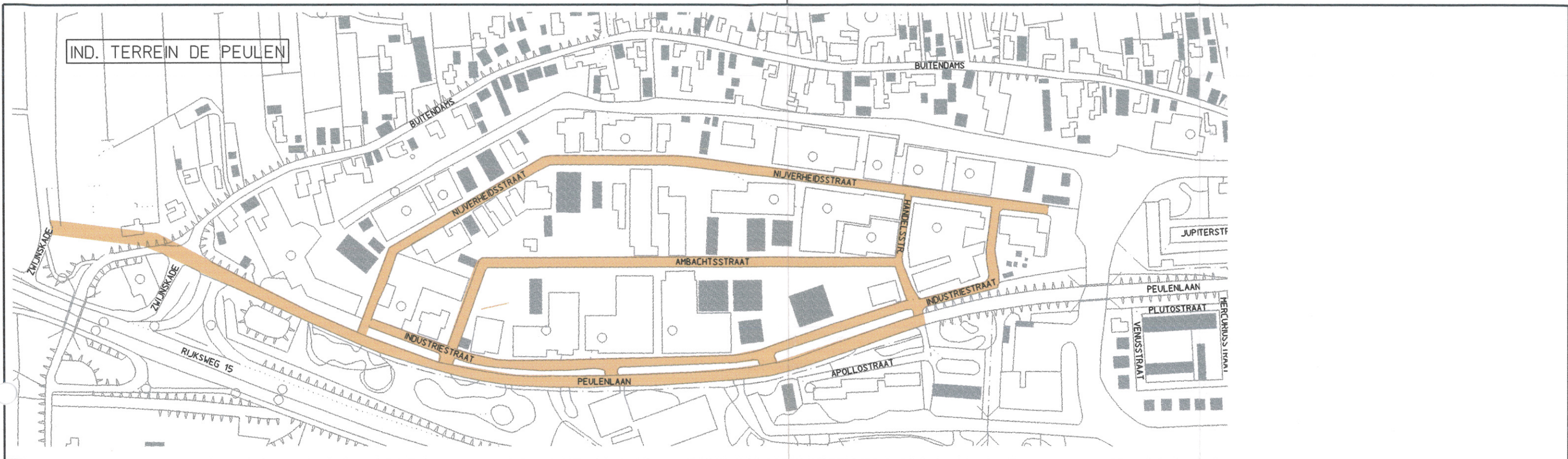
*→ nieuwe naam + adres:
Transport en Logistiek Nederland
Plain v.d. Verenigde Naties 11-15
2719 EQ Zoetermeer*

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam van 27 april 2000.

De secretaris,

De voorzitter

Afd.: VR
Ref.: WDO



Renvooi

 route gevaarlijke stoffen

gemeente  Hardinxveld-Giessendam		
raadhuisplein 1	3371 AS	0184-612244
afdeling: VROM		18-1-2000 GH
werk: aanwijzing routes gevaarlijke stoffen		schaal: 1:5000
		1.99-041

Beleidsregel gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

BELEIDSREGELS VOOR HET VERKRIJGEN VAN EEN GEHANDICAPTENPARKEERPLAATS OP KENTEKEN

Burgemeester en wethouders van Hardinxveld-Giessendam maken bekend, dat door hen een terughoudend beleid wordt gevoerd ten aanzien van toewijzing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Reservering blijft in beginsel achterwege, indien:

- a. aanvrager niet beschikt over een geldige gehandicaptenparkeerkaart;
- b. aanvrager niet beschikt over een motorvoertuig dat hij zelf kan besturen;
- c. op de onder a. bedoelde kaart de aantekening 'B'(estuurder) staat vermeld (op de kaart mag dus niet de aantekening 'P'(assagier) zijn geplaatst);
- d. aanvrager de mogelijkheid heeft zijn motorvoertuig op eigen terrein te parkeren of de gelegenheid heeft die mogelijkheid te creëren;
- e. binnen een afstand van 100 meter, gemeten vanaf de voordeur van de woning van aanvrager, voldoende openbare parkeergelegenheid aanwezig is, tenzij uit een advies van een daarvoor (op kosten van aanvrager) in te schakelen keuringsarts blijkt dat aanvrager een belangrijk minder grote afstand dan 100 meter te voet kan afleggen en er zich binnen de afstand waarover hij zich volgens de keuringsarts wel zonder hulp van derden en zonder al te grote lichamelijke klachten te voet kan voortbewegen onvoldoende openbare parkeergelegenheid is;
- f. binnen de afstand die aanvrager kan lopen de parkeerdruk niet zodanig is dat er doorgaans geen vrije parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Hardinxveld-Giessendam, 21 augustus 2001
Burgemeester en wethouders voornoemd,
de secretaris, de burgemeester,

G.H.B. Boss.

A. Noordergraaf.

I.s.

Wegsleepverordening



gemeente
Hardinxveld-Giessendam

Datum raadsvergadering

7 juli 2011(Het Debat)

Agendapunt nummer 9

7 juli 2011(Het Besluit)

Agendapunt nummer 8

Nummer: GemHG/INTERN/5248

Onderwerp:

Aan de raad

Wegsleeperverordening Hardinxveld-Giessendam

Aanleiding

In Hardinxveld-Giessendam wordt regelmatig overlast ondervonden van voertuigen die geparkeerd staan op plaatsen waardoor de veiligheid op de weg in het gedrang komt of de doorgang van wegen wordt belemmerd.

Argumenten

Door het ontbreken van een wegsleeperverordening is er onvoldoende basis voor een goede handhaving van de Wegenverkeerswet, waardoor in voorkomende gevallen foutgeparkeerde voertuigen niet kunnen worden verwijderd. De wegsleeperverordening is conform de landelijk voorgeschreven richtlijnen opgesteld, waardoor een juridisch correcte basis wordt gelegd voor de uitvoering van de wegsleeperregeling.

Daarnaast is het met de wegsleeperverordening mogelijk verkeersonveilige situaties als gevolg van foutparkeren aan te pakken.

Kanttekeningen

Takel- en bergingsbedrijf Kooijman te Vianen is het enige takel- en bergingsbedrijf in de regio, waarvan een depot is gevestigd in Gorinchem. Om deze reden is er geen aanbestedingsprocedure in gang gezet. Bij het aangaan van een contract met deze firma is er in acht genomen dat zij monopolistische positie krijgt bij het afnemen van zijn diensten.

Bij het aangaan van het contract lijkt er sprake te zijn van een kostendekkende situatie echter moet er afgewacht worden of de hoeveelheid voertuigen die worden weggesleept een goede bedrijfsvoering van Kooijman mogelijk maken. Daarbij kan er niet worden uitgesloten dat er in de toekomst tegen betaling een soort waakvlamovereenkomst moet worden afgesloten.

Burgemeester en wethouders van Hardinxveld-Giessendam,
de secretaris, de burgemeester,

mr. W. Kersbergen

M. Wiebosch-Steeman



gemeente
Hardinxveld-Giessendam

De raad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders, nr. GemHG/INTERN/5248;

gelet op het bepaalde in artikel 149 van de Gemeentewet, artikel 173, tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) en het Besluit van 5 juli 2001, houdende nadere regels ter uitvoering van de in de Wegenverkeerswet 1994 vervatte wegsleepregeling (Besluit wegslepen van voertuigen);

overwegende dat het wenselijk is om in voorkomende gevallen op de weg staande voertuigen te kunnen verwijderen, over te brengen en in bewaring te stellen;

besluit

vast te stellen de volgende verordening:

WEGSLEEPVERORDENING GEMEENTE HARDINXVELD-GIESSENDAM

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. RVV 1990: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- b. wet: de Wegenverkeerswet 1994;
- c. besluit: het Besluit wegslepen van voertuigen;
- d. voertuig: wat hieronder wordt verstaan in artikel 1, onder a RVV 1990;
- e. motorrijtuig: wat hieronder wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, onder c van de wet;
- f. aanhangwagens: wat hieronder wordt verstaan in artikel 1, onder a RVV 1990;
- g. het college: het college van burgemeester en wethouders.

Artikel 2 Aanwijzing van wegen en weggedeelten waar voertuigen kunnen worden verwijderd, overgebracht en in bewaring gesteld in het belang van het vrijhouden van wegen en weggedeelten

Als wegen en weggedeelten, bedoeld in artikel 170, eerste lid, onder c van de wet worden alle wegen en weggedeelten binnen (de bebouwde kom van) de gemeente aangewezen voorzover ze behoren tot een van de in artikel 2 van het besluit bedoelde soorten van wegen en weggedeelten.

Artikel 3 Plaats van bewaring voertuigen en openingstijden

1. Als plaats van bewaring van fietsen wordt aangewezen: het terrein van het Afvalbrengrstation, gelegen aan de Schrank 6 te Hardinxveld-Giessendam,
2. Als plaats van bewaring van voertuigen, anders dan fietsen, wordt aangewezen "Kooijman Takel en Berging te Gorinchem
3. Het college bepaalt de openingstijden van de in het eerste en tweede lid bedoelde bewaarplaatsen.

Artikel 4 Kosten overbrengen en bewaren voertuigen

Het college stelt de kosten vast van overbrengen en bewaren van voertuigen, zoals bedoeld in artikel 173, lid 2 onder b van de wet.

Artikel 5 Overbrengen en in bewaring stellen van motorrijtuigen in het geval van gebleken onvoldoende rijgeschiktheid of rijvaardigheid dan wel het ontbreken van een behoorlijk zichtbare kentekenplaat

Wanneer gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid, bedoeld in artikel 130, vierde lid, 164, zevende lid, en 174, eerste lid van de wet, zijn artikel 1,3 en 4 van deze verordening van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6 Uitvoering en toezicht

1. Het college is belast met de uitvoering van deze verordening.
2. Het college draagt het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening op aan door hen aan te wijzen personen.

Artikel 7 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 augustus 2011.

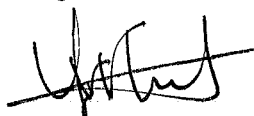
Artikel 8 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als 'Wegsleepverordening gemeente Hardinxveld-Giessendam'.

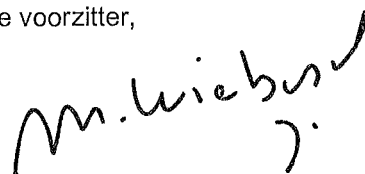
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam van 7 juli 2011.

De griffier,

De voorzitter,



A. van Vliet-v.d. Ploeg



M. Wiebosch-Steeman



gemeente
Hardinxveld-Giessendam

BIJLAGE: TOELICHTING WEGSLEEPVERORDENING HARDINXVELD-GIESSENDAM

Toelichting algemeen

De bevoegdheid tot het wegslepen van voertuigen is een bevoegdheid van het college. Het wegslepen van een voertuig moet worden gezien als een bijzondere vorm van bestuursdwang. In de Algemene wet bestuursrecht (Awb) zijn algemene regels opgesteld over de toepassing van bestuursdwang. Deze regels zijn voor een groot deel ook van toepassing op het wegslepen van voertuigen. In de WVV 1994 wordt een aantal bepalingen uit de Awb niet van toepassing verklaard. Tegen besluiten tot het wegslepen van voertuigen staat op grond van de Awb bezwaar en vervolgens beroep open.

Op 1 januari 2002 is de Wet van 21 februari 1997, houdende de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994), ook wel de wijziging van de wegsleepregeling genoemd, en het bijbehorende Besluit wegslepen van voertuigen in werking getreden. Artikel 170 tot en met 173 WVV 1994 zijn geheel vervangen door nieuwe bepalingen. De wijzigingswet is bij de Invoeringswet van de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), deel II, nog aangepast in verband met de overgang van de bepalingen over de uitvoering van bestuursdwang uit de Gemeentewet naar de Awb.

Kort samengevat houden de wijzigingen in de wegsleepregeling voor gemeenten het volgende in.

Uitgebreide werking

Op grond van de oude WVV 1994 (voor 2002) mochten op de weg staande voertuigen alleen worden weggesleept in het belang van de veiligheid op de weg, de vrijheid van het verkeer of het vrijhouden van invalidenparkeerplaatsen. Op grond van de herziene regeling in de WVV 1994 (per 1 januari 2002) en het daarop gebaseerde Besluit wegslepen van voertuigen is het laatstgenoemde criterium uitgebreid. Zowel de VNG als een aantal grote(re) gemeenten hebben hier sterk op aangedrongen bij zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als de Tweede Kamer. Er zijn immers meer locaties denkbaar waar fout parkeren als zeer hinderlijk wordt ervaren zonder dat de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer direct in het geding is. Direct optreden tegen dergelijke fout geparkeerde voertuigen kan in bepaalde gevallen zeer wenselijk zijn. Hierbij kan worden gedacht aan het onbevoegd parkeren op laad- en loshavens, taxistandplaatsen, marktterreinen, voetgangersgebieden en dergelijke. Deze wegen en wegedeelten moeten eerst nader worden aangewezen in een gemeentelijke verordening voordat gemeenten gebruik kunnen maken van deze bevoegdheid.

In zowel in de oude als de nieuwe regeling geldt dat een voertuig niet zonder meer kan worden weggesleept wanneer aan een van de genoemde criteria wordt voldaan. Degene die met de uitvoering van de wegsleepverordening is belast, dient per geval na te gaan of in dat specifieke geval het wegslepen van het desbetreffende voertuig absoluut noodzakelijk is. Het wegslepen van een voertuig dat om 4.00 uur 's nachts in strijd met een van de genoemde criteria is geparkeerd, zal doorgaans als niet of minder urgent moet worden beschouwd. In zo'n geval kan het opmaken van een proces-verbaal door een opsporingsambtenaar doorgaans volstaan.

Verhouding Wet-Mulder en bestuursdwang

Wanneer een voertuig fout geparkeerd staat en wegsleepwaardig is, zijn er in principe twee naast elkaar bestaande manieren om hiertegen op te treden. Allereerst door politie (justitie) en de Buitengewoon Opsporingsambtenaar (gemeente) op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet-Mulder) via het opmaken van een proces-verbaal. Daarnaast

door het uitvoeren van bestuursdwang (lees: het laten wegslepen en bewaren van dat voertuig) door het college. Het opmaken van een proces-verbaal op grond van de Wet-Mulder, voordat het wegslepen van een voertuig kan worden overgegaan, is niet meer vereist, maar kan nog steeds wel samengaan. Opgemerkt wordt dat het wel noodzakelijk is om de geconstateerde parkeerovertreding zo goed mogelijk vast te leggen wanneer alleen gebruik wordt gemaakt van de bestuursbevoegdheid. Voor eventuele latere bezwaar- en beroepsprocedures op grond van de Awb is het verstandig de geconstateerde parkeerovertreding zo goed mogelijk vast te leggen in een schriftelijk document en bij voorkeur vergezeld te laten gaan van een foto die de feitelijke situatie weergeeft. Een eventueel sepot, vrijspraak of ontslag van rechtsvervolgning door justitie, respectievelijk de rechter naar aanleiding van een proces-verbaal is niet zonder meer een reden om ook de kosten van de bestuursdwang terug te betalen. Het college maakt in een eventuele bezwaarprocedure een zelfstandige afweging.

Artikel 170 WVV e.v.

In WVV 1994 is het kader aangegeven waarbinnen het college gebruik kan maken van zijn bevoegdheid tot het wegslepen van voertuigen. Hoewel de bevoegdheid tot het wegslepen van voertuigen in de wet is neergelegd, kan het college pas goed van deze bevoegdheid gebruik maken wanneer de gemeenteraad in een verordening nadere regels heeft gesteld over de toepassing van deze bevoegdheid, zoals in artikel 173, tweede lid van de wet wordt voorgeschreven. In deze verordening dienen in elk geval regels te worden gesteld over:

1. de aanwijzing van de plaats(en) waar de weggesleepte voertuigen worden bewaard;
2. de berekening van de kosten die verbonden zijn aan de uitvoering van het wegslepen en bezwaren van voertuigen;
3. de eventuele aanwijzing van wegen en weggedeelten waar op grond van artikel 170, eerste lid, onder c WVV 1994 voertuigen mogen worden weggesleept.

Aangezien in artikel 173, tweede lid van de wet wordt aangegeven dat de nadere regels bij gemeentelijke verordening moeten worden gesteld, kunnen de hiervoor genoemde onderwerpen niet worden gedelegeerd aan het college. De uitwerking van de nadere regels van de verordening kan wel door het college geschieden (bijvoorbeeld door middel van beleidsregels).

Wegsleepwaardige overtredingen

Zoals hiervoor reeds aangegeven mochten op grond van de bepalingen uit de oude WVV 1994 op de weg staande voertuigen alleen worden weggesleept in het belang van de veiligheid op de weg, de vrijheid van het verkeer of het vrijhouden van invalidenparkeerplaatsen. In vele bestaande wegsleepregelingen van de burgemeester is concreet aangegeven in welke gevallen er sprake kan zijn van een wegsleepwaardige overtreding. Hiervoor is vaak aansluiting gezocht bij de delictsomschrijvingen uit de WVV 1994 of het RVV 1990. Zo'n aanpak kan uit praktisch oogpunt wellicht wenselijk zijn omdat degene die met de uitvoering van de wegsleepregeling is belast, direct uit de regeling kan afleiden of een voertuig mag worden weggesleept. Toch hebben wij gemeend bij het opstellen van de verordening voor een andere aanpak te moeten kiezen. Enerzijds omdat een gemeente zichzelf nodeloos beperkingen kan opleggen wanneer in de verordening zelf concreet wordt aangegeven welke wegsleepwaardige overtredingen kunnen worden onderscheiden.

Op grond van het nieuwe artikel 170, eerste lid WVV 1994 kunnen immers voertuigen waarmee een verkeersregel wordt overtreden én waarvan de verwijdering noodzakelijk is in verband met het belang van:

- a. de veiligheid op de weg of
 - b. de vrijheid van het verkeer of
 - c. het vrijhouden van aangewezen weggedeelten en wegen
- zonder meer worden weggesleept.

Anderzijds omdat het gevaar bestaat dat de delictomschrijvingen uit de wegenverkeerswetgeving en de wegsleepverordening niet naadloos op elkaar aansluiten. Wanneer dit het geval is, bestaat er de kans dat de gemeente in eventuele bezwaar- en beroepsprocedures om formele redenen in het ongelijk wordt gesteld. Daarnaast geldt uiteraard ook dat zaken niet dubbel moeten worden geregeld. Bovendien zou bij elke wijziging in de desbetreffende onderdelen van de wegenverkeerswetgeving ook de wegsleepverordening moeten worden aangepast.

Om toch enig houvast te bieden bij de toepassing van de wegsleepverordening is er in een bijlage bij deze toelichting aangegeven in welke concrete gevallen er sprake kan zijn van een wegsleepwaardige overtreding van de wegenverkeerswetgeving.

Tot slot wijzen wij nog op het bepaalde in artikel 170, zesde lid WVV 1994. Hierin wordt bepaald dat een voertuig niet kan worden weggesleept indien de rechthebbende het voertuig verwijdert voordat met de overbrenging wordt begonnen. In de wet wordt niet expliciet aangegeven wanneer met de overbrenging wordt begonnen. In de dagelijkse praktijk wordt ervan uitgegaan dat pas met de overbrenging wordt begonnen wanneer het voertuig zich in de takels van het wegsleepvoertuig bevindt. Indien de rechthebbende zich eerder bij zijn voertuig meldt, mag het voertuig niet meer worden weggesleept. Wel zal de rechthebbende alle aan de voorbereiding van de overbrenging verbonden kosten dienen te vergoeden, waarbij met name kan worden gedacht aan de voorrijkosten van het sleepvoertuig en administratieve kosten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze bepaling is een aantal begrippen omschreven dat diverse malen in deze verordening terugkomt. De omschrijving van deze begrippen spreekt voor zich. Veelal wordt verwezen naar definities uit bestaande wetgeving.

Ad d. Voertuig

Het begrip 'voertuig', zoals in artikel 1, onder a1 RVV 1990 is omschreven, is ruim. Hieronder vallen niet alleen motorvoertuigen, maar ook fietsen en bromfietsen, invalidervoertuigen, trams en wagens. Al deze voertuigen vallen derhalve onder de werking van deze wegsleepverordening. Ook in de APV is een bepaling opgenomen over de verwijdering van fietsen en bromfietsen van de openbare weg (zie **artikel 5:12**). Deze bepaling is aanvullend op wat de wegenverkeerswetgeving beoogt te regelen. In **artikel 5:12** van de APV spelen namelijk andere belangen een rol, zoals de openbare orde en veiligheid, het uiterlijk aanzien en de openbare gezondheid.

Ad e. Motorrijtuig

Het begrip 'motorrijtuig' is apart omschreven omdat artikel 5 van de verordening alleen betrekking heeft op dit soort voertuigen.

Ad f. Aanhangwagens

Dit is een bijzondere categorie voertuigen. Er is voor gekozen om deze groep voertuigen apart te benoemen om te benadrukken dat ook deze voertuigen vallen onder de wegsleepverordening.

Artikel 2 Aanwijzing van wegen en weggedeelten waar voertuigen kunnen worden verwijderd, overgebracht en in bewaring gesteld in het belang van het vrijhouden van wegen en weggedeelten

Zoals hiervoor in het algemene deel van de toelichting is gememoreerd, is de bevoegdheid tot het wegslepen van voertuigen in de wet zelf geregeld. Voor het wegslepen van voertuigen in het belang van de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer hoeven geen wegen en weggedeelten te worden aangewezen. Van deze bevoegdheid kan op alle wegen en weggedeelten binnen de gemeente gebruik worden gemaakt. Voor het wegslepen van voertuigen in het belang van het vrijhouden van wegen en weggedeelten kunnen op grond van artikel 170, eerste lid, aanhef en onder c, en artikel 173, tweede lid, aanhef en onder c WVV 1994 bij gemeentelijke verordening wegen en weggedeelten worden aangewezen. In artikel 2 van het Besluit wegslepen van voertuigen is nader aangegeven om welke soorten van wegen en weggedeelten het kan gaan, zoals onder andere gehandicaptenparkeerplaatsen, taxistandplaatsen, laad- en loshavens, parkeerplaatsen voor vergunninghouders, voetgangersgebieden en dergelijke. Het is aan de raad om in deze wegsleepverordening de wegen en weggedeelten aan te wijzen waar het college van deze bevoegdheid gebruik kan maken.

Voor de volledigheid wordt nog eens opgemerkt dat een parkeerovertreding, zoals in deze bepaling bedoeld, op zich niet zonder meer voldoende is om over te gaan tot het wegslepen en in bewaring stellen van een voertuig. Per geval zal tevens moeten worden beoordeeld of de specifieke parkeerovertreding het wegslepen en in bewaring stellen van het desbetreffende voertuig ook rechtvaardigt. Indien bijvoorbeeld een voertuig midden in de nacht op een laad- en loshaven wordt geparkeerd terwijl alle winkels en bedrijven dicht zijn, zal het normaal gesproken niet weggesleept mogen worden. Het voertuig zal doorgaans pas mogen worden weggesleept wanneer de winkels en bedrijven weer opengaan of enige tijd daarvoor.

Artikel 3 Plaats van bewaring voertuigen en openingstijden

De inhoud van de bepaling spreekt voor zich. Vanwege de redactie van artikel 173, tweede lid WVV 1994 moet(en) de plaats(en) van bewaring van voertuigen door de raad worden aangewezen. Delegatie aan het college is niet mogelijk. In onvoorziene omstandigheden is het denkbaar dat de burgemeester op grond van zijn bijzondere bevoegdheden ter handhaving van de openbare orde tijdelijk ook andere terreinen aanwijst als plaats van bewaring van voertuigen. De openingstijden kunnen wel nader door het college worden vastgesteld omdat ze niet expliciet genoemd zijn in artikel 173 WVV 1994.

Artikel 4 Kosten overbrengen en bewaren voertuigen

In artikel 13 tot en met 15 van het Besluit wegslepen van voertuigen is geregeld welke soorten van kosten die verbonden zijn aan het wegslepen en in bewaring stellen van voertuigen, in rekening kunnen worden gebracht. Het gaat hierbij niet alleen om personele en materiële kosten die direct verband houden met het wegslepen en in bewaring stellen van voertuigen, maar ook om kosten die verbonden zijn aan bekendmaking van beschikkingen, verkoop, eigendomsoverdracht om niet of vernietiging van voertuigen, inclusief de taxatie van deze voertuigen, renteverlies, WA-verzekering en dergelijke.

In de wegsleepverordening hoeven deze kostencomponenten niet allemaal inzichtelijk te worden gemaakt. Volstaan kan worden met een uitsplitsing van de kosten die verbonden zijn aan het wegslepen van voertuigen enerzijds en de bewaring van deze voertuigen anderzijds. Uiteraard dienen de opgenomen kosten wel in overeenstemming te zijn met de genoemde kostencomponenten. De gemeente dient uiteraard wel voor zichzelf en eventueel derden inzicht te hebben in de wijze waarop

de genoemde kosten zijn berekend. Deze berekening zal ook in eventuele bezwaar- en beroepsprocedures de gerechtelijke toets moeten kunnen doorstaan.

Het college is bevoegd om de kosten van overbrenging en bewaring van voertuigen vast te stellen. Deze kosten kunnen jaarlijks worden herzien. De kosten van het overbrengen van een voertuig bestaan uit een basistarief/voorrijkosten en overbrengkosten. Daarnaast worden kosten in rekening gebracht voor het bewaren van voertuigen. Deze kosten worden berekend per etmaal. Het etmaal, zoals hier bedoeld, begint op het moment van in bewaring nemen van een voertuig en eindigt 24 uur later.

Artikel 5 Overbrengen en in bewaring stellen van motorrijtuigen in het geval van gebleken onvoldoende rijgeschiktheid of rijvaardigheid dan wel het ontbreken van een behoorlijk zichtbare kentekenplaat

Naast de in artikel 170, eerste lid WVV 1994 bedoelde gevallen zijn in deze wet nog twee gevallen genoemd, waarin het noodzakelijk kan zijn om een voertuig te laten wegslepen en in bewaring te laten stellen. Achtereenvolgens wordt hier bedoeld op:

- het niet afgeven van zijn rijbewijs, wanneer dit is ingevorderd, omdat iemand zijn motorrijtuig heeft bestuurd terwijl hij onder invloed was van drogerende stoffen of alcohol en dergelijke (zie artikel 130 en 164 WVV 1994);
- de situatie dat een motorrijtuig niet beschikt over een behoorlijke zichtbare kentekenplaat terwijl de eigenaar of houder van dat motorrijtuig niet direct te achterhalen is. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan voertuigwrakken die geen kenteken meer hebben of aan situaties dat er sprake kan zijn van het 'knoeien' met kentekens in geval van autodiefstal.

Wanneer in dit soort gevallen een voertuig moet worden weggesleept en in bewaring genomen, is er geen sprake van uitoefening van bestuursdwang. Artikel 170, eerste lid WVV 1994, waarin de bestuursdwangbevoegdheid is geregeld, is dan ook niet van toepassing verklaard in de genoemde gevallen. In feite gaat het om een vorm van inbeslagname van goederen die ook in het strafrecht voorkomt.

Artikel 6 Uitvoering en toezicht

Artikel 7 Inwerkingtreding

Artikel 8 Citeertitel

Deze bepalingen spreken voor zich.