

Bestuurlijk Juridische KaderReeks 2001

Handboek

Recht en verkeersbeheersing



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Handboek

Recht en verkeersbeheersing



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Inhoud

1 Voorwoord 5

2 Leeswijzer 6

3 Principia 7

4 Privaatrechtelijke aspecten 15

5 M.e.r./Geluid/RO 31

6 RVV 57

7 Begrippenlijst 97

8 Register 103

9 Medewerkers 105





1 Voorwoord

De afgelopen jaren is de verkeerscongestie op het hoofdwegennet toegenomen. Om de doorstroming te verbeteren wordt geëxperimenteerd met zogenaamde verkeersbenuttingsmaatregelen. Dit zijn maatregelen die de congestie beogen terug te dringen zonder het bestaande verkeers- en vervoerssysteem uit te breiden.

Voorbeelden zijn het plaatsen van toeritdoseringsinstallaties, het invoeren van inhaalverboden voor vrachtwagens en het creëren van spitsstroken.

Al deze maatregelen brengen juridische implicaties met zich mee. Projectleiders van RWS stellen zich vaak de vraag welke procedures doorlopen moeten worden bij een bepaalde benuttingsmaatregel. Duidelijke voorbeelden zijn of de Wet geluidhinder van toepassing is en of nu wel of niet een milieu effect rapportage moet worden uitgevoerd dan wel volstaan kan worden met het in kaart brengen van de milieu-gevolgen.

Om op dit soort vragen een antwoord te geven is het handboek Recht en Verkeerbeheersing verschenen, voor het eerst in 1998.

Door de ontwikkelingen op het gebied van benuttingsmaatregelen en in de regelgeving is binnen het Vakoverleg Recht en Verkeerbeheersing, dat ressorteert onder het VenW brede Periodiek overleg Bestuurlijk Juridische Zaken, besloten het handboek Recht en Verkeerbeheersing te herzien.

Aan de totstandkoming van deze brochure hebben bijgedragen medewerkers van de Bestuurlijk Juridische afdelingen van de Regionale Directies en het Hoofdkantoor van Rijkswaterstaat alsmede van CDJZ.

Ik verwacht dat het handboek de projectleiders behulpzaam kan zijn bij het beantwoorden van vragen over de juridische kant van de realisatie van benuttingsmaatregelen.

De directeur van de Directie Uitvoering
van het Hoofdkantoor van de Rijkswaterstaat

Ir. P. Kieft



2 Leeswijzer

Dit handboek is in eerste instantie bedoeld voor de Bestuurlijk Juridische medewerkers binnen de Regionale Directies. Het handboek is daarnaast zo opgesteld dat het eveneens toegankelijk is voor niet juristen zoals projectleiders, beleidsmedewerkers en anderen die betrokken zijn bij de voorbereiding van benuttingsmaatregelen. De antwoorden zijn zo helder en concreet mogelijk geformuleerd. Juridisch jargon is daarbij zoveel mogelijk vermeden. Toch blijft het raadzaam altijd de juridische afdeling te consulteren omdat de precieze invulling sterk afhankelijk is van de situatie waarin wordt gewerkt.

Leesregels

- In dit handboek worden 69 concrete vragen beantwoord. De vragen zijn ondergebracht in drie hoofdstukken, namelijk het hoofdstuk 'Privaatrechtelijke aspecten', het hoofdstuk M.e.r., geluid en ruimtelijke ordening en het hoofdstuk RVV. Achter in het boek is een register opgenomen waarin per soort maatregel verwezen wordt naar de vragen waarin deze wordt behandeld.
- Het handboek is zo opgesteld dat de vragen op zichzelf staan. Dit betekent dat met name in hoofdstuk 5 herhalingen voorkomen. Hier is bewust voor gekozen.
- Naast concrete vragen zijn ook enkele vragen aan de orde gesteld die te maken hebben met beginselen rond verkeersbeheersing. Deze vragen zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.
- Per vraag wordt een kort antwoord gegeven, indien nodig voorzien van een korte toelichting.
- Achterin het handboek is een register opgenomen met trefwoorden en een verwijzing naar de vraag.
- Tot slot worden de namen en adresgegevens vermeld van de medewerkers die aan de totstandkoming van het handboek hebben bijgedragen. Voor vragen kunt u zich tot één van hen wenden.



3 Principia / beginselen en verkeersbeheersing

Beginselen en verkeersbeheersing

of

Hoe beheersen we de beginselen?

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt in meer algemene zin aandacht besteed aan juridische beginselen die een rol kunnen spelen bij de voorbereiding of uitvoering van verkeersbeheersingsmaatregelen. Het gaat daarbij dan om vraagstukken als: in hoeverre speelt het gelijkheidsbeginsel bij de keuze voor bepaalde doelgroepen of is het gedurende de spits bewust afremmen van bepaalde verkeersstromen door toeritdosering een evenredige maatregel.

De benadering hierbij is een iets andere dan bij de rest van de vraagstukken uit dit boek. Vraagstukken die te maken hebben met beginselen lenen zich niet zo gemakkelijk voor concrete antwoorden. Ze zijn sterk afhankelijk van de situatie, hebben alles te maken met de positie en de belangen van degene die zich erop beroept, en zijn bovendien lastig van tevoren van een algemeen geldend antwoord te voorzien.

Daarom geeft dit hoofdstuk niet zozeer een inhoudelijke benadering van “beginsel-vraagstukken”, maar meer een manier van omgaan met dit soort vragen.

Afbakening en vraagstelling

Met beginselen bedoelen we in dit verband zaken als ‘gelijke behandeling’, proportionaliteit en evenredigheid. Het gaat dan om begrippen, die in een juridische of rechterlijke beoordeling van overheidsmaatregelen regelmatig opduiken, maar die tegelijkertijd zo weinig vastomlijnd zijn, dat de beleidsmaker en beleidsuitvoerder daarmee moeilijk uit de voeten kunnen.

Kijkend naar de aanpak van verkeersbeheersing is de centrale vraag voor dit hoofdstuk daarom:

Moet je, en zo ja, op welke wijze kun je bij verkeersbeheersingsprojecten rekening houden met allerhande juridische beginselen.

De vraag naar de rol van beginselen is zeker ook bij verkeersbeheersingsmaatregelen relevant. Immers van de wegbeheerder mag worden verwacht dat hij bij het gebruik van zijn bevoegdheden oog heeft voor de mate waarin en de manier waarop weggebruikers met de gevolgen daarvan worden geconfronteerd en daarbij rekening



houdt met algemene in het (Nederlandse) recht neergelegde principes. Op zichzelf is die constatering natuurlijk niet specifiek voor verkeersbeheersing. Dat moet altijd. Dat die vraag juist ook speelt bij verkeersbeheersing is begrijpelijk. Bij verkeersbeheersing gaat het hoe dan ook om maatregelen, die ingrijpen in de vrije circulatie van het verkeer, die de keuzevrijheid van weggebruikers veranderen of inperken, of die verschillen in groepen weggebruikers veroorzaken. De verkeersbeheersende overheid scheert niet alles en iedereen over één kam, maar gaat welbewust onderscheidingen aanbrengen.

De ervaring leert dat weggebruikers die daarvan hinder denken te ondervinden of meer ten principale menen dat de overheid de verkeerde weg opgaat in zijn beleid, op de geëigende momenten hun persoonlijk belang gaan bepleiten en proberen hun belang te onderstrepen door dit te scharen onder een hoger belang. We komen dan terecht in de wereld van de beginselen.

3.2 De beginselen

In de discussies over verkeersbeheersingsmaatregelen komen telkens enkele beginselen aan de oppervlakte, die de haalbaarheid of de uitvoering van die maatregelen zouden kunnen beïnvloeden. Voor een deel zijn deze rechtstreeks terug te voeren op de in de Grondwet of internationale verdragen neergelegde grondrechten of basis-beginselen, zoals bijvoorbeeld 'gelijke behandeling' of 'het vrij verkeer van personen, goederen of diensten'. Voor een ander deel zijn dit beginselen, die – al dan niet terecht – worden afgeleid of geconstrueerd uit het rechtssysteem, zoals bijvoorbeeld een 'recht op mobiliteit'.

Daarnaast zijn er natuurlijk – bij verkeersbeheersing gaat het immers voornamelijk om het toepassen van bestuursrechtelijke bevoegdheden – de beginselen van behoorlijk bestuur, doch daarop wordt in dit bestek niet verder ingegaan.

In deze paragraaf komen de specifiek bij verkeersbeheersingsmaatregelen meest genoemde beginselen (kort) aan de orde. Voor meer uitgebreide beschrijvingen moet worden verwezen naar de juridische handboeken. Waar mogelijk worden ze van een waardering voorzien, kijkend naar de rol die ze kunnen spelen bij verkeersbeheersingsmaatregelen.

Gelijke behandeling

'Allen die zich in Nederland bevinden worden in gelijke gevallen gelijk behandeld.'

Aldus luidt de eerste zinsnede van artikel 1 van de Grondwet.

Betekent dit nu dat de overheid in de wijze waarop ze weggebruikers of groepen weggebruikers benadert, geen verschillen tussen die weggebruikers of die groepen in het leven mag roepen, bijvoorbeeld door middel van toeritdosering het verkeer op de hoofdrijbaan voor laten gaan of door doelgroepvoorzieningen vrachtverkeer om de file heen leiden?

Het antwoord hierop kan kort en duidelijk zijn. Het enkele feit, dat er bij het treffen



van overheidsmaatregelen verschillen ontstaan, hoeft op zichzelf nog geen ongelijke behandeling op te leveren. Een maatregel komt pas in de gevarenzone, als daarbij een onderscheidend criterium wordt gehanteerd, dat onevenredig uitwerkt.

Uit een uitspraak van de Raad van State viel af te lezen, dat het onderscheidende criterium objectief en redelijkerwijs passend bij het doel van de maatregel moet zijn.

Proportionaliteit en evenredigheid

Proportionaliteit en evenredigheid zijn niet zozeer beginselen, als wel eisen te stellen aan overheidsmaatregelen. Ze kunnen bij de beoordeling van maatregelen door de rechter een rol spelen. Het is lastig in concreto aan te geven wanneer de grenzen van proportionaliteit en evenredigheid worden overschreden. Het gaat hierbij de facto om een weging van verschillende belangen en een inschatting in hoeverre het ene belang het andere tekort doet. De vraag van proportionaliteit en evenredigheid is de vraag over het belang van het doel van de maatregel (bijvoorbeeld ongehinderde doorstroming), de vraag of het middel redelijkerwijs het doel kan dienen, de vraag of voor dat doel minder vergaande alternatieven beschikbaar zijn, de vraag of de maatregel ten opzichte van bepaalde groepen zeer nadelig uitvalt e.d.

Vrij verkeer van personen, goederen en diensten

Deze in het EU-recht neergelegde grondbeginselen van de gemeenschappelijke markt worden nogal eens aangehaald, indien maatregelen ten opzichte van bepaalde groepen weggebruikers belemmeringen in het leven roepen. Er is bijvoorbeeld wel betoogd, dat het hanteren van venstertijden voor het laden en lossen het vrije verkeer zou beperken.

Er wordt aldus een te ruime strekking aan deze beginselen toegekend. Van een aantasting van het vrije verkeer in de zin van het EU-recht is pas sprake, indien de maatregel een onderscheid maakt naar nationaliteit. Let wel: strijd met deze beginselen kan spelen zowel bij de juridische regel (de maatregel geldt alleen voor buitenlandse vrachtauto's) als bij de feitelijke uitwerking van de regel (bijv. toegang tot een rijstrook kan alleen worden verkregen met behulp van een voor niet-Nederlanders nauwelijks te verkrijgen apparaatje).

Recht op mobiliteit

Er is beweerd, dat bijvoorbeeld het totstandbrengen van doelgroepvoorzieningen in strijd komt met een 'recht op mobiliteit'. Dit wordt dan opgevat als een soort afdwingbaar recht op onbelemmerd gebruik van alle weginfrastructuur. Recht op mobiliteit wordt ook wel opgevat als een soort dwingende opdracht aan de overheid om te zorgen voor voldoende en voor een ieder beschikbare wegcapaciteit.

Deze gedachten worden wel ontleend aan artikel 21 van de Grondwet: 'De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en de verbetering van het leefmilieu'. Hiervan zou dan de zorg voor een passend wegennet onderdeel uitmaken.

Zonder nu in dit bestek hierop al te diep in te gaan, kan wel het volgende worden



gesteld. Artikel 21 Gw behoort tot de categorie sociale grondrechten. Sociale grondrechten worden gezien als een instructienorm, hetgeen wil zeggen, dat ze weliswaar een opdracht aan de overheid inhouden, doch waartegenover geen subjectieve rechten van burgers bestaan. Van een eigen, ten opzichte van de overheid rechtens afdwingbaar, recht op mobiliteit zal daarom niet gauw sprake zijn. Volledigheidshalve moet hierbij worden aangetekend, dat – voorzover bekend – deze kwestie nooit expliciet aan het oordeel van de rechter is onderworpen.

Er is betaald voor (onbelemmerd) weggebruik

Door sommigen wordt een relatie gelegd tussen de betaling van de houderschapsbelasting (vroeger motorrijtuigenbelasting) en de kosten van aanleg en onderhoud van wegen.

Men leidt daaruit een gebruiksrecht op alle wegen af, zodat het bestemmen van wegen voor doelgroepen daarmee in strijd is.

Deze redenering houdt geen stand. Er wordt geen (ook niet in de rijksbegroting) relatie gelegd tussen de (hoogte van de) opbrengsten van de houderschapsbelasting en de toekenning van middelen voor wegen. De houderschapsbelasting is een algemene belasting, die net als de benzineaccijns, dient ter dekking van de algemene rijksuitgaven.

Het gebruik van wegen of rijstroken wordt beheerst door het verkeersrecht, dat de wegbeheerder (het bevoegd gezag) uitdrukkelijk de bevoegdheid geeft verkeersmaatregelen te treffen ter regeling van het verkeer.

Privacy

Privacy-aspecten worden vaak genoemd als aspecten, die het realiseren van verkeersbeheersingsmaatregelen kunnen belemmeren.

Privacy of beter de bescherming van de persoonlijke levenssfeer speelt in dit verband pas, als de overheid bij het treffen van maatregelen systematisch gegevens verzamelt, die herleidbaar zijn tot personen, bijvoorbeeld door de registratie van kentekens van voertuigen. Bij de in dit handboek besproken verkeersbeheersingsmaatregelen is dat niet het geval.

Overigens is het niet zo, dat het vergaren van kentekengegevens altijd op privacy-bezwaren zal stuiten. Indien dat voor de uitvoering van een verkeersmaatregel nodig is, biedt de Wet persoonsregistraties¹ een passend kader voor het op een verantwoorde wijze omgaan met geregistreerde persoonsgegevens.

3.3 Grondslag voor maatregelen is afdoende

Bij de weging en de beoordeling van de rol van juridische beginselen moet het belangrijkste vertrekpunt zijn, dat de wegbeheerder in beginsel de bevoegdheid heeft om ten aanzien van het verkeer beperkende of onderscheidende maatregelen te treffen.

¹ Tijdens het schrijven van dit handboek was de Wet bescherming persoonsgegevens nog niet van kracht.



De maatregelen moeten uiteraard terug te voeren zijn op de wegbeheerderstaak met betrekking tot het verkeer en passen binnen de te behartigen belangen van het verkeersrecht. Daarbij doet het er niet toe of het gaat om infrastructurele of feitelijke maatregelen, zoals wegaanpassing of informatievervalsing, dan wel juridische maatregelen in de vorm van verkeersregels, die geboden of verboden inhouden. Daarbij geldt natuurlijk wel de eis van een adequate wettelijke basis voor een maatregel.

Het is hierbij van belang te bedenken, dat verkeersbeheersing als verzamelterm van regulerende overheidsmaatregelen in de aanpak van de verkeerscongestie op dit moment een nieuw fenomeen is. Maar het fenomeen van de regulerende wegbeheerder is al zo oud als er wegbeheer bestaat. Immers het onderscheid tussen autoverkeer en fietsers, afzonderlijke businfrastructuur en prioritering in de verkeersregelinstallatie kennen we al sinds jaar en dag. Verkeersbeheersing voegt hieraan een nieuwe dimensie toe, maar is niet principieel anders.

De verkeersbeheersingsmaatregelen, die nu onderdeel uitmaken van het pakket filemaatregelen, zijn alle terug te voeren op de wegbeheerderstaak: de zorg voor de vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer, waarbij de wegbeheerder keuzen maakt bij de inrichting van de weginfrastructuur en bij het treffen van verkeersmaatregelen. Dat vervolgens die wegbeheerder die inrichting en die maatregelen tot stand brengt en motiveert volgens de regels die het recht stelt, is vanzelfsprekend. Daarbij hoort hij uiteraard ook te letten op de meer principiële kanten of gevolgen van zijn beleid. In meer juridische termen: hij moet zijn motivering op orde hebben, wil zijn maatregel stand kunnen houden bij rechterlijke toetsing.

In beginsel heeft een wegbeheerder derhalve een bevoegdheid om verkeersbeheersingsmaatregelen treffen, maar wil hij die bevoegdheid in een concrete situatie toepassen, dan zal hij toepassing ook moeten toetsen op de meer principiële gevolgen van zijn maatregel.

Samenvattend: Juridische beginselen spelen meestal niet bij de vraag of een maatregel ten principale gelegitimeerd is; beginselen spelen doorgaans alleen bij de vraag of ze een maatregel in dit geval of ten opzichte van deze persoon of groep personen onevenredig of onrechtmatig kunnen maken.



3.4 Beginselen in de context van rechterlijke toetsing

Verkeersbeheersingmaatregelen kunnen op verschillende manieren en bij verschillende instanties aan een (rechterlijke) toets worden onderworpen. We kunnen te maken krijgen met:

- de Straf / Mulder-rechter, indien de maatregel bestaat uit een verbodsbord van het RVV 1990 en aldus weggebruikers verplichtingen oplegt. Bijvoorbeeld een personenautobestuurder mag geen gebruik maken van de vrachtautostrook.
- de civiele rechter, indien iemand stelt schade te ondervinden van een bepaalde maatregel.
- de administratieve rechter, indien overeenkomstig de Awb een verkeersbesluit is genomen of ingeval een bestemmingsplan wordt aangepast.
- de administratieve kort-geding rechter, indien iemand stelt onevenredig nadeel van een maatregel te ondervinden en aan de rechter een verbod op de uitvoering vraagt.
- eventueel de Nationale ombudsman, indien iemand zich over een gedraging van Verkeer en Waterstaat beklaagt.
- zelfs is denkbaar dat iemand een internationale rechter inschakelt (al dan niet via een praedjudiciële procedure) wegens strijd met bijvoorbeeld het Europees recht.

In al deze procedures kunnen juridische beginselen een rol spelen. De concrete toepassing van een beginsel kan per procedure verschillen.

Kunnen in de administratieve procedure bij voorbeeld proportionaliteitsvragen of individuele gevolgen bij de belangenafweging ten volle aan de orde komen; in de strafzaak of de Mulderzaak zal toch in eerste aanleg worden getoetst of de regel is overtreden en niet of de onderliggende maatregel 'beleidsmatig correct' is.

Het omgekeerde kan ook:

Kan in een administratieve procedure het individueel belang (bijv. nachtrust) het nog verliezen van het algemeen belang (aanleg van een weg); in een civiele procedure is het heel goed mogelijk dat hetzelfde algemeen belang niet wegneemt, dat de individuele persoon schade lijdt, die niet voor zijn rekening dient te blijven (nadeelcompensatie).

Het zou in de praktijk bij de voorbereiding van verkeersbeheersingsmaatregelen natuurlijk veel te ver gaan voor alle denkbare procedures mogelijke beginselen in kaart te brengen. En dat dan niet één keer, maar even zovele keren als een maatregel bij verschillende rechters ter beoordeling kan voorliggen. Wat wel van belang is, is het besef dat bij het beoordelen van een concreet plan op bij voorbeeld Awb-aspecten, er niet alleen op de formele vereisten moet worden gelet, maar ook op de meer algemene vraagstukken, die we hier 'beginselen' noemen.



3.5 Uitwerking: niet zwart-wit

Een maatregel, die inhoudt dat alleen vrachtauto's met een Nederlands kenteken van een rijstrook gebruik mogen maken, zal vrij snel wegens strijd met het Europees recht sneuvelen. Meestal ligt het echter niet zo duidelijk. Afgezien van misschien een enkel geval, is het meestal helemaal niet zo duidelijk of juridische beginselen wel of niet aan de orde zijn en als ze dat zijn hoe zwaar ze moeten meewegen.

Zeker bij vraagstukken als ongelijke behandeling of evenredigheid en proportionaliteit gaat het om een waardering van soms tegenstrijdige belangen, waarvan de uiteindelijke uitkomst bij een rechter niet altijd voorspelbaar is.

Maar onvoorspelbaar wil nog niet betekenen ook onbeheersbaar. Juist omdat het gaat om de weging van verschillende soorten van belangen, kan de wegbeheerder zelf de kracht van een maatregel versterken en daardoor de kans op een ontsporing vanwege strijd met een juridisch beginsel verkleinen.

In de eerste plaats geldt dan: hoe beter de onderbouwing van de maatregel, des te geringer is het risico, dat je struikelt over beginselen.

In de tweede plaats geldt: als je bij de voorbereiding in een project groepen weggebruikers kunt opsporen, die onevenredige last van een maatregel hebben, kun je binnen het project daarvoor een oplossing zoeken.

In de derde plaats geldt, dat verkeersbeheersing meestal betekent, dat keuzes gemaakt moeten worden. Keuzes tussen groepen weggebruikers, die allen vinden dat ze 'recht' hebben op onbelemmerd gebruik van infrastructuur. Dat betekent, dat we het lang niet altijd iedereen naar de zin kunnen maken. Proberen we dat wel, dan dreigt een sneeuwbeleffect en blijft er van de bedoeling van de verkeers-beheersingsmaatregel niet veel meer over.

In het totale proces van projectvoorbereiding krijgt het omgaan met juridische beginselen het karakter van een soort risicobeheer. De beste manier van risicobeheer is van tevoren op zoek te gaan naar die risico's.



3.6 Vuistregels voor 'beginselen'-risicobeheer

Aan het slot van dit hoofdstuk worden in verband met het beheersen van juridische beginselen enkele vuistregels gegeven. Deze vuistregels zijn uiteraard geen antwoord op de vraag of er nu wel of geen probleem bestaat met beginselen. De vuistregels geven wel een antwoord op de vraag op welke manier je in een project met discussies over beginselen kunt omgaan.

Vuistregels

Consistentie loont !

Diversiteit in de aanpak met als gevolg verschillende gevolgen voor gelijksoortige groepen weggebruikers kan je worden tegengeworpen. Bepleit: gelijke problemen op gelijke wijze aanpakken.

Niet meer belemmering dan nodig !

Zo was er niet zolang geleden een kantonrechter, die een automobilist, van wie vaststond dat hij door rood was gereden, geen sanctie oplegde, omdat hij vond, dat de automobilist onevenredig lang en zonder zichtbare reden op groen had moeten wachten.

Keep it simple !

Weggebruikers willen zich nog wel eens op 'verontschuldigbare dwaling' beroepen: "de wegsituatie was zo gecompliceerd, dat mij niet verweten kan worden, dat ik door de bomen het bos niet meer zag". Officieren van Justitie, maar ook kantonrechters willen voor dat soort argumenten nog wel gevoelig zijn.

Dit risico valt natuurlijk gemakkelijk te ondervangen door het OM te betrekken bij de ontwikkeling van een maatregel.

Ken uw pappenheimers !

Door de omgeving bij het ontwerp van een maatregel te betrekken, kun je vroegtijdig ontdekken, waar zich mogelijke knelpunten gaan voordoen. Als je van tevoren weet wie last heeft van een maatregel en waarom, kun je zoeken naar oplossingen.

Wees resultaatgericht !

Duidelijkheid over bedoelingen en keuzes maken meer indruk dan vage compromissen. Dus: houdt het projectdoel in relatie tot de effecten en de weg om er te komen steeds in de gaten.



4 Privaatrechtelijke aspecten



Vraag 1

Wat zijn de bevoegdheden van de wegbeheerder bij Incident Management en Wegsleepregeling?

Antwoord

Op grond van zijn publiekrechtelijke taak is de wegbeheerder bevoegd in te grijpen indien de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd, wat vrijwel altijd het geval is wanneer een motorvoertuig bij een incident is betrokken.

Incidentmanagement kan worden toegepast op de gehele weg met inbegrip van de vluchtstrook en de obstakelvrije zone (10 meter uit de kantstreep bij autosnelwegen en 6 meter bij niet-autosnelwegen).

In beginsel wordt buiten de obstakelvrije zone en op parkeerplaatsen, vluchthavens en verzorgingsplaatsen de Wegsleepregeling Wbr (Aanschrijving van 3 april 2000, nr. R 2000/5842) toegepast. De wegsleepregeling is gebaseerd op de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken (Wbr). Met gebruikmaking van bestuursdwang kunnen achtergelaten voertuigen worden verwijderd.

Toelichting

Incidentmanagement is het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk, nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken. Eén en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers, alsmede de beheersing van de ontstane schade (definitie uit Beleidsregels incidentmanagement RWS, Stcrt.1999, nr. 89).

Op grond van het organiek besluit RWS treedt RWS op als wegbeheerder van de rijkswegen. In dat kader is RWS verplicht om een veilige en vlotte verkeersafhandeling te bewerkstelligen. Een inbreuk op het normale gebruik van de rijkswegen, bijvoorbeeld het blokkeren van één of meer rijstroken door een motorvoertuig, wordt beschouwd als een onrechtmatige daad jegens de wegbeheerder (Rijksweg 12 -arrest, Hoge Raad, 19 december 1975, NJ 1976, 280). In de beleidsregels is aangegeven dat RWS incidentmanagement toepast op de (auto)snelwegen.

Incidentmanagement wordt toegepast op de gehele weg (de obstakelvrije zone van 10 meter of 6 meter uit de kantstreep inbegrepen).

Dit ingrijpen bestaat bij incidentmanagement doorgaans uit het bergen van het motorvoertuig met het oog op het snel vrijmaken van de weg, het inschakelen van een (milieu-)deskundige en andere preventieve en schadebeperkende maatregelen zoals omleiding van het verkeer en, in het geval van aanwezigheid van gevaarlijke stoffen, afdamming van een sloot.

Buiten de obstakelvrije zone (dit kan ook een gedeelte van de berm zijn) en op



verzorgingsplaatsen, vluchthavens en parkeerplaatsen kunnen achtergelaten voertuigen worden verwijderd op basis van de Wegsleepregeling Wbr met gebruikmaking van de bestuursdwangbevoegdheid uit de Wbr en de Algemene wet bestuursrecht. Uitzondering: Indien Incident Management achterwege is gebleven kan RWS ook in de berm binnen de obstakelvrije zone optreden (zie punt 4 van de regeling en de toelichting onder het kopje “Rechtsgrond en de bevoegdheid tot wegslepen”).

De regeling maakt onderscheid tussen aanpak van voertuigen met en zonder kenteken.

Voertuigen zonder kenteken kunnen meteen worden verwijderd. Bij voertuigen met een kenteken moet eerst bezien worden of sprake is van een spoedeisende situatie. In geval van spoed kan ook meteen tot verwijdering worden overgegaan en krijgt de eigenaar/houder achteraf een bestuursdwangaanschrijving. Indien geen sprake is van spoed moet de eigenaar/houder eerst een aanschrijving worden gezonden. Indien binnen de gestelde termijn geen reactie volgt kan het voertuig worden verwijderd. Voor de details van deze regeling en de administratieve afwikkeling wordt verwezen naar de genoemde aanschrijving en de toelichting daarop.



Vraag 2

Wie betaalt welke kosten bij incidentmanagement en wegsleepregeling?

Antwoord

Incidentmanagement

Vrachtauto's

De kosten van ingeschakelde bergers, deskundigen en/of andere ingeschakelde bedrijven worden in eerste instantie betaald door het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) waarmee RWS een contract heeft. Vervolgens zal het CMV deze kosten trachten te verhalen op de verzekeraar dan wel eigenaar/houder van de vrachtauto. De eigenaar/houder kan zich de BTW over de bergingskosten en de kosten van deskundigen besparen door de rekening aan het CMV te voldoen en de BTW vervolgens met de fiscus te verrekenen. Dit is niet mogelijk indien de rekening eerst door RWS is voldaan en vervolgens verhaal op hem plaatsvindt. Indien de eigenaar/houder niet betaalt aan het CMV, zal RWS de kosten aan het CMV betalen en deze vervolgens zelf trachten te verhalen. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zullen de bergingskosten altijd moeten worden betaald door de WAM-verzekeraar.

Personenauto's

Uitgangspunt is dat de bergingskosten rechtstreeks worden voldaan door de verzekeraar, op basis van de hulprechten in de WA-polis. In het merendeel van de gevallen waarin incidentmanagement bij personenauto's wordt toegepast, hoeft er dus geen verhaal van kosten plaats te vinden. Indien de eigenaar/houder echter onverzekerd is, moet RWS hem aanspreken voor de kosten. In geval van wegslepen na pech, is er geen sprake van een verzekerd voorval en vindt op grond van het bepaalde in de Beleidsregels incidentmanagement RWS geen verhaal van kosten plaats. In geval van een onbekende eigenaar/houder blijven de kosten eveneens voor rekening van RWS.

Wegsleepregeling

Bij toepassing van bestuursdwang t.a.v. (motor)voertuigen is verhaal van kosten mogelijk indien dit in de brief aan de eigenaar/houder is vermeld. Bij voertuigen zonder bekende eigenaar/houder (hetgeen vaak voorkomt bij achtergelaten voertuigen) blijven de kosten voor rekening van RWS.



Toelichting

Incidentmanagement

Op grond van analyse van het Brandweerkosten-arrest (Hoge Raad 11 december 1992, NJ 1994, 639) in samenhang met het Rijksweg 12-arrest kan worden aangenomen dat, indien er sprake is van een onrechtmatige daad, als gevolg waarvan een incident ontstaat, het voor RWS mogelijk is de gemaakte bergingskosten te verhalen langs privaatrechtelijke weg.

Deze conclusie kan worden getrokken aan de hand van de maatstaven die worden genoemd in het Brandweerkosten-arrest. Toepassing van deze criteria op de terzake van incidentmanagement relevante publiekrechtelijke regelingen leert, dat in deze laatste regelingen verhaal van kosten langs publiekrechtelijke weg niet is uitgesloten, hetgeen met zich meebrengt dat er geen (belangrijke) aanwijzingen zijn dat verhaal langs privaatrechtelijke weg is uitgesloten.

Uitgangspunt is dat de bergingskosten zullen worden verhaald op de WAM-verzekeraar van de eigenaar/houder van het betrokken voertuig. Dit is conform het Rijksweg 12-arrest waarin de Hoge Raad bepaalde dat de kosten van omlegging van het verkeer en van afdamming van een sloot zijn te beschouwen als door de onrechtmatige daad veroorzaakte schade, waarvoor de verzekeraar krachtens art. 6 WAM mede-aansprakelijk is. Indien in een voorkomend geval de bergingskosten worden beschouwd als zuivere vermogensschade, zal RWS de eigenaar/houder zelf aanspreken.

Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zullen de bergingskosten altijd moeten worden betaald door de WAM-verzekeraar.

Of verhaal van kosten langs privaatrechtelijke weg ook mogelijk is, dient te worden beoordeeld aan de hand van de inhoud en strekking van genoemde publiekrechtelijke regelingen, mede in verband met de taak en de aard van de kosten. In het Rijksweg 12-arrest is bepaald dat de Staat kosten van het treffen van bijzondere maatregelen ter uitoefening van haar beheers- en onderhoudstaak inderdaad kan verhalen, omdat de schuldlige voor deze schade jegens de Staat aansprakelijk is, en dat het feit "dat de Staat dergelijke bijzondere maatregelen in het algemeen belang en op grond van publiekrechtelijke voorschriften moet treffen daaraan niet afdoet". Met goede grond kan worden betoogd dat de werkzaamheden en kosten, gemoeid met de berging van gestrande voertuigen, geen onderdeel uitmaken van de gebruikelijke beheers- en onderhoudstaak van RWS, maar gezien moeten worden als bijzondere werkzaamheden, waarvan de kosten derhalve in beginsel langs privaatrechtelijke weg verhaald kunnen worden.



Op basis van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) is de eigenaar/houder van een motorrijtuig verplicht zich te verzekeren tegen schade als gevolg van verkeersongevallen. Volgens art. 3 lid 2 van de WAM vallen echter alleen personen- en zaakschade onder de WAM-dekking, en geen zuivere vermogensschade.

Een probleem kan zich gaan voordoen doordat m.b.t. de begrippen zaakschade en vermogensschade een verschil van mening bestaat tussen RWS en het Verbond van Verzekeraars. RWS is van mening dat een berging -mede gelet op het Rijksweg 12 - arrest- kan worden gezien als een preventieve of schadebeperkende maatregel zodat de kosten daarvan als zaakschade kunnen worden verhaald op de WAM-verzekeraar. Volgens het Verbond van Verzekeraars echter zijn dergelijke kosten te beschouwen als zuivere vermogensschade.

Bij vervoer van gevaarlijke stoffen vallen de bergingskosten altijd onder de dekking van de WAM-polis aangezien er bij gevaarlijke stoffen sprake is van een risico-aansprakelijkheid bij de vervoerder, ook ten aanzien van vermogensschade (art. 3a lid 2 WAM jo. art. 8:1210 onder b BW).

Wegsleepregeling

Bij de wegsleepregeling wordt gebruik gemaakt van bestuursdwang. In de Algemene wet bestuursrecht is in het algemeen vastgelegd welke kosten kunnen worden verhaald op de veroorzaker. In de aanschrijving betreffende de Wegsleepregeling Wbr (zie vraag 1) is dit verder uitgewerkt ten aanzien van het wegslepen van voertuigen. De kosten worden gedragen door de eigenaar/houder van een voertuig. Verhaal op een WAM-verzekeraar is uitgesloten aangezien nooit sprake zal zijn van een verzekerd voorval.



Vraag 3

(Onjuiste) informatie op DRIP's op strategische beslispunten. Stel, een weggebruiker besluit, naar aanleiding van de dynamische route-informatie op een DRIP, een bepaalde route te volgen, maar komt desondanks/juist in een file terecht.

Kan hij de daaruit voor hem voortgevloede schade verhalen op de RWS?

Antwoord

In het algemeen niet. In een dergelijk geval kan de wegbeheerder slechts aansprakelijk zijn, indien de schade het gevolg is van een onrechtmatige daad (art. 6:162 BW). Feitelijk betekent dit dat slechts aantoonbare onzorgvuldigheid bij de informatievoorziening zou kunnen leiden tot aansprakelijkheid.

Toelichting

Voorwaarden voor aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige daad (art. 6:162 BW) zijn:

- er is gehandeld in strijd met een zorgvuldigheidsnorm;
- de onrechtmatige daad is te wijten aan schuld van de wegbeheerder, of kan op andere gronden aan de wegbeheerder worden toegerekend;
- er bestaat causaal verband tussen de onrechtmatige daad en de geleden schade.

Indien de informatie voor de DRIP's op correcte wijze is vergaard en tijdig doorgegeven, zal er niet snel sprake zijn van aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige daad.

Dit geldt ook, indien de interpretatie van correcte en tijdig vergaarde gegevens op goede grond is geschied, maar het resultaat van deze afweging achteraf niet juist blijkt te zijn.

Een correcte wijze van samenstelling wil zeggen: volgens een zorgvuldige procedure én tijdig; tijdig wil zeggen: gebaseerd op de meest actuele informatie die omtrent de verkeerssituatie te verkrijgen is.

De informant moet zich dus continu op de hoogte houden van de meest actuele informatie, om deze steeds weer tijdig te kunnen verversen.

Maar hoe actueel ook, de informatie die op de DRIP's belandt, is al enige minuten oud, en moet vervolgens enige tijd op de DRIP te lezen zijn.

In dit -korte- tijdsbestek kan de verkeerssituatie zich hebben gewijzigd, bijvoorbeeld door een calamiteit. Om die gewijzigde situatie "onder woorden" te brengen is ook



weer even tijd nodig. Met andere woorden: ook bij de meest zorgvuldige handelwijze kan het voorkomen dat de informatie iets achterloopt op de actuele situatie.

Zolang echter de verkeersinformatie op correcte wijze is samengesteld en weergegeven, kan de wegbeheerder geen onzorgvuldigheid worden verweten. Van aansprakelijkheid zal in een dergelijk geval geen sprake kunnen zijn.

Ook indien de informatie op de DRIP het resultaat is van interpretatie van gegevens, zal de wegbeheerder bij die interpretatie een zekere beleidsvrijheid hebben (vgl. Rechtbank Den Haag, 12 februari 1997, Staat/Withagen). Ook als derhalve op redelijke gronden een afweging is gemaakt, die later onjuist blijkt te zijn, kan de wegbeheerder geen onzorgvuldigheid worden toegerekend.

Kortom:

Zolang de tekst op DRIP's geen dirigerende aanwijzingen betreft (en de weggebruiker dus geheel vrij is zijn eigen route te kiezen) zal de weggebruiker in het algemeen geen rechten kunnen ontlenen aan het feit dat de bij hem/haar gewekte verwachting over de situatie op de weg niet overeenkomt met de daar aangetroffen realiteit.

Slechts in gevallen van aantoonbare onzorgvuldigheid -bijvoorbeeld ingeval van nalatigheid bij het doorgeven van informatie- kan sprake zijn van strijd met de zorgvuldigheidsnorm. Uiteraard dient dan ook nog aan de overige vereisten voor aansprakelijkheid (schuld, toerekenbaarheid en causaal verband) te zijn voldaan.

Tenslotte dient bedacht te worden dat de bewijslast volledig bij de eiser ligt.



Vraag 4

De weggebruiker vertrouwt op het goed functioneren van het DRIP-systeem (gedragswaarschuwingen ingeval van bijzondere omstandigheden als mist, ijzel of calamiteiten). Indien het systeem faalt, zonder dat de DRIP voor de weggebruiker zichtbaar defect is, en de weggebruiker lijdt schade (mede) ten gevolge van het uitblijven van waarschuwingen, kan de weggebruiker dan die schade verhalen op de RWS?

Antwoord

In het algemeen niet. In een dergelijk geval kan de wegbeheerder alleen dan aansprakelijk zijn, indien de schade het gevolg is van een onrechtmatige daad (art. 6:162 BW).

Dat doet zich slechts in uitzonderlijke gevallen voor, bijvoorbeeld indien het toegepaste DRIP-systeem zelf ondeugdelijk is, of indien de wegbeheerder niet adequaat heeft gereageerd op de uitval van het systeem.

Veelal zal dan echter ook sprake zijn van “eigen schuld” van de weggebruiker.

Toelichting

Voorwaarden voor aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van onrechtmatige daad (art. 6:162 BW) zijn:

- er is gehandeld in strijd met een zorgvuldigheidsnorm;
- de onrechtmatige daad is te wijten aan schuld van de wegbeheerder, of kan op andere gronden aan de wegbeheerder worden toegerekend;
- er bestaat causaal verband tussen de onrechtmatige daad en de schade.

Bij een voor de weggebruiker niet zichtbaar defect van de DRIP, waarbij het waarschuwingssysteem faalt, zal slechts sprake zijn van onzorgvuldig handelen door de wegbeheerder, indien hij aantoonbaar onvoldoende adequaat heeft gereageerd op het uitvallen van het systeem, of indien een aantoonbaar onbetrouwbaar systeem gebruikt wordt.

De weggebruiker houdt overigens te allen tijde een eigen verantwoordelijkheid om zijn rijgedrag aan de weers- en verkeersomstandigheden aan te passen (art.19 RVV).



Vraag 5a

Kan voor TIC-Nederland aansprakelijkheid voortvloeien uit foutieve “in-car” verkeersinformatie (via RDS/TMC, GSM etc.)?

Antwoord

“In-car” verkeersinformatie wordt uitgezonden door bedrijven. De basisgegevens daarvoor zijn afkomstig van TIC-Nederland, een samenwerkingsverband van de ministeries van V&W (RWS) en Justitie (KLPD).

TIC-Nederland verzamelt verkeersgegevens en sluit overeenkomsten met afnemers/service-providers omtrent de levering van de basisverkeersinformatie. De service-providers bewerken desgewenst de gegevens, en stellen de al dan niet bewerkte versie ter beschikking aan hun klanten/automobilisten (bijvoorbeeld via RDS/TMC).

Klachten van gebruikers zullen veelal in eerste instantie terecht komen bij de desbetreffende provider. Deze kan, in voorkomende gevallen, TIC-Nederland aanspreken.

Of in voorkomende gevallen TIC-Nederland (of een andere instantie) aansprakelijk is voor schade tengevolge van foutieve verkeersinformatie, hangt dus af van de aard van de fout, en door wie de fout is gemaakt.

In ieder geval kan de verstrekker van de informatie (TIC-Nederland) alleen *dán* aansprakelijk zijn jegens een gebruiker/automobilist, indien de schade het gevolg is van een onrechtmatige daad (art. 6:162 BW).

Toelichting

Voorwaarden voor aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige daad (art. 6:162 BW) zijn:

- er is gehandeld in strijd met een zorgvuldigheidsnorm;
- de onrechtmatige daad is te wijten aan schuld van in dit geval de i.c. informatieverstreckende instantie, of kan op andere gronden aan die instantie worden toegerekend;
- er bestaat causaal verband tussen de onrechtmatige daad en de schade.

Via het modelcontract tussen TIC-Nederland en diens afnemers ligt onder meer vast: de inhoud van de basisinformatie, de wijze waarop, de vorm waarin en de communicatiemiddelen waarmee TIC-Nederland de informatie dient te verstrekken. Aan de afnemers geeft het contract instructies over de wijze waarop bepaalde informatie aan eindgebruikers of eventuele derden doorgeleverd moet worden. Zo dient extreem urgente informatie onverwijld en zonder essentiële inkorting of wijziging te worden doorgeleverd.



Uitsluiting van aansprakelijkheid

Indien een gebruiker schade lijdt ten gevolge van foutieve verkeersinformatie, zal hij (waarschijnlijk) zijn service-provider aanspreken. Deze kan eventueel TIC-Nederland aanspreken. Ook zou een gebruiker direct TIC-Nederland kunnen aanspreken.

Het contract echter perkt mogelijke aansprakelijkheid van TIC-Nederland voor fouten in de (levering van de) gegevens sterk in door de volgende clausule: “TIC-Nederland is onder geen enkele voorwaarde noch door de gebruiker noch door een derde, aansprakelijk te stellen voor welke schade dan ook, die voortvloeit uit het gebruik of het niet kunnen gebruiken van de basisverkeersinformatie, dan wel voor fouten, gebreken en onvolkomenheden in de basisverkeersinformatie zelf.”

Ten aanzien van aanspraken van derden die op grond van art. 6:162 BW zouden kunnen ontstaan, is verder contractueel tussen de afnemer en TIC-Nederland overeengekomen dat de afnemer TIC vrijwaart tegen zulke aanspraken van derden. (Overigens mag aangenomen worden dat ook de service-provider zelf zal proberen zoveel mogelijk aansprakelijkheid uit te sluiten).

Uiteraard gaan de uitsluiting en de vrijwaring niet op voor die gevallen waarin schade het gevolg is van opzet en/of grove schuld van de zijde van TIC-Nederland.

Kortom: de kans dat daadwerkelijk aansprakelijkheid moet worden erkend en schade moet worden vergoed lijkt niet groot, gelet op het feit dat de gebruiker (of de service-provider) opzet of (groeve) schuld van TIC-Nederland en causaal verband tussen zijn schade en het handelen of nalaten van TIC-Nederland moet kunnen bewijzen.



Vraag 5b

Verkeer houdt niet op bij de grens. Hoe ligt de kans op claims vanuit het buitenland?

Antwoord

Er is geen richtlijn die iets regelt omtrent aansprakelijkheid op dit punt. Het aansprakelijkheidsrecht in de verschillende Europese Lidstaten is dus niet geharmoniseerd. De indruk bestaat echter dat in overig Europa het aansprakelijkheidsrisico niet substantieel groter is dan in Nederland.

Overigens bepalen de regels van het internationaal privaatrecht welk recht (bijvoorbeeld Duits, Belgisch of Nederlands) van toepassing is voor het geval er een keuze gemaakt moet worden tussen twee of meer rechtstelsels. Op een overeenkomst tussen de Nederlandse TIC en een buitenlandse service-provider, gesloten in Nederland, zal in het algemeen Nederlands recht van toepassing zijn.

De voorzichtige conclusie is nog steeds dat de TIC geen bijzondere gevaren loopt door buitenlandse rechtsregels of buitenlandse claims.



Vraag 6

Is voor de invoering van een betaalstrook wetsaanpassing nodig?

Antwoord

Ja, voor elke heffing (tol, spitstarief, betaalstrook) voor het gebruik van de openbare rijksweg (inclusief een tunnel of een brug) is een wettelijke grondslag nodig. Het wetsontwerp bereikbaarheid en mobiliteit zal betaald gebruik van de rijksweg mogelijk maken.

Toelichting

De Grondwet eist dat belastingen en retributies alleen mogen worden geheven op basis van een wet. Een heffing voor het gebruik van de weg is te beschouwen als een retributie (betaling voor een concrete dienst van de overheid) en zal daarom wettelijk geregeld moeten worden. Naast de Grondwet hebben we ook nog te maken met de Wegenwet. Algemeen wordt aangenomen dat, op grond van de Wegenwet, tolheffing en andere heffingen op openbare wegen zijn verboden. Indien het betreffende weggedeelte aan de openbaarheid wordt onttrokken en in beheer en exploitatie wordt gegeven aan een particulier, zou volgens de huidige opvattingen dus wel tolheffing mogelijk zijn (Vgl. de Beneluxtunnel).

Aangezien heffingen voor het gebruik van de weg, openbaar of niet, echter politiek omstreden zijn, wordt een dergelijke maatregel niet gemakkelijk genomen. Momenteel wordt de Wet bereikbaarheid en mobiliteit voorbereid. Deze zal betaald gebruik van de rijkswegen mogelijk maken, zowel door middel van een spitstarief, als door middel van betaalstroken en tolheffing.



Vraag 7

Wie is aansprakelijk in geval van het afwijken van RO(N)A-richtlijnen?

Antwoord

- A. RWS is niet aansprakelijk, mits de nodige maatregelen terzake worden getroffen.
- B. Indien de RO(N)A-richtlijnen worden beschouwd als extern werkend besluit of beleidsregels is afwijken daarvan niet mogelijk en dus onrechtmatig. Indien men elk risico van aansprakelijkheid wil uitsluiten moeten eerst de richtlijnen worden gewijzigd. Overigens moeten ook altijd de maatregelen onder punt A worden genomen.

Toelichting

A. Het Burgerlijk Wetboek geeft in artikel 6:174 de risicoaansprakelijkheid aan voor de wegbeheerder. Deze is aansprakelijk voor de staat van de openbare weg. Als de weg niet voldoet aan de eisen die men onder de gegeven omstandigheden hieraan mag stellen, is de wegbeheerder aansprakelijk voor alle schade die hiervan het gevolg is. Dit artikel bevat echter wel een tenzij-clausule, die inhoudt dat aansprakelijkheid van de wegbeheerder ontbreekt, als een gebrek aan de weg en de daaruit voortvloeiende schade een ononderbroken of nauwelijks te onderbreken gebeurtenis vormen die wordt veroorzaakt door een van buiten komende omstandigheid.

De RO(N)A-richtlijnen, die zijn opgesteld door het Directoraat-Generaal van de Rijkswaterstaat en zijn aangepast in 1992, geven een inzicht in de mogelijkheden en beperkingen waarmee in het ontwerpproces rekening moet worden gehouden. Overigens moet altijd rekening gehouden worden met een ECE-richtlijn betreffende minimummaten voor wegen.

Afwijking van deze richtlijnen is dus mogelijk als we ervan uitgaan dat de richtlijnen alleen gelden binnen RWS en geen verdere juridische status hebben. In geval van afwijking van de richtlijnen dient wel te worden bedacht dat deze uiteraard de verkeersveiligheid niet in gevaar mag brengen, omdat in dat geval RWS als wegbeheerder aansprakelijk kan zijn. Met name als de afwijkingen een evident gevaarlijke verkeerssituatie opleveren, zal RWS al gauw aansprakelijk zijn. Een punt van aandacht vormt bijvoorbeeld het ontbreken van de vluchtstrook. Door middel van het nemen van een verkeersmaatregel, bijvoorbeeld het verlagen van de maximum toegestane snelheid, gecombineerd met een waarschuwingssysteem en rijbaanaanwijzing, kan de aansprakelijkheid worden weggenomen. De minimale veiligheidsmarges, bijvoorbeeld betreffende de breedte van vrachtwagens, dienen daarbij in acht te worden genomen. Worden deze marges niet gevolgd, dan zal RWS aansprakelijk zijn bij optredende schade. Worden deze marges wel gehanteerd, dan zal RWS aansprakelijkheid in geval van schade kunnen afwijken.



B. De RO(N)A-richtlijnen zijn niet gepubliceerd als beleidsregel; ze zijn echter wel in brede kring bekend en zouden daarom kunnen worden opgevat als een besluit/beleidsregel. Uit de toelichting op de Awb (T&C Awb (Van Buuren), aant. 3 bij art.4:81 en aant.2 bij art. 4:84) blijkt dat de richtlijnen naar hun inhoud mogelijk wel als beleidsregel kunnen worden aangemerkt. Een beleidsregel kan onder meer betrekking hebben op de uitleg van wettelijke voorschriften (i.c. onder meer de ECE-richtlijn) bij het gebruik van de bevoegdheid waarop de beleidsregel betrekking heeft. In deze gedachtegang wordt de wettelijke bevoegdheid van RWS gebaseerd op de Waterstaatswet 1900 en het Organiek Besluit Rijkswaterstaat. In de RO(N)A-richtlijnen zelf wordt gewezen op het grote belang van uniformiteit en continuïteit in het ontwerp. Het daarmee beoogde effect is dat wegen worden ontworpen die passen binnen de richtlijnen. De weggebruikers zijn inmiddels gewend aan wegen met een bepaald uiterlijk. Gesteld zou kunnen worden dat het zorgvuldigheidsbeginsel eist dat belanghebbenden in geval van een afwijking (die leidt tot een wijziging van de richtlijn) worden gehoord (zie hierna).

De Awb (art.4:84) bepaalt dat in normale gevallen niet behoort te worden afgeweken van de beleidsregel. Alleen in bijzondere omstandigheden mag dat. Gesteld kan worden dat afwijking van de RO(N)A (bijvoorbeeld bij rijstrookversmalling) niet als zodanig is te beschouwen omdat het een gehele groep van belanghebbenden/weggebruikers betreft; in elk geval niet één of meer belanghebbenden. De conclusie luidt dan dat afwijking van de RO(N)A niet is toegestaan en derhalve onrechtmatig/onzorgvuldig is. Aansprakelijkheid voor schade ten gevolge van niet toepassen van de richtlijnen is in deze visie mogelijk. Het risico van aansprakelijkheid kan in dit geval worden voorkomen door een wijziging van de richtlijnen overeenkomstig de Awb (aankondiging, inspraak en uiteindelijk publicatie in de Staatscourant).



Vraag 8

Bestaat er recht op schadevergoeding voor derden indien RWS een weg geheel afsluit voor weggebruikers?

Antwoord

Er vanuit gaande dat de afsluiting op rechtmatige en zorgvuldige wijze geschiedt, is indien schade als gevolg van de afsluiting geclaimd wordt, de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Op grond van deze regeling komt slechts schade die het normaal maatschappelijk risico of het normale ondernemersrisico te boven gaat voor vergoeding in aanmerking. Schade als gevolg van een kortdurende afsluiting zal veelal behoren tot het normaal maatschappelijk risico. Bij langdurigere afsluitingen zal eerder sprake zijn van schade die buiten de genoemde risico's valt.

Toelichting

Uitgangspunt bij beantwoording van de vraag is, dat afsluiting op rechtmatige wijze geschiedt. Daarbij is in het bijzonder van belang, dat de nodige zorgvuldigheid in acht wordt genomen, bijvoorbeeld door de afsluiting tijdig aan te kondigen.

De bepalingen van het BABW zijn van toepassing. Dit impliceert dat bij een afsluiting met een kortere duur dan vier maanden geen, en bij een langere afsluitingsduur wel een verkeersbesluit dient te worden genomen.

Bij schade die het gevolg is van rechtmatig handelen van Verkeer en Waterstaat is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Op grond van deze regeling komt slechts schade voor vergoeding in aanmerking, die het normaal maatschappelijk risico of het normale ondernemersrisico te boven gaat. Voor schade die het gevolg is van volledige wegafsluiting heeft deze voorwaarde verstrekken gevolgen.

- Betreft het schade als gevolg van een kortdurende afsluiting, bijvoorbeeld voor onderhoud, dan zal deze veelal behoren tot het normaal maatschappelijk risico.
- Naarmate de afsluiting langer duurt, zal eerder aannemelijk gemaakt kunnen worden dat de schade die daarvan het gevolg is de normale risico's te boven gaat.

De Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 voorziet in de instelling van een onafhankelijke commissie, die de Minister adviseert met betrekking tot de op een verzoek tot schadevergoeding te nemen beslissing.

De beoordeling van schadeclaims en van de vraag of, en in hoeverre, schade behoort tot het normaal maatschappelijk risico of het normale ondernemersrisico, blijkt veelal in sterke mate afhankelijk van de omstandigheden van het geval.

Overigens zullen bij een wegafsluiting niet alleen weggebruikers zich met een schadeclaim tot RWS wenden. Ervaring leert dat met name ondernemers die als gevolg van de afsluiting klandizie verliezen, of moeilijker dan wel helemaal niet meer bereikbaar zijn, hun schade zullen trachten te verhalen.



5 M.e.r./Geluid/RO



Vraag 9

Wanneer geldt een tracé /m.e.r.- plicht voor aanleg of wijziging van wegen?

Antwoord

Om te bepalen in welke gevallen aanleg of wijziging van wegen 'tracé /m.e.r.- plichtig' is kunnen de volgende stappen worden doorlopen.

Stap 1

Is er sprake van een hoofdweg in de zin van artikel 1, eerste lid, sub c van de Tracéwet (Tw)? Met andere woorden:

Is er sprake van een weg waarvoor een verbinding is aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve hoofdwegverbindingen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) of Nationale Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)? Zo ja, ga naar stap 2, zo nee, ga naar stap 6.

Stap 2

Is er sprake van de aanleg van een hoofdweg?

(Deze activiteit wordt genoemd in artikel 2, eerste lid Tw en in de Bijlage C bij het Besluit m.e.r. onder 1.1. In bepaalde gevallen kan bij het beantwoorden van deze vraag jurisprudentie uitkomst bieden, bijvoorbeeld bij de vraag of het verplaatsen van een hoofdweg moet worden beschouwd als de aanleg van een hoofdweg). Zo ja, er geldt een tracé /m.e.r.- plicht, zo nee, ga naar stap 3.

Stap 3

Is er sprake van een wijziging van een hoofdweg, die bestaat uit de ombouw van een weg tot autosnelweg?

(Deze activiteit wordt genoemd in artikel 2, tweede lid, sub a Tw en in de Bijlage C bij het Besluit m.e.r., onder 1.4. De toelichting bij het Besluit m.e.r. verschaft nadere uitleg).

Zo ja, er geldt een tracé /m.e.r.- plicht, zo nee, ga naar stap 4.

Stap 4

Is er sprake van een verbreding van een hoofdweg met één of meer rijstroken, waarbij het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt?

(Deze activiteit wordt genoemd in artikel 2, tweede lid, sub b Tw en in de Bijlage C bij het Besluit m.e.r., onder 1.4. De toelichting bij het Besluit m.e.r. verschaft nadere uitleg. Daaruit volgt onder meer dat de verbreding van een weg met één of meer rijstroken niet tracé /m.e.r.- plichtig is wanneer er geen sprake is van 'fysieke aanleg van nieuwe rijstroken naast de reeds bestaande').

Zo ja, er geldt een tracé /m.e.r.- plicht, zo nee, ga naar stap 5.



Stap 5

Is er sprake van een ander geval van wijziging van een hoofdweg dan als bedoeld in stap 3 en is voor deze activiteit volgens het Besluit m.e.r. het maken van een MER verplicht?

(Artikel 2, derde lid Tw, in samenhang met Bijlage C bij het Besluit m.e.r.)

Zo ja, er geldt een tracé /m.e.r.- plicht, zo nee ga naar stap 6.

Stap 6

Is er sprake van een activiteit die wordt genoemd in bijlage C bij het Besluit m.e.r.?

(de aanleg van een auto(snel)weg, niet zijnde een hoofdweg (1), de aanleg van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg of auto(snel)weg (2), de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg zoals bedoeld in stap 4 of bestaande uit de ombouw van een weg tot een hoofdweg (3)).

Zo ja, ga naar stap 7, zo nee, er geldt geen tracé /m.e.r.- plicht.

Stap 7

Ligt aan de activiteit, genoemd in stap 6, ten grondslag de vaststelling van het tracé of plan door de Minister van Verkeer en Waterstaat?

Zo ja, er geldt een tracé /m.e.r.- plicht, zo nee, er geldt geen tracé /m.e.r.- plicht.



Vraag 10

Wanneer bij het creëren van een extra rijstrook geen sprake is van 'fysieke aanpassing van het weglichaam' en er derhalve geen tracé/ m.e.r.- plicht geldt, dienen de milieugevolgen dan toch in beeld te worden gebracht? En zo ja, gekoppeld aan welke procedure?

Antwoord

Ja, bij het opstellen van een plan voor verkeersbenuttingsmaatregelen zullen de milieugevolgen in beeld moeten worden gebracht. Zo'n expliciet onderzoek kan globaal zijn, tenzij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Wanneer er geen andere regelgeving (met name de bestemmingsplanprocedure) van toepassing is die de milieubelangen beoogt mee te wegen, ligt het voor de hand om het milieuonderzoek te betrekken bij de vergunningaanvraagprocedure ingevolge de – i.c. vrijwel altijd toepasselijke – Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr). Omdat benuttingsmaatregelen in het algemeen gepaard gaan met 'fysieke wijzigingen op of aan de aanwezige weg' is ook altijd de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing.

Toelichting

Volgens het Besluit m.e.r. geldt voor verkeersbenuttingsmaatregelen geen tracé /m.e.r.- plicht. Uit de toelichting daarbij blijkt dat er wel inzicht zal moeten worden gegeven in de milieugevolgen. Dat expliciete milieuonderzoek zal bij maatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die verkeersbenuttingsmaatregelen waarbij dat niet verwacht wordt.

De milieugevolgen bij verkeersbenuttingsmaatregelen kunnen worden meegewogen bij de procedure rond de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wbr of bij die rond de wijziging of vrijstelling van een bestemmingsplan ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Wanneer de WRO óók van toepassing is, dan kan het milieuonderzoek niet in de Wbr- procedure worden betrokken, maar moet dat worden meegenomen in de WRO- procedure.

Ingevolge de Wgh moet worden onderzocht of sprake is van een 'reconstructie', ofwel een verhoging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer.



Vraag 11

Wat moet het milieuonderzoek inhouden?

Antwoord

Relevante milieuaspecten bij verkeersbenuttingsmaatregelen zijn met name geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, water, landschap, ecologie, verkeersaantrekkend vermogen en energieverbruik.

Afgezien van geluid – dat ten gevolge van de ‘fysieke wijziging op of aan de weg’ in ieder geval moet worden onderzocht (en wel in het kader van de Wet geluidhinder) – zou aan de bovengenoemde aspecten aandacht kunnen worden besteed bij het milieuonderzoek. Er zijn geen in de wet verankerde vereisten waaraan dat onderzoek moet voldoen. Wel kan wellicht de wettelijke procedure waaraan het onderzoek wordt ‘opgehangen’ enig houvast bieden.

Zo kan bij toepassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken – voorzover er niet in is voorzien door een andere wet – ook een afweging plaatsvinden van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, zoals natuur, landschap en milieu.

Ook moet bij toepassing van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bij het planologische onderzoek naar de uitvoerbaarheid van bestemmingsplanwijzigingen c.q. vrijstellingen onder meer rekening gehouden worden met ecologische waarden.



Vraag 12

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de aanleg van een opstelstrook als onderdeel van een Toerit Doserings Installatie?

Antwoord

Uit de Tracéwet en het Besluit m.e.r. en de daarbij behorende toelichting blijkt dat er pas sprake is van een tracé /m.e.r.- plicht bij fysieke uitbreiding van de weg met één of meer rijstroken, waarbij het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. In het algemeen verbindt een opstelstrook geen knooppunten / aansluitingen met elkaar en bestaat dus ook geen tracé /m.e.r.- plicht. Wel moet bij deze verkeersbenuttingsmaatregel inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Bij het aanleggen van de opstelstrook als onderdeel van een Toerit Doserings-Installatie (TDI) wordt in feite de aansluiting gereconstrueerd. In dat geval komt de opstelstrook direct naast de weg of op de vluchtstrook te liggen. Er is dus geen sprake van een tracé /m.e.r.- plicht als deze aanpassing maar tot één aansluiting beperkt blijft.

Het verplichte milieuonderzoek kan globaal zijn, tenzij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

Een opstelstrook is een maatregel die niet onder onderhoud valt, maar als 'fysieke wijziging op of aan de weg' wordt beschouwd. Hierop is in ieder geval de vergunningaanvraagprocedure ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatswerken van toepassing als ook de verplichting tot akoestisch onderzoek ingevolge de Wet geluidhinder.

Waarschijnlijk zal de maatregel niet in het desbetreffende bestemmingsplan zijn opgenomen en dient dus een wijzigingsprocedure of een zelfstandige project – procedure (art. 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) te worden doorlopen. Het kan ook zijn dat de maatregel in een "gevoelig" gebied (zie begrippenlijst) ligt zoals bijvoorbeeld een provinciaal grondwaterbeschermingsgebied of in de Ecologische Hoofdstructuur. In dat geval dienen de daarvoor geldende procedures te worden gevolgd.



Vraag 13

Moeten bij verkeersbenuttingsmaatregelen de procedures van de Wet geluidhinder (Wgh) gevolgd worden?

Antwoord

Bepalend voor het van toepassing zijn van de Wet geluidhinder (Wgh) zal zijn of voor de verkeersbenuttingsmaatregel een fysieke wijziging op of aan de aanwezige weg noodzakelijk is.

Uitgangspunt bij verkeersbenuttingsmaatregelen is, dat altijd wanneer fysieke wijzigingen op of aan de aanwezige weg worden getroffen, de regels van de Wgh van toepassing zijn. Dus moet eerst via een expliciet akoestisch onderzoek worden nagegaan of sprake is van een reconstructie in de zin van artikel 1 van de Wgh in samenhang met de interpretatie van dit begrip in de ministeriële circulaire uit 1993². Indien dat het geval is, moet de procedure van de Wgh gevolgd worden.

(Aandachtspunt hierbij is dat fysieke wijziging in dit kader niet perse daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding hoeft te betekenen zoals in de begrippenlijst van dit handboek is opgenomen: verandering van rijbaanindeling is ook fysieke wijziging).

Toelichting

Om te bepalen of sprake is van een reconstructie in de zin van artikel 1 van de Wgh (in samenhang met de interpretatie van dit begrip in de brief van de minister van VROM van 25 mei 1993 aan gemeenten en provincies) moet nagegaan worden of de geluidsbelasting in het berekende 10e jaar na openstelling (zonder geluidreducerende maatregelen) al dan niet 2 dB(A) hoger zal zijn dan de referentiewaarde.

Deze referentiewaarde is de laagste geluidsbelasting van de berekende geluidsbelasting in het jaar vóór de wijziging of een in het verleden vastgestelde hogere waarde.

Indien de geluidsbelasting in het 10e jaar na openstelling inderdaad 2 dB(A) of meer hoger is dan de geluidsbelasting in de referentiesituatie, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh en zal de daarop betrekking hebbende procedure van de Wgh van toepassing zijn. Zo moet de wegaanlegger via maatregelen de geluidstoename compenseren. Daarbij valt te denken aan geluidsschermen of aan het aanvragen bij Gedeputeerde Staten van een ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor de gevel.

Overigens kan ook bij verkeersbenuttingsmaatregelen zich een zg. Geluidssanerings-situatie voordoen. In welke gevallen daarvan én van de toepasselijkheid van de zg. R(econstructie) / S(anerings)-regeling sprake is, blijkt uit de notitie van de commissie geluidhinder voor het wegverkeer.

² Circulaire van 25 mei 1993 met kenmerk MBG 23293014 in verband met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet geluidhinder.



groen één auto

Vraag 14

Welke procedures dienen doorlopen te worden bij de aanleg van een buffer?

Antwoord

Bij deze verkeersbenuttingsmaatregel moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek.

Tevens dient een vergunning op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) aangevraagd te worden en dient een akoestisch onderzoek naar de te verwachten geluidsbelasting gedaan te worden in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Afhankelijk van het desbetreffende bestemmingsplan is mogelijk een aanpassing daarvan noodzakelijk ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Indien de maatregel in een "gevoelig" gebied (zie begrippenlijst) ligt (denk aan grondwaterbeschermings- gebieden of bijzondere natuurgebieden) dan dient er rekening mee gehouden te worden dat hiervoor ook (provinciale) procedures doorlopen moeten worden.

Indien de buffer feitelijk zorgt voor een fysieke uitbreiding van de weg met één of meer rijstroken, waarbij het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt, is er volgens de Tracéwet en het Besluit m.e.r. en de daarbij behorende toelichting sprake van een tracé /m.e.r.- plicht.

Toelichting

Het verplichte milieuonderzoek kan globaal zijn, tenzij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

De buffer is een maatregel die niet onder onderhoud valt, maar als wijziging van de weg wordt beschouwd. Hierop is in ieder geval de vergunningaanvraagprocedure ingevolge de Wbr van toepassing als ook de verplichting uit de Wgh tot onderzoek. Afhankelijk van de resultaten van dat akoestische onderzoek kan ook een procedure ingevolge de Wgh nodig zijn.



Vraag 15

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor het creëren van een plusstrook of voor een spitsstrook?

Antwoord

Het creëren van een “plusstrook” of een “spitsstrook” is tracé /m.e.r.- plichtig wanneer naast dat creëren van een rijstrook (één van de drie voorwaarden voor de Tracé/m.e.r. plicht) tevens wordt voldaan aan de voorwaarden:

- A. er is sprake van fysieke verbreding van een weg, én
- B. het te verbreden weggedeelte verbindt twee knooppunten of aansluitingen met elkaar.

Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat, moet bij deze verkeersbenuttingsmaatregelen inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Volgens het Besluit m.e.r. bestaat voor verkeersbenuttingsmaatregelen, zoals het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook of het creëren van extra rijstroken zonder (fysieke) aanpassing van het weglichaam, geen tracé /m.e.r.- plicht, omdat bij die maatregelen geen sprake is van (fysieke) verbreding, dat wil zeggen daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding (“asfalt”) (die daarenboven knooppunten/aansluitingen verbindt).

Het wél verplichte milieuonderzoek zal bij maatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die verkeersbenuttingsmaatregelen waarbij dat niet verwacht wordt.

De milieugevolgen moeten worden meegewogen in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 16

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor het realiseren van een betaalstrook?

Antwoord

Onderscheid valt te maken in twee situaties:

- A. Er is sprake van fysieke aanleg van nieuwe rijstroken naast de reeds bestaande (twee van de drie voorwaarden voor de tracé/m.e.r.-plicht): dan is er een tracé /m.e.r.- plicht wanneer daarnaast tevens wordt voldaan aan de voorwaarde: “het te verbreden weggedeelte verbindt twee knooppunten of aansluitingen met elkaar”.
- B. Er is geen sprake van (fysieke) verbreding: dan is er geen tracé /m.e.r.- plicht. Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat, moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Volgens het Besluit m.e.r. is binnen het begrip “wijziging of uitbreiding van een hoofdweg” onderscheid te maken tussen ingrepen als de wél tracé /m.e.r.- plichtige wegverbredingen (mits knooppunten verbindend) waarbij het accent ligt op de fysieke aanleg van nieuwe rijstroken naast de reeds bestaande én niet tracé /m.e.r.- plichtige verkeersbenuttingsmaatregelen zoals het creëren van extra rijstroken zonder (fysieke) verbreding – dat wil zeggen daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding – of het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook.

Het realiseren van een betaalstrook kan op grond van het bovenstaande niet tracé /m.e.r.- plichtig blijken te zijn. Het wél verplichte milieuonderzoek zal bij verkeersbenuttingsmaatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die waarbij dat niet verwacht wordt.

De milieugevolgen moeten meegewogen worden in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 17

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor een tijdelijke proef / pilot met een spitsstrook?

Antwoord

Volgens de Tracéwet en het Besluit m.e.r. en de daarbij behorende toelichting is er een tracé /m.e.r.- plicht bij fysieke uitbreiding van de weg met één of meer rijstroken, waarbij het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. De tijdelijkheid van de maatregel is niet van belang voor het al dan niet tracé /m.e.r.- plichtig zijn, aangezien in de Tracéwet en het Besluit m.e.r. geen zogenaamd “experimenteerartikel” is opgenomen.

Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat, moet bij deze verkeersbenuttingsmaatregel inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Enkele wetten kennen artikelen die specifiek gaan over tijdelijke activiteiten of experimenten. Een voorbeeld is de tijdelijke bouwvergunning uit de Woningwet. De Tracéwet en het Besluit m.e.r. kennen zulke artikelen niet. Er moet dus vanuit gegaan worden dat een maatregel, die op zichzelf tracé /m.e.r.- plichtig is, dat óók is wanneer die een tijdelijk karakter heeft.

Is de verkeersbenuttingsmaatregel niet tracé /m.e.r.- plichtig dan zal het wél verplichte milieuonderzoek bij maatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die maatregelen waarbij dat niet verwacht wordt.

Die milieugevolgen kunnen worden meegewogen in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 18

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de aanleg van een weefvak tussen in- en uitvoegstrook?

Antwoord

Bepalend voor de vraag of een tracé /m.e.r.- plicht bestaat, is of sprake is van een verbreding van een hoofdweg met één of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

In dit geval gaat het niet om de aanleg van een extra rijstrook maar om een weefvak. Derhalve bestaat geen tracé /m.e.r.- plicht.

Wél moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Een weefvak wordt aangelegd wanneer een invoegstrook op korte afstand wordt gevolgd door een uitvoegstrook en is niet zo zeer bedoeld ter vergroting van de wegcapaciteit als wel ter bevordering van een goede doorstroming van het invoegende en uitvoegende verkeer. Weefvakken zijn te onderscheiden van rijstroken doordat een weefvak, in tegenstelling tot een rijstrook, niet gemarkeerd wordt door doorgetrokken of onderbroken strepen maar door blokmarkering. Onder verwijzing naar het RVV 1990 kan worden geconcludeerd dat een weefvak derhalve niet is aan te merken als rijstrook.

Het niet aanwezig zijn van een tracé /m.e.r.- plicht betekent uiteraard niet dat er geen andere wetten van toepassing kunnen zijn. Het al genoemde milieuonderzoek zal afhankelijk van de te verwachten milieugevolgen globaler of omvangrijker moeten zijn. Daarnaast zullen in ieder geval een vergunning ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatswerken alsmede een akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) vereist zijn. Ook een procedure volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening (afhankelijk van het bestemmingsplan) en / of een Wgh-procedure (afhankelijk van het geluidonderzoek) kunnen nodig zijn.



Vraag 19

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de aanleg of wijziging van een knooppunt of aansluiting?

Antwoord

Het aanleggen of wijzigen van een knooppunt of aansluiting in of op het hoofdwegenet is op zichzelf niet tracé /m.e.r.- plichtig.

Wél moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Het aanleggen of wijzigen van een knooppunt of aansluiting in of op het hoofdwegenet kan op zichzelf niet worden aangemerkt als de aanleg van een hoofdweg als bedoeld in 1.1, onderdeel C van het Besluit m.e.r. dan wel als de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg, als bedoeld in 1.4, onderdeel C van het Besluit m.e.r.

Derhalve bestaat geen tracé /m.e.r.- plicht. Wanneer de aanleg van een knooppunt of aansluiting gepaard gaat met de aanleg of reconstructie van een (hoofd)weg zal uiteraard afzonderlijk moeten worden bekeken of die activiteit (tracé/)m.e.r.- plichtig is. Het verplichte milieuonderzoek zal bij maatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die waarbij dat niet verwacht wordt.

Die milieugevolgen kunnen worden meegewogen in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 20

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de verlenging van een rijstrook ter verplaatsing van de locatie van rijstrookvermindering?

Antwoord

Bepalend voor het aanwezig zijn van een tracé /m.e.r.- plicht is of het gaat om een verbreding van een weg met één of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

Alleen wanneer de verlenging van een rijstrook gepaard gaat met een daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding en die verlenging knooppunten of aansluitingen verbindt, dan wordt de aanwezigheid van een tracé /m.e.r.- plicht aangenomen.

Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat, moet bij deze verkeersbenuttingsmaatregel inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Uit de toelichting op het Besluit m.e.r. blijkt dat het begrip “verbreding” als fysieke verbreding moet worden geïnterpreteerd. Kort gezegd betekent dit daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding.

Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat dan zal het wél verplichte milieuonderzoek bij verkeersbenuttingsmaatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die waarbij dat niet verwacht wordt.

Die milieugevolgen kunnen worden meegewogen in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 21

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de gefaseerde aanleg van een extra rijstrook tussen twee knooppunten/aansluitingen?

Antwoord

Er bestaat een tracé /m.e.r.- plicht bij wijziging of uitbreiding van een hoofdweg ingeval de activiteit betrekking heeft op de verbreding van een weg met één of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

In geval van gefaseerde aanleg van een extra rijstrook is het van belang duidelijkheid te verkrijgen over de besluitvorming met betrekking tot deze gefaseerde aanleg. Dit betekent dat wanneer op het moment van de beslissing tot aanleg van het ene gedeelte al beoogd of voorzienbaar was, dat op termijn het andere gedeelte zal worden aangelegd, er van meet af aan sprake is van een tracé /m.e.r.- plicht. Doet die situatie zich niet voor, dan moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Als aannemelijk gemaakt kan worden dat de gefaseerde uitvoering niet te voorzien was geweest, hoeft geen tracé /m.e.r.- procedure te worden gevolgd. Het wél verplichte milieuonderzoek zal bij maatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die waarbij dat niet verwacht wordt.

Er zal in ieder geval een vergunningsprocedure ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatswerken alsmede een akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) vereist zijn. Ook een procedure volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening (afhankelijk van het bestemmingsplan) en/of een Wgh-procedure (afhankelijk van het geluidsonderzoek) kunnen nodig zijn.



Vraag 22

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de aanleg van een nieuwe aansluiting tussen twee bestaande aansluitingen, terwijl er rond dezelfde tijd een extra rijstrookgedeelte wordt gerealiseerd?

Antwoord

Er bestaat een tracé /m.e.r.- plicht bij wijziging of uitbreiding van een hoofdweg ingeval de activiteit betrekking heeft op de verbreding van een weg met één of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

De aanleg van een nieuwe aansluiting in samenhang met de aanleg van een extra rijstrookgedeelte is tracé /m.e.r.- plichtig indien het extra rijstrookgedeelte de ene (nieuwe) aansluiting met de andere (bestaande) aansluiting verbindt.

Bestaat die plicht niet, dan moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, hetgeen bij maatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker zal moeten zijn dan bij die waarbij dat niet verwacht wordt.

Die milieugevolgen kunnen worden meegewogen in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 23

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht wanneer ter realisatie van een rijstrook op een bestaande vluchstrook extra asfalt wordt aangelegd om de hiaten op te vullen?

Antwoord

Het opvullen van een hiaat is niet tracé /m.e.r.- plichtig. De toevoeging van extra wegverharding is immers geen wegverbreding die twee knooppunten e.d. verbindt. Wel moet bij deze verkeersbenuttingsmaatregel inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wel toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

De tracé /m.e.r.-plicht geldt wanneer:

- a. er sprake is van (fysieke) verbreding van een weg en;
- b. daarbij één of meer rijstroken worden gecreëerd en;
- c. het te verbreden weggedeelte knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

De beantwoording van deze vraag is uiteraard afhankelijk van wat precies onder een hiaat wordt verstaan. Wanneer bijvoorbeeld tussen twee knooppunten drie vluchthavens zijn gesitueerd en de stroken tussen de vluchthavens worden geasfalteerd ter realisering van een extra rijstrook, dan kan niet slechts gesproken worden van de opvulling van hiaten. Een dergelijk geval wordt wel bestempeld als een verbreding van een weg waarbij twee knooppunten worden verbonden.

Verschillende handelingen, die strikt genomen afzonderlijk niet tracé /m.e.r.- plichtig zijn (bijvoorbeeld omdat niet aan het criterium “twee knooppunten verbindend” wordt voldaan) kunnen dat in combinatie met elkaar wel zijn.

Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat zal het wel verplichte milieuonderzoek bij verkeersbenuttingsmaatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die waarbij dat niet verwacht wordt. Die milieugevolgen kunnen worden meegewogen in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



groen één auto

Vraag 24

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht wanneer ter realisatie van een rijstrook een smalle strook (25–60 cm) naast de vluchtstrook wordt aangelegd?

Antwoord

Het aanleggen van een smalle strook naast de vluchtstrook -ter realisering van een extra rijstrook – is, ongeacht de breedte, tracé /m.e.r.- plichtig indien daarenboven het te verbreden weggedeelte twee knooppunten met elkaar verbindt.

Zoniet, dan moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieu – onderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Deze vraag betreft twee activiteiten die gecombineerd worden uitgevoerd.

Ten eerste gaat het om de verbreding van een weg met een smalle strook die twee knooppunten verbindt. Daar deze activiteit sec niet voldoet aan het criterium “verbreding met een rijstrook”, bestaat voor deze activiteit, die vergelijkbaar is met het op RO(N)A- breedte brengen van een vluchtstrook, geen tracé /m.e.r.- plicht. Echter, het aanleggen van de smalle strook gaat hier gepaard met het treffen van een verkeersbenuttingsmaatregel waarbij een extra rijstrook wordt gecreëerd. Door de combinatie van beide activiteiten is wel sprake van de ‘verbreding van een weg met één of meer rijstroken waarbij het te verbreden weggedeelte twee knooppunten met elkaar verbindt’ en bestaat derhalve wel een tracé /m.e.r.- plicht.

Verschillende handelingen, die strikt genomen afzonderlijk niet tracé /m.e.r.- plichtig zijn (bijvoorbeeld omdat niet aan het criterium “met een extra rijstrook” wordt voldaan) kunnen dat in combinatie met elkaar wel zijn.

Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat zal het wél verplichte milieuonderzoek bij maatregelen waarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn omvangrijker moeten zijn dan bij die waarbij dat niet verwacht wordt.

Die milieugevolgen kunnen worden meegewogen in andere – daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 25

Bestaat een tracé /m.e.r.-plicht voor het aanpassen van een bestaande vluchtstrook aan de RO(N)A richtlijnen (inclusief het – tijdens onderhoud – creëren van 4 rijstroken binnen 2 rijstroken c.a.)?

Antwoord

Het aanpassen van een bestaande vluchtstrook aan de RO(N)A-richtlijnen is niet tracé /m.e.r.-plichtig aangezien het niet gaat om een verbreding van een weg 'tussen twee knooppunten' met een rijstrook.

Voor de status van de RO(N)A-richtlijnen: zie vraag 7



Vraag 26

Indien de aan de RO(N)A richtlijnen aangepaste vluchtstrook vervolgens wordt omgezet in een rijstrook, moet dan de tracé /m.e.r.- procedure worden gevolgd? (Toelichting: het gaat hier om het oorspronkelijke doel van die aanpassing aan de RO(N)A) richtlijnen.

Antwoord

Wanneer op de in het kader van onderhoud geschapen extra verharding een extra rijstrook wordt gecreëerd, dan is er sprake van twee op zichzelf niet tracé /m.e.r.- plichtige handelingen. Het aanpassen van een bestaande vluchtstrook aan de RO(N)A – richtlijnen is niet tracé /m.e.r.- plichtig. Evenmin is een verkeersbenuttingsmaatregel in de vorm van het creëren van een extra rijstrook zonder daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding tracé /m.e.r.- plichtig. Wanneer echter die twee handelingen tamelijk dicht na elkaar plaatsvinden zonder dat een tracé /m.e.r.- procedure wordt overwogen, bestaat een ernstig afbreukrisico. Als hoofdregel geldt: “Hoe kleiner het tijdsverschil tussen de twee handelingen, hoe groter het afbreukrisico”.

Wanneer daarnaast door die handelingen ‘twee knooppunten of aansluitingen met elkaar worden verbonden’, bestaat zeker een tracé /m.e.r.- plicht.

Doet die situatie zich niet voor, dan zal het bij deze verkeersbenuttingsmaatregel wel verplichte, expliciete milieuonderzoek omvangrijker moeten zijn wanneer belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn en globaler kunnen zijn wanneer dat niet verwacht wordt.

Die milieugevolgen kunnen worden meegewogen in andere – daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht



Vraag 27

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de ombouw van een weg?

Antwoord

De ombouw van een weg tot een hoofdweg is altijd tracé /m.e.r.- plichtig.

De ombouw van een weg tot een autosnelweg of autoweg is altijd m.e.r.- (maar niet tracé)plichtig.

Toelichting

Volgens het Besluit m.e.r. is de “wijziging of uitbreiding van een hoofdweg” tracé /m.e.r.- plichtig onder meer wanneer het de ombouw van een weg tot een hoofdweg betreft.

De “wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg (niet zijnde een hoofdweg) of een weg bestaande uit vier of meer rijstroken (niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg)” is m.e.r.- plichtig onder meer wanneer het de ombouw van een weg tot een autosnelweg of autoweg betreft.



Vraag 28

Bestaat een tracé /m.e.r.- plicht voor de aanleg van een vrijliggende busbaan?

Antwoord

De aanleg van een vrijliggende busbaan is tracé /m.e.r.- plichtig onder twee voorwaarden:

De busbaan heeft een tracélengte van 5 km of meer buiten de bebouwde kom, én zij is gelegen (ook: gedeeltelijk!) in een “gevoelig gebied” (zie begrippenlijst) of in een “bufferzone”

Wanneer geen tracé /m.e.r.- plicht bestaat, moet inzicht in de milieugevolgen worden gegeven via een expliciet milieuonderzoek, te koppelen aan één van de andere – wél toepasselijke – wettelijke regelingen.

Toelichting

Volgens het Besluit m.e.r. bestaat dus reeds een tracé /m.e.r.- plicht bij een doorsnijding van een gevoelig gebied of van een bufferzone. (Wijziging of uitbreiding van die vrijliggende busbaan is niet tracé /m.e.r.- plichtig).

Doet die situatie zich niet voor, dan zal het wél verplichte milieuonderzoek omvangrijker moeten zijn wanneer belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn en globaler kunnen zijn wanneer dat niet verwacht wordt.

De milieugevolgen moeten meegewogen worden in andere – (waarschijnlijk) daarop toepasselijke – juridische kaders, zoals de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Algemene wet bestuursrecht.



Vraag 29

Is voor een verkeersbenuttingsmaatregel een vergunning ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) nodig?

Antwoord

Ja, voor een verkeersbenuttingsmaatregel moet een Wbr-vergunning worden aangevraagd.

Toelichting

Omdat benutten altijd gepaard gaat met maatregelen die vallen onder het regime van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, zal een 'vergunning eigen dienst' moeten worden verstrekt. Het is verstandig om – in de gevallen waarin voor een bepaald weggedeelte meer dan één Wbr- plichtige maatregel wordt getroffen – het totale pakket aan maatregelen zoveel mogelijk in één vergunningaanvraag onder te brengen.



Vraag 30

Is voor een verkeersbenuttingsmaatregel een planologische procedure ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening nodig?

Antwoord

Wanneer het bestemmingsplan (kaarten + voorschriften) een algemene omschrijving “verkeersdoeleinden” o.i.d. (zonder gedetailleerde dwarsprofielen) bevat, is geen planologische procedure nodig. Wanneer het bestemmingsplan een gedetailleerde omschrijving van het dwarsprofiel (inclusief aantal rijstroken) bevat, is – bij afwijking ervan – wél een planologische procedure nodig.

Toelichting

Het aantal rijstroken – inclusief de extra gecreëerde zonder (fysieke) verbreding (dat wil zeggen daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding of de als rijstrook gebruikte vluchtstrook – moet overeenkomen met het aantal in het bestemmingsplan. Afhankelijk van de formulering daarin moet wel of geen vrijstelling of wijziging van het bestemmingsplan gevraagd worden.



Vraag 31

Kan – zónder verdere procedure – op termijn een spitsstrook als definitieve rijstrook worden opengesteld?

Antwoord

Neen.

Ook wanneer voor de (eerdere) realisatie van de spitsstrook – zónder tracé /m.e.r.-plicht – alle benodigde procedures zijn gevolgd, moet onderzocht worden welke maatregelen nodig zijn voor de openstelling als definitieve rijstrook, welke (milieu)gevolgen die hebben en welke procedures van toepassing zijn.

Wat betreft die procedures valt te denken aan de Wet geluidhinder, Wet op de Ruimtelijke Ordening, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr), Algemene wet bestuursrecht en/of Wegenverkeerswet.

Toelichting

Afhankelijk van het eerder verrichte onderzoek, de lengte van de “termijn” tussen beide realisaties, de ontwikkelingen ter plaatse, de “gevoeligheid” van het gebied en de voorgenen maatregelen kan het nieuwe onderzoek globaal of moet het omvangrijker zijn.

In het algemeen zal een standaard akoestisch onderzoek moeten worden verricht om de toename van de geluidsbelasting te bepalen. Daarnaast moet de formulering in het bestemmingsplan worden bekeken (zie vraag 30) en uitgezocht worden of een vergunning ingevolge de Wbr en/of een verkeersbesluit ingevolge de Wegenverkeerswet nodig is.



Vraag 32

Hoe moet, in het geval van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh), omgegaan worden met woningen die zich in de uitbreidingszone van het onderzoeksgebied bevinden?

Wat is de grenswaarde van deze woningen?

Antwoord

De geluidbelasting in het jaar vóór de fysieke wijziging van de weg zal de grenswaarde zijn waaraan de geluidsbelasting in het 10e jaar na realisatie getoetst moet worden.

Toelichting

De Wet geluidhinder (Wgh) gaat voor de definiëring van aanleg en reconstructie uit van de activiteit aan de weg. In artikel 99, eerste lid, van de Wgh wordt in relatie tot reconstructie gesproken over (o.a.) aanwezige woningen in een toekomstige zone. Op basis daarvan moet geconcludeerd worden dat de zone langs de weg ná realisatie van de wijziging dus af kan wijken van de zone zoals deze was vóórdat de weg fysiek gewijzigd werd.

Het regime van reconstructie zal dan ook van toepassing zijn op bestaande woningen die nieuw binnen een zone zullen vallen.

De berekende geluidbelasting in het jaar voorafgaande aan de fysieke wijziging zal dan de grenswaarde bepalen aangezien in het verleden vanwege deze weg nog niet eerder hogere waarden zijn vastgesteld (de woningen lagen immers buiten de zone). Wanneer deze geluidbelasting lager is dan 50 dB(A), zal dit echter 50 dB(A) zijn. Overigens zal wel bepalend zijn voor de vraag of artikel 99 Wgh e.v. van toepassing is, dat dezelfde gevel van de woning belast wordt en dat de weg dus niet langs een andere gevel gelegd wordt. Indien dat laatste wèl het geval is, zal 50 dB(A) de voorkeurswaarde zijn omdat dan gesproken moet worden van een aanlegsituatie en zullen de artikelen 82 e.v. van de Wgh van toepassing zijn.



6 RVV



57

Vraag 33

Wat zijn de juridische consequenties van de dirigerende aanwijzing op de DRIP?

Antwoord

Slechts in zeer uitzonderlijke gevallen zullen (dirigerende) aanwijzingen (civiel)rechtelijke consequenties kunnen hebben.

Toelichting

DRIP's bevatten primair tactische informatie. Eventuele operationele informatie wordt hooguit gegeven als ondersteuning hiervan. In het meest vergaande geval zou het kunnen gaan om een aanduiding als bijvoorbeeld "mist", aangevuld met "matig uw snelheid" (dit laatste echter alleen indien de matrixsignaalgevers een snelheidsbeperking tonen). De tactische informatie op DRIP's geeft een beeld van de actuele (één of enkele minuten oude) situatie op de na de DRIP gelegen wegvakken. Elke minuut wordt aan het systeem gevraagd hoe de situatie op deze wegvakken is. Op basis van die situatie wordt een tekst bepaald. Hoewel de tekst bij de weggebruiker een verwachting kan wekken over de situatie die op het (de) volgende wegvak(ken) zal worden aangetroffen, kunnen hieraan geen rechten worden ontleend.

Indien een DRIP tevens operationele informatie bevat, d.w.z. informatie ter ondersteuning van het rijden zelf, moet met het volgende rekening worden gehouden.

De weggebruiker is niet verplicht gevolg te geven aan een eventuele tekst met operationele informatie op een DRIP. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor waarschuwborden uit bijlage 1 van het RVV 1990. Dit neemt niet weg dat bij de bepaling van de mate van schuld aan een ongeval rekening wordt gehouden met de geplaatste waarschuwborden. Voor een tekst op de DRIP zal dit naar verwachting eveneens het geval zijn, zeker nu deze gebaseerd is op de actuele situatie en hoge attentiewaarde heeft.

Denkbaar is dat het systeem op enig moment faalt. Dit is met name precair als hierdoor een gewenste boodschap/waarschuwing achterwege blijft. Toch zal dit niet snel leiden tot aansprakelijkheid van de wegbeheerder. Hiervoor is vereist dat deze tekortgeschoten is in de redelijkerwijs te betrachten zorg. Hiervan zou hooguit sprake kunnen zijn als de wegbeheerder niet adequaat reageert op het moment dat het systeem faalt, of als er een onbetrouwbaar systeem wordt gebruikt.



Vraag 34

Is er een verkeersbesluit nodig voor gedragsaanwijzingen door middel van een RVV-bord op DRIP's (bijvoorbeeld snelheid, geslotenverklaring etc.)?

Antwoord

Ja, voor zover die gedragsaanwijzingen worden gegeven door middel van verkeerstekens waarvoor een verkeersbesluit is vereist.

Toelichting

Vooralsnog is er geen sprake van dat op een DRIP ook snelheden, rode kruizen of afbeeldingen van RVV-borden getoond zullen gaan worden. Niettemin wordt hieronder -voor het geval één en ander in de toekomst toch in beeld zou komen- op de vragen ingegaan.

Als een RVV-bord in een DRIP wordt opgenomen is dat vergelijkbaar met borden die op een achtergrondschild zijn geplaatst (vgl. een geslotenverklaring (bijvoorbeeld C1) uitgezonderd vrachtauto's en bussen, op een blauwe achtergrond, zoals bij de vrachtwagen-/busstrook A16 Van Brienenoordbrug). Er dient op dezelfde wijze te worden gehandeld als bij een normale plaatsing van een RVV-bord.

Op grond van art. 12 van het BABW moet voor borden die een ge- of verbod inhouden een verkeersbesluit worden genomen. Hieronder vallen niet de waarschuwings-, bewegwijzerings- en informatieborden.

Reeds nu moet voor de verkeerssignaleringsportalen, waarmee d.m.v. de daarop aangebrachte matrixborden dynamische (verkeersafhankelijke) snelheidslimieten (en in de toekomst wellicht ook een dynamisch inhaalverbod vrachtverkeer) worden weergegeven, een verkeersbesluit genomen worden, waarin is aangegeven welke verkeerstekens wanneer getoond worden. Een rood kruis behoort tot de verkeerslichten en vereist derhalve geen verkeersbesluit.



Vraag 35

Wat is de juridische grondslag van het inzetten van rijbaandosering?

Antwoord

De juridische grondslag is gelegen in art. 2 WVV 1994 (m.n. de belangen met betrekking tot het waarborgen van bruikbaarheid (c) en vrijheid van het verkeer (d)). Om die belangen zoveel mogelijk te waarborgen, kan rijbaandosering worden toegepast.

Toelichting

Art. 2 WVV 1994 geeft de algemene basis voor het nemen van maatregelen met betrekking tot het verkeer. Het gaat daarbij om de veiligheid op de weg, beschermen van weggebruikers en passagiers en het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg en het waarborgen van de vrijheid van het verkeer. Sinds 1 november 1991 vallen ook bepaalde milieubelangen onder dit artikel.

Onder het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (art. 2 eerste lid onderdeel c resp. onderdeel d) vallen ook de maatregelen m.b.t. de doorstroming en bereikbaarheid. Aangezien dergelijke maatregelen veelal de doorstroming en bereikbaarheid van de ene (groep) weggebruiker zal bevorderen -denk aan openbaar vervoer, vrachtautostroken, carpoolstroken etc.- ten koste van een andere weggebruiker, gaat het hier dus steeds om het afwegen van belangen. Of die afweging zorgvuldig heeft plaatsgevonden, zal uit de motivering van de besluitvorming -doorgaans het verkeersbesluit- moeten blijken.

Enkele voorbeelden:

- Rijbaan- of toeritdosering om congestie op hoofdrijbaan te voorkomen. Indien dat leidt tot betere doorstroming op zowel hoofdrijbaan als op de toerit, is er niets aan de hand en kan tot de maatregel worden overgegaan.
- Rijbaan- of toeritdosering om congestie op de hoofdrijbaan te voorkomen, eventueel ten koste van het verkeer op de toerit. In dit geval dient uit de belangenafweging te blijken dat het prioriteit toekennen aan de hoofdrijbaan gerechtvaardigd is. Een belangrijke rol speelt daarbij de aard van het verkeer dat van de toerit gebruik maakt. Is het recreatie verkeer of is de toerit nu juist de ontsluiting van een industriegebied? Welke gevolgen heeft de maatregel voor het onderliggend wegennet (andere wegbeheerders)? Als deze aspecten spelen dient er in ieder geval voldoende overleg met betrokkenen te zijn geweest.



Vraag 36

Mag je een verkeerslicht plaatsen op een snelweg?

Antwoord

Ja.

Toelichting

Hoewel plaatsing van verkeerslichten op autosnelwegen, gelet op het karakter van een dergelijke weg, tot de uitzonderingen behoort, is het niet uitgesloten.

De aard van een autosnelweg brengt wel met zich mee dat extra aandacht moet worden besteed aan het attenderen van de weggebruikers op de aanwezigheid van verkeerslichten. Gedacht moet worden aan voorwaarschuwingen (bord J32) en eventueel geel knipperlicht (art. 75 RVV 1990).

Voor het plaatsen van verkeerslichten is geen verkeersbesluit vereist. Dat neemt niet weg dat tegen het besluit tot plaatsing wel beroep op grond van de Algemene wet bestuursrecht open kan staan. Het verdient dus aanbeveling aan de procedure, de motivering etc. afzonderlijk aandacht te besteden.



Vraag 37

Mogen de lenzen in een TDI-licht vierkant zijn of moeten ze rond zijn?

Antwoord

Ze moeten rond zijn.

Toelichting

Voor de toepassing van TDI-lichten is het RVV 1990 en de Regeling verkeerslichten 1991 aangepast. Onder meer is in punt 5a van de Regeling verkeerslichten 1991 opgenomen, dat voor TDI's het achtergrondschild ook geel mag zijn. Van de mogelijkheid vierkante lenzen toe te passen is afgezien om toch zoveel mogelijk aansluiting te houden met de "normale" verkeerslichten.

Bijzonderheden

Wijziging RVV 1990: Besluit van 31 oktober 1996, Stb. 557.

In werking getreden 1 januari 1997.

Wijziging Regeling verkeerslichten 1991: Regeling van 10 maart 1997, Stcrt 53.

In werking getreden 19 maart 1997.



Vraag 38

Mag de achtergrond van een TDI-licht geel zijn of moet deze zwart zijn?

Antwoord

De achtergrond mag geel zijn.

Toelichting

Voor de toepassing van TDI-lichten is het RVV 1990 en de Regeling verkeerslichten 1991 aangepast. Onder meer is in punt 5a van de Regeling verkeerslichten 1991 opgenomen, dat voor TDI's het achtergrondschild ook geel mag zijn.

Bijzonderheden

Wijziging RVV 1990: Besluit van 31 oktober 1996, Stb. 557.

In werking getreden 1 januari 1997.

Wijziging Regeling verkeerslichten 1991: Regeling van 10 maart 1997, Stcrt 53.

In werking getreden 19 maart 1997.



Vraag 39

Is, evenals toeritdosering, ook afritdosering mogelijk?

Antwoord

Ja, afritdosering is juridisch gezien niet principieel anders dan toeritdosering. De vragen die zich voordoen zijn eerder van verkeerskundige aard.

Toelichting

Zoals gezegd zijn de vragen die zich voordoen eerder van verkeerskundige aard dan van juridische aard. Hierbij kan gedacht worden aan congestievorming op de hoofdrijbaan. Voorts zal moeten worden aangegeven door wie en wanneer de afrit gebruikt mag worden.

Nader onderzoek

Nader onderzoek en overleg is vereist over de gewenste toepassingsmogelijkheden.



Vraag 40

Vraagt het aanbrengen van bebording, in het kader van de TDI, om een verkeersbesluit?

Antwoord

Ja, voor zover zij tot de besluitplichtige borden behoren (art. 12 BABW).

Toelichting

De plaatsing of verwijdering van verkeerstekens (borden en tekens op het wegdek) in het kader van de TDI onderscheidt zich niet van de normale plaatsing of verwijdering van verkeerstekens.



Vraag 41

Is het TDI-licht een verkeerslicht en wordt er dus geen verkeersbesluit genomen?

Antwoord

Ja, de TDI-lichten worden aangemerkt als verkeerslichten en daarom is geen verkeersbesluit vereist.

Toelichting

TDI-lichten worden reeds enkele jaren toegepast. Over de status van TDI's bestond evenwel onduidelijkheid. Met name toen in de regio Rotterdam TDI's op toeritten met twee rijstroken werden toegepast, was duidelijkheid vereist in verband met de vervolgbaarheid in geval van overtreding. Dat is aanleiding geweest tot aanpassing van art. 68 RVV 1990. De wijziging (art. 68, zevende lid) voorziet in de mogelijkheid om, evenals dat bij borden kan, een verkeerslicht te laten gelden voor één rijstrook. Daarmee is impliciet het standpunt bevestigd, dat een TDI een verkeerslicht is. Voorts is de Regeling verkeerslichten 1991 i.v.m. de TDI op de volgende punten gewijzigd:

- 5a In dit punt is bepaald dat voor TDI's het achtergrondschild ook geel mag zijn;
- 17 De onderzijde van het achtergrondschild of het licht behoeft geen 2.20m boven het wegdek te zijn;
- 21 De lichten mogen boven en naast de stopstreep zijn geplaatst (dus minder dan 3m voor de stopstreep).

De punten 17 en 21 houden verband met het plaatsen van het licht ter hoogte van de stopstreep. Gezien de korte groenfase moet worden voorkomen dat een optrekkende bestuurder nog weer geel en rood ziet voor hij de stopstreep is gepasseerd.

Bijzonderheden

Wijziging RVV 1990: Besluit van 31 oktober 1996, Stb. 557. In werking getreden 1 januari 1997 / Wijziging Regeling verkeerslichten 1991: Regeling van 10 maart 1997, Stcrt 53. In werking getreden 19 maart 1997.



Vraag 42

Is het mogelijk een toe- of afrit van een auto(snel)weg voor vrachtverkeer af te sluiten?

Antwoord

Ja, dat is mogelijk.

Toelichting

In feite onderscheidt een geslotenverklaring van een toe- of afrit voor het vrachtverkeer zich niet van andere geslotenverklaringen. De vrees die een beetje in de vraag besloten ligt, vloeit waarschijnlijk voort uit de gedachte dat een geslotenverklaring de belangen van het vrachtverkeer ernstig aantast. In die zin is het natuurlijk wel oppassen. Bij het nemen van het vereiste verkeersbesluit zullen de belangen van het vrachtverkeer zorgvuldig moeten worden afgewogen. Maar ook dat onderscheidt zich niet van andere geslotenverklaringen.

Fysieke ondersteuning van de geslotenverklaring zal doorgaans niet nodig zijn. Anders dan niet fysiek gescheiden stroken (bijvoorbeeld busstroken, carpoolstroken etc.) kan men niet onder het mom van “ik kon niet anders, ik werd opzij geduwd” ten onrechte van de toerit gebruik maken.



Vraag 43

Is bij het plaatsen van een TDI-licht de Wegenwet van toepassing?

Antwoord

Nee.

Toelichting

Van onttrekking van wegen aan het openbaar verkeer is eerst sprake indien een openbare weg of een gedeelte daarvan, permanent, althans voor onbepaalde tijd, aan het openbaar verkeer wordt onttrokken. Daarvan is bij toeritdosering geen sprake. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de onttrekking bovendien betrekking heeft op alle verkeer.



Vraag 44

Is een buffer een parkeerplaats, een (brede) weg of een rotonde?

Antwoord

Een buffer kan niet aangemerkt worden als een parkeerplaats of een rotonde, maar moet worden gezien als een rijbaan, bestaande uit meerdere rijstroken.

Toelichting

In het kader van de filebeheersing wordt de mogelijkheid onderzocht om bufferruimten te creëren, waarbij de infrastructuur zodanig wordt aangepast, dat grote hoeveelheden voertuigen tijdelijk kunnen worden opgesteld. Het creëren van een buffer is een maatregel om congestie op te lossen c.q. te voorkomen. Doel is vóór een knelpunt een zodanige opstelruimte te creëren op een zodanige plaats, dat overslag van de file op andere wegvakken, en daarmee hinder voor het verkeer, wordt voorkomen.

De WVV 1994 en het RVV 1990 kennen een aantal begrippen/definities, dat relevant is voor de beantwoording van de vraag wat een buffer is. Men denke hierbij aan de begrippen wegen, autoweg/autosnelweg, rijbaan, rijstrook en parkeerhaven of parkeerstrook.

Voorts is van een rotonde pas sprake als bord D1 van bijlage 1 van het RVV 1990 is geplaatst.

Gezien het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat een buffer is: een van een autoweg/autosnelweg deel uitmakende rijbaan, bestaande uit meerdere rijstroken.

Bijzonderheden

De doorstroming van het zich binnen de buffer bevindende verkeer wordt geregeld via een verkeersregelininstallatie, danwel via een TDI. Door de wijziging van het RVV 1990 (artikel 68 lid 7), is het mogelijk het gebruik van een verkeerslicht per rijstrook te regelen. Voor het realiseren van een bufferruimte en het plaatsen van een verkeersregel-installatie is geen verkeersbesluit vereist, omdat er geen sprake is van maatregelen die leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers en een verkeerslicht geen verkeersteken is als bedoeld in artikel 12 BABW.

Voor verdere informatie over buffers wordt verwezen naar de bijlage “Maatregelen voor Verkeersbeheersing”, behorende bij de nota “Meer benutting, minder files, nota verkeersbeheersing hoofdwegennet 1994”, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, en het Handboek “Buffers en pilot ontwerp 1997 nr. 672/CE97/1515/12178”.



Vraag 45

Moet in verband met het doelgroepenbeleid artikel 14 Wegenwet worden aangepast?

Antwoord

Nee, de verplichting alle verkeer over de weg te dulden (art. 14 Wegenwet), kan ondermeer beperkt worden door een wettelijk voorschrift (art. 6 Wegenwet). Een doelgroeperegeling is zo'n wettelijk voorschrift dat beperking mogelijk maakt.

Toelichting

Art. 14 Wegenwet houdt voor de rechthebbende en de onderhoudsplichtige van een openbare weg, in beginsel in dat zij alle verkeer over die weg hebben te dulden. Wel kan ingevolge art. 6 Wegenwet het gebruik van de weg krachtens een wettelijk voorschrift worden beperkt. Een geslotenverklaring is bijvoorbeeld zo'n wettelijk voorschrift.

Dat een weg gesloten kan worden verklaard voor bijvoorbeeld vrachtauto's, staat buiten kijf. Dat een geslotenverklaring ook voor één rijstrook kan gelden is ook onbetwist (zie art. 65, eerste lid, RVV 1990).



Vraag 46

Moet in verband met het doelgroepenbeleid artikel 12 WVV (1994)

worden aangepast?

Antwoord

Nee. Voor zover de daar bedoelde aanwijzingen betrekking hebben op doelgroepen, worden zij gegeven in het belang van de veiligheid van het verkeer, de bruikbaarheid van de weg of de vrijheid van het verkeer.

Toelichting

Artikel 12 WVV 1994 heeft betrekking op het geven van aanwijzingen door de politie en andere met de verkeersregeling belaste functionarissen. Gedacht moet worden aan stoptekens, dirigeren naar een andere rijstrook etc. De aanwijzingen dienen in het belang te zijn van de veiligheid op de weg, het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg of het waarborgen van de vrijheid van het verkeer. Onder het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer vallen ook de maatregelen met betrekking tot de doorstroming en bereikbaarheid. Bovendien kan een doelgroep-regeling, bijvoorbeeld een vrachtautostrook, zeer wel in het belang van de veiligheid van het verkeer zijn. Artikel 12 biedt dus voldoende ruimte voor het geven van aanwijzingen in het kader van doelgroepregelingen.



Vraag 47

Moet in de wetgeving van elke doelgroep een beschrijving zijn opgenomen?

Antwoord

Nee, veel doelgroepen zijn in de wetgeving reeds gedefinieerd. Voor sommige doelgroepen is het niet nodig.

Toelichting

Van een aantal doelgroepen is reeds een omschrijving in art. 1 van het RVV 1990 opgenomen, te weten autobussen (sub b), lijnbussen (sub v), vrachtauto's (sub ao). Als een doelgroep niet reeds is gedefinieerd, is van belang of voor de overige weggebruikers duidelijk is om welke bestuurders het gaat, zodat zij weten of ze er wel of niet onder vallen. Als bijvoorbeeld een strook alleen openstaat voor politie, brandweer en ziekenauto's, weet de weggebruiker wel of hij er wel of niet in mag. Daarnaast is voor het draagvlak en de handhaafbaarheid van belang dat een doelgroep ook voor andere weggebruikers uiterlijk herkenbaar is. Niet als zodanig herkenbare voertuigen lokken overtredingen uit. De weggebruiker is, als hij niet ziet dat een voertuig tot een doelgroep behoort, snel geneigd te denken: als hij het doet, waarom ik dan niet!

De herkenbaarheid en handhaving was ook het knelpunt bij de voorgenomen invoering van een wettelijke regeling voor carpoolstroken. Nadat de rechter de aanduiding carpoolwisselstrook (A1-A6 Muiderberg-Diemen) niet had geaccepteerd, is overwogen een carpoolregeling in de wetgeving op te nemen. Uiteindelijk is daar toch vanaf gezien omdat het onderscheid op uiterlijke kenmerken gering is en daardoor de handhaving slechts voldoende kan worden gewaarborgd als de carpoolstrook fysiek van de andere stroken gescheiden zou worden. De mogelijkheden daartoe zijn zo gering dat van een wettelijke regeling is afgezien.



Vraag 48

Is de begripsomschrijving van de doelgroep tevens van belang in verband met de herkenbaarheid bij handhaving?

Antwoord

Ja.

Toelichting

Van belang, in verband met herkenbaarheid bij handhaving, zijn uiterlijke kenmerken waardoor een doelgroep zich onderscheidt van het overige verkeer. Deze volgen uit de begripsomschrijving (er bestaan echter ook categorieën weggebruikers die sinds jaar en dag aangeduid worden zonder dat er een begripsomschrijving aan ten grondslag ligt, bijvoorbeeld “landbouwverkeer”). De huidige doelgroepen zijn visueel goed te onderscheiden van het overige verkeer. Bij betalend verkeer (bijv. spitsheffingen, betaalstroken) is de doelgroep niet visueel te onderscheiden. Daar zullen technische oplossingen moeten worden toegepast. Als sluitstuk kan controle door middel van staandehouding worden toegepast. Daarvoor is uiteraard wel overleg met politie en justitie vereist.



Vraag 49

Is het mogelijk stroken aan te duiden voor “vrachtauto” met een totaal toegestaan gewicht van minder dan 3.500 kilo?

Antwoord

Ja, de aanduiding is lastig, maar niet onmogelijk.

Toelichting

Bij uitbreiding tot onder de 3500 kilo zal bijvoorbeeld een begripsomschrijving van “bedrijfsvoertuigen” in het RVV 1990 moeten worden opgenomen. Handhaving zou dan door middel van kentekencontrole kunnen plaatsvinden, waarbij het “grijs kenteken” bepalend is. Dit heeft wel als ongewenst neveneffect dat het voeren van dit kenteken voor particulieren aantrekkelijk wordt.

Het gebrek aan herkenbaarheid (van auto's met grijs kenteken) kan de acceptatie van deze maatregel door de weggebruiker doen afnemen.

Daarnaast dient bij het uitbreiden/oprekken van (het aantal) begrippen voor ogen te worden gehouden dat de meerwaarde hiervan moet opwegen tegen de overzichtelijkheid en duidelijkheid die hiermee verloren kunnen gaan.



Vraag 50

Zijn voor het doelgroepenbeleid doelgroeptekens noodzakelijk?

Antwoord

Nee.

Toelichting

De huidige borden en onderborden van het RVV 1990 zijn vooralsnog voldoende toereikend. Denk hierbij aan de symbolen en teksten die de doelgroepen aanduiden. Wellicht komt het de duidelijkheid richting weggebruiker ten goede indien speciale doelgroeptekens gecreëerd worden. Voorkeur verdient het om dit op Europees niveau te regelen. In Europees verband zijn beginsel-afspraken gemaakt over een doelgroepteken (een asymmetrische ruit).

Met de invoering van speciale doelgroeptekens is overigens nog niet aangeduid welke doelgroepen zijn bedoeld. Bij de vaststelling van nieuwe doelgroepen dient dus tevens een nieuw teken te worden vastgesteld (pictogram).



Vraag 51

Bij het invoeren van een spitsstrook komt de vluchtstrook te vervallen. Is dat toegestaan?

Antwoord

Ja, in de RO(N)A-richtlijnen is geen verplichting opgenomen om naast een auto(snel)weg een vluchtstrook in te richten; uit verkeersveiligheidsoverwegingen wordt het echter wel sterk aanbevolen. In de TERN³-richtlijn is evenmin een verplichting opgenomen tot instelling van een vluchtstrook naast een autoweg of een autosnelweg.

Toelichting

Onder vluchtstrook wordt volgens artikel 1 sub ak. RVV 1990 verstaan: een door een doorgetrokken streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte, dat is bestemd voor gebruik in noodgevallen. Uit deze definitie volgt, en uit de toelichting op dit artikel blijkt, dat de vluchthaven en de vluchtstrook geen deel uitmaken van de rijbaan van de autosnelweg en de autoweg. Zij zijn immers niet voor het rijdende verkeer bestemd.

Overigens is het aan te bevelen het spitstraject te laten monitoren door middel van videobewaking.



³ Trans European road Network

Vraag 52

Heeft een spitsstrook een onderbroken streep nodig?

Antwoord

Ja, aangezien de spitsstrook gedurende de spitsperioden wordt gezien als rijstrook, moet de spitsstrook, om overschrijding van de streep mogelijk te maken, in het spitsstrook-tijdvak een onderbroken streep hebben.

Voor het aangeven van een gecombineerde spitsstrook/vluchtstrook door belijning is in de verkeerswetgeving (nog) geen voorziening opgenomen.

Toelichting

In de Utrechtse situatie (spitsstrook A27 en A28) is gekozen voor de zgn. 9/3 markering. Dit is een lange streep van 9 meter onderbroken door 3 meter asfalt. Op deze wijze is geprobeerd om, buiten de andere aanduidingen, door middel van belijning aan te geven dat er een speciale situatie heerst.



Vraag 53

Moet er in verband met de spitsstrook een verkeersbord/matrix in de wetgeving worden neergelegd?

Antwoord

Nee, bestaande spitsstroken in Nederland worden momenteel aangeduid door middel van een matrix waarop in het spitsstrook-tijdvak een groene vallende pijl is weergegeven of een matrix waarop de maximumsnelheid van 90 km wordt aangegeven. Buiten het spitsstrook-tijdvak wordt de strook afgekruist met een rood kruis (art. 73 (B) RVV 1990). Ook mogelijk is om door middel van een dynamisch verkeersbord C1 de rijstrook gesloten te verklaren. Onder dit bord wordt het onderbord “uitgezonderd pechgevallen” (mannetje gebogen over motorkap) aangebracht (geen RVV-bord).

Toelichting

Uit onderzoek is gebleken dat het aantal overtredingen op de A28 te verwaarlozen is. Gelet op het bovenstaande en op het feit dat indien een nieuw bord of matrix moet worden ontwikkeld, dit toch in Europees verband zou moeten worden geregeld en dat de ervaring leert dat het veel tijd van de weggebruiker vergt aler de betekenis van nieuwe verkeerstekens wordt gekend, kan men zich afvragen of het voor deze stroken zinvol is om tijd te steken in de ontwikkeling van een nieuwe matrix of een nieuw verkeersbord.

Indien het wel wenselijk wordt geacht dat een nieuw bord of nieuwe matrix ter aanduiding van spitsstroken wordt ontwikkeld, dient een intensieve voorlichtingscampagne te worden gevoerd.



Vraag 54

Zijn er algemene voorrangregels nodig ten aanzien van een weefvak tussen in- en uitvoegstrook?

Antwoord

Nee, het in- of uitvoegen van of naar een weefvak is een bijzondere manoeuvre in de zin van artikel 54 RVV 1990. Dat betekent dat degene die van (rij)strook wisselt, de ander voor moet laten gaan.

Toelichting

Juridisch kan een weefvak tussen in- en uitvoegstroken worden gezien als onderdeel van die in- en uitvoegstroken. Tezamen vormen zij één (lange) invoeg- en uitrijstrook; een door een blokmarkering van de doorgaande rijbaan afgescheiden weggedeelte dat is bestemd voor bestuurders die de doorgaande rijbaan oprijden (artikel 1s RVV 1990) dan wel verlaten (artikel 1ag RVV 1990).

Op dergelijke manoeuvres is artikel 54 RVV 1990 van toepassing. Bestuurders die de doorgaande rijbaan oprijden of verlaten, moeten het overige verkeer voor laten gaan. Bij een weefvak doet zich de bijzondere situatie voor dat bestuurders jegens elkaar dezelfde verplichting hebben. Dit moet worden opgelost door een goed samenspel tussen weggebruikers. Dit lijkt wellicht onbevredigend, doch dat soort situaties laten zich niet door regels oplossen. Daarbij wordt opgemerkt dat vergelijkbare situaties zich ook kunnen voordoen bij het wisselen van rijstroken. Bijvoorbeeld in de nabijheid van een groot kruispunt waar bestuurders van rijstrook moeten wisselen om de door hen gewenste richting te volgen.



Vraag 55

Is voor het aanleggen van overstappunten nabij toe- en afritten voor carpools (in combinatie met overstappunten openbaar vervoer) verankering in wetgeving nodig? Wat is de status van carpools?

Antwoord

Nee, voor het aanleggen van overstappunten is geen specifieke verankering in de wetgeving nodig.

Toelichting

De vraag zal met name betrekking hebben op het aanleggen van op- en overstappunten voor bijvoorbeeld carpools, nabij op- en afritten van auto- en autosnelwegen. Los van de vraag of er ruimte is (eventueel overleg met andere wegbeheerders), is dit vanuit de WVV-geving geen probleem.

In de definities van auto(snel)weg (artikel 1, onderdelen c en d, RVV 1990) is rekening gehouden met de mogelijkheid van parkeerplaatsen en bushalteplaatsen langs deze wegen. Het feit dat een parkeerplaats (tevens) bestemd is voor carpools, doet daaraan niet af.

Het is evenwel niet mogelijk een parkeerplaats exclusief voor carpools te bestemmen. Bord E13 (Parkeergelegenheid t.b.v. carpools) heeft vooral een informatieve betekenis. Het bord houdt geen parkeerverbod in voor andere voertuigen. Een goede omschrijving in de wetgeving van het begrip “carpoolen” zou daarin nog geen verandering brengen. Immers, hoe controleer je of de eigenaar van een verlaten auto aan het carpoolen is?

En, hoe los je het op als, in het geval ter plaatse onder carpoolen de bestuurder plus ten minste twee passagiers wordt verstaan, op de carpoolplaats één passagier wordt “opgepikt” en op de volgende parkeerplaats de tweede, waarna het “echte” carpoolen pas begint?

Met andere woorden: verankering in de wetgeving lost die problemen niet op.



Vraag 56

Is het mogelijk busbanen open te stellen voor andere groepen

weggebruikers? Zo ja, voor welke groepen?

Antwoord

Ja, dat is mogelijk.

Toelichting

Op grond van artikel 81 RVV 1990 mogen busbanen/busstroken uitsluitend worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus. Van deze bepaling kan op grond van artikel 87 RVV 1990 ontheffing worden verleend. Het verlenen van de ontheffing is een individuele aangelegenheid. Het bevoegd gezag kan alleen ontheffing verlenen aan nader aangegeven, van te voren bekende weggebruikers.

In het Vakoverleg Recht en Verkeersbeheersing is een notitie opgesteld, die criteria geeft voor het al dan niet verlenen van een ontheffing. In deze notitie staan verder de volgende conclusies:

Collectief vervoer in autobussen van werknemers in het woon-werkverkeer

Dit is de belangrijkste doelgroep, waarvoor waar mogelijk ontheffing wordt verleend.

Collectief vervoer in “vanpools” in het woon-werkverkeer

Hoewel een vanpool op het punt van de herkenbaarheid minder scoort, kan ook deze categorie in beginsel worden toegestaan. Door een duidelijk logo en een eenduidige uitstraling wordt de herkenbaarheid bevorderd.

Collectief vervoer in autobussen van niet-werknemers

Ontheffingen zijn mogelijk, mits de doelgroep niet te omvangrijk is. Een vaste dienstregeling is een pré.

Collectief vervoer in niet-autobussen van niet-werknemers

Vanwege de mindere herkenbaarheid ware hier terughoudend mee om te gaan.

Bijzonder vervoer in taxi's

Vanwege de slechte herkenbaarheid en het geringe verschil met personenauto's zouden aanvragen om ontheffing moeten worden afgewezen.



Dierenambulance

Onder de voorwaarde dat de ambulance bij een verkeersongeval is geroepen, is ontheffing hier wenselijk. Dit bevordert immers de snelle afwikkeling van het ongeval en daarmee de doorstroming van het verkeer.

Carpoolers, zakelijk personenverkeer, taxi's, vrachtauto's en niet-lijnbus

Deze categorieën zijn te omvangrijk om voor ontheffingverlening in aanmerking te komen.

In het laatste geval zou er echter voor kunnen worden gekozen om de busstrook te wijzigen in een doelgroepstrook. De betreffende doelgroep moet dan wel als zodanig in de Wegenverkeerswetgeving bekend zijn (bijvoorbeeld autobussen en vrachtauto's).



Vraag 57

Moet er bij het instellen van een spitsstrook een verkeersbesluit worden genomen?

Antwoord

Als besloten wordt om in de spits een matrixbord met snelheden te plaatsen, dan is, op grond van de WVV 1994, artikel 15 in samenhang met art. 12 BABW, een verkeersbesluit nodig.

Voor de plaatsing van bord C1 (geslotenverklaring) dient ook op grond van de WVV 1994 artikel 15 in samenhang met art. 12 BABW een verkeersbesluit te worden genomen.

Voor het afkruisen van een rijstrook hoeft geen verkeersbesluit te worden genomen.



Vraag 58

Is het mogelijk snelheden wettelijk te homogeniseren?

Antwoord

Ja, voor zover het de maxima betreft.

Toelichting

Binnen de huidige mogelijkheden van de WVV- en regelgeving kunnen slechts maximumsnelheden worden ingesteld. Er zijn geen (verplichte) minimumsnelheden opgenomen; zij kunnen ook niet worden ingesteld.

In artikel 42 van het RVV 1990 is enkel de verplichting gesteld ten aanzien van het mogen en kunnen rijden met een minimale snelheid.

Teneinde op een zo efficiënt mogelijke wijze te kunnen omgaan met het -in daartoe noodzakelijke gevallen- voorkomen van te grote onderlinge verschillen in snelheid verdient het aanbeveling te werken met dynamische snelheidslimieten en/of in combinatie met een goede handhaving.

Bijzonderheden

De aandacht wordt gevestigd op het gestelde in paragraaf 4 (hoofdstuk 2) van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens waar de mogelijk in te stellen maximumsnelheden zijn vastgelegd. Dit houdt dus in dat voor eventueel andere gewenste maximumsnelheden aanpassing van de wetgeving noodzakelijk is.

Verder wordt nog de aandacht gevestigd op de Evaluatienota rijksnelhedenbeleid van 13 december 1996.



Vraag 59

Is toepassing van gedifferentieerde maximumsnelheden per rijstrook mogelijk?

Antwoord

Ja, de huidige verkeerswetgeving biedt die mogelijkheid.

Toelichting

Aangenomen mag worden dat de maatregel in beginsel slechts wordt toegepast bij fysiek gescheiden rijstroken of doelgroepstroken. In een normale wegsituatie lijkt de maatregel, zeker over grotere afstanden, ongewenst.

Voor het bereiken van het gewenste effect zal in de meeste gevallen een stringent handhavingsbeleid een vereiste zijn. In de praktijk zal dit ongetwijfeld problemen opleveren. Het is daarom noodzakelijk vooraf af te stemmen met politie en justitie. Ook het op verantwoorde wijze uitvoeren van de maatregel kan de nodige problemen met zich meebrengen.



Vraag 60

Inzetten van matrixborden verkeerssignalering rode rand: is het juridisch vereist of is opname van matrixsnelheid in het RVV 1990 voldoende?

Antwoord

Gebruik van matrixborden (zonder rode rand) aangevende een maximumsnelheid is toegestaan (bord A3 bijlage 1 RVV 1990). Bij het gebruik van een andere elektronische signalering moet worden voldaan aan het terzake gestelde in paragraaf 3 (hoofdstuk 2) van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens.

Toelichting

Volgens de internationale verkeerswetgeving (Weense conventie/1968) moeten matrixborden, willen deze een dwingende werking hebben, zijn voorzien van een rode rand. Nederland is op dit moment nog niet toegetreden tot genoemde Weense conventie en is daarom nog niet gehouden aan de Weense verkeersverdragen te voldoen.

Bijzonderheden

Het plan bestaat om toe te treden tot de Weense conventie. Derhalve zal op termijn worden overgegaan tot het invoeren van de rode rand.

Mede ter voorkoming van onduidelijkheid bij de weggebruiker is reeds nu besloten alleen matrixborden te plaatsen die aan de internationale eisen voldoen en bestaande matrixborden binnen een redelijke termijn aan genoemde eisen aan te passen.



Vraag 61

Is het instellen van een inhaalverbod voor vrachtverkeer een probleem wanneer je ook auto's met aanhangwagen e.d. tegelijkertijd het inhalen op deze trajecten wilt verbieden?

Antwoord

Het is juridisch geen probleem om een inhaalverbod voor vrachtwagens tegelijkertijd met een inhaalverbod voor bussen en auto's met aanhangwagens (waaronder een caravan) voor eenzelfde traject in te stellen.

Toelichting

Gebruik gemaakt kan worden van het verkeersbord F1 van bijlage 1 van het RVV 1990 en een onderbord met daarop de symbolen voor vrachtwagen, bus en motorvoertuig met aanhangwagen. Art. 67 lid 1b RVV 1990 stelt dat als op een onderbord uitsluitend symbolen voorkomen, het verkeersbord slechts geldt voor de aldus aangeduide weggebruikers.

Art. 67 lid 3 RVV 1990 stelt dat symbolen op onderborden dezelfde betekenis hebben als die welke in bijlage 1 van RVV 1990 zijn opgenomen. Het symbool voor vrachtwagen staat op bord C7 van bijlage 1.

De definitie van vrachtwagen staat in art. 1a RVV 1990. Het symbool voor motorvoertuig met aanhangwagen staat op bord C10 van bijlage 1. Uit de definitie van aanhangwagen in art. 1a RVV 1990 blijkt dat een caravan gelijk wordt gesteld met een aanhangwagen. De definitie van aanhangwagen luidt: voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen, alsmede opleggers. Hoewel er discussie is over welk symbool een bus aanduidt, kan volgens de werkgroep RVV het symbool voor bus worden gehanteerd dat blijkt uit informatiebord L3 van bijlage 1 van RVV 1990.

Bijzonderheden

Het inhaalverbod is volgens de systematiek van de WVV- en regelgeving juridisch verantwoord. Een probleem kan zijn dat het verkeersbord door een weggebruiker niet snel wordt begrepen. Voorlichting is gewenst.



Vraag 62

In hoeverre is het links en rechts rijden en inhalen (keep your lane) op autosnelwegen toegestaan?

Antwoord

Het rechts en links rijden en inhalen op autosnelwegen is toegestaan indien het verkeer in files rijdt (art. 13 RVV 1990). Wanneer er geen files zijn, moet ingevolge artikel 3 RVV 1990 de rechterstrook worden gekozen. Wij kennen derhalve niet het zogeheten “keep your lane” (KYL) systeem.

Toelichting

De WVV-geving gaat uit van het beginsel dat zoveel mogelijk rechts wordt gereden (art. 3 RVV 1990). Daarbij is in de jurisprudentie uitgemaakt dat zoveel mogelijk rechts houden niet betekent dat men, in geval van een aantal voertuigen die op enige afstand van elkaar rijden, na ieder ingehaald voertuig weer naar de rechterstrook zou moeten gaan. In het belang van een rustig verkeersbeeld mag de links naast de in te halen voertuigen gelegen strook, zolang als nodig is, worden bereden. Indien filevorming ontstaat, kan het zich voordoen dat de linkerstrook eerder “volloopt” dan de rechterstrook zodat bestuurders in de rechterstrook de links rijdende bestuurders rechts inhalen. Dat mag ingevolge het artikel 13 RVV 1990.

De hiervoor beschreven wijze van rijden wijkt in juridische zin principieel af van het KYL-systeem. Immers het KYL-systeem gaat er vanuit dat een bestuurder, mede gebaseerd op zijn gemiddelde snelheid, een bepaalde strook kiest en deze strook ook blijft volgen zonder de verplichting te hebben om, als dat mogelijk is, naar de rechterstrook te gaan. Daarbij is het derhalve niet uitgesloten dat men, ook zonder dat er sprake is van filevorming, rechts kan en mag worden ingehaald.

In 1999 is tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat door de kamer gevraagd naar mogelijke invoering van KYL in Nederland. Na een literatuurstudie ter zake heeft de Ministier van V&W bij brief (Tweede Kamer, 1999-2000, 26 8000 XII, nr. 63) laten weten geen aanleiding te zien om KYL in Nederland in te voeren. Deze conclusie is met name gebaseerd op het feit dat bij filevorming KYL in feite al wordt toegepast en voorts op grond van minder positieve ervaringen in het buitenland.



Vraag 63

Is een verkeersbesluit nodig voor het aanbrengen van een doorgetrokken streep naast een onderbroken streep om wisselen van rijstrook bij toe- en afritten te verbieden?

Antwoord

Ja, er is een verkeersbesluit nodig als men rijstrookwisseling van links naar rechts nabij een toerit wil verbieden. Het verbod wordt aangegeven door middel van een doorgetrokken streep met rechts daarvan de onderbroken streep. (Zie art. 15 WVV 1994 jo art. 76b RVV 1990 jo art. 12 sub b BABW). Technische problemen doen zich hier niet voor.

Toelichting

Als men rijstrookwisselingen wil voorkomen, kan rechts of links van een onderbroken streep een doorgetrokken streep worden geplaatst. Met de doorgetrokken streep wordt beoogd rijstrookwisselingen die een risico inhouden te voorkomen. Een doorgetrokken streep links van een onderbroken streep, nabij een toerit, betekent een verbod voor het verkeer op de linkerstrook om naar rechts te gaan.

Er kan niet worden volstaan met een doorgetrokken streep. Er moet een combinatie zijn van een doorgetrokken streep en een onderbroken streep. Men wil het namelijk niet onmogelijk maken, dat verkeer op de rechterrijstrook naar links gaat om in te halen of om ruimte te maken voor verkeer van de toerit dat de rechterrijstrook op wil.

Waar nodig kan deze constructie worden verduidelijkt door middel van borden.



Vraag 64

Gebruik van vluchstrook voor berging bij incidentmanagement: zijn hulpverleners (bergers) bevoegd tot het voeren van blauw zwaailicht?

Antwoord

Bij afwikkeling van incidenten mogen politie, brandweer en ziekenauto en andere door de minister aangewezen hulpverleningsdiensten blauw zwaailicht voeren. Bergers horen niet tot door de minister aangewezen hulpverleningsdiensten en zijn op grond daarvan niet bevoegd blauw zwaailicht te voeren.

Toelichting

Bergingsbedrijven vallen niet onder de werking van art. 29 RVV 1990 jo art. 4 Besluit optische en geluidssignalen (Stcrt. 1991, 202) en mogen op grond daarvan geen blauw zwaailicht voeren.

Het is mogelijk dat hulpverleners, waaronder bergers, indien zij opgeroepen worden, in overleg met politie of brandweer hun voertuig ten dienste stellen van politie of brandweer en dan de voor politie of brandweer geldende optische en geluidssignalen mogen voeren, waaronder blauw zwaailicht. Overigens zal iedere weggebruiker, dus ook de berger, op grond van een aanwijzing van de politie van de vluchstrook gebruik mogen maken, bijvoorbeeld bij incident management. Iedere weggebruiker moet immers aanwijzingen van de politie opvolgen op grond van art. 82 lid 1 RVV 1990. Dit betekent echter niet dat een voertuig ten dienste is gesteld van de politie. Een aanwijzing van de politie van de vluchstrook gebruik te maken geeft dus niet het recht blauw zwaailicht te voeren.

Bergingsbedrijven vallen onder art. 30 RVV 1990 jo art. 5 lid 1b en lid 2 van het Besluit optische en geluidssignalen (Stcrt. 1991, 202) en moeten geel zwaai- of knipperlicht voeren.



Vraag 65

Is er een rangorde tussen de borden A1 (maximumsnelheid) en A3 (maximumsnelheid op een elektronisch signaleringsbord) uit bijlage 1 van het RVV 1990?

Antwoord

Nee, in het RVV 1990 wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende verkeerstekens. Verkeerstekens op een elektronisch signaleringsbord zijn niet van hogere orde dan verkeerstekens op een vast bord. Indien de borden A1 en A3 elkaar op de weg afwisselen, geldt dus steeds de laatst getoonde snelheidslimiet.

Toelichting

Teneinde ongewenste situaties te vermijden, dienen vaste borden en portalen op een strategische wijze te worden geplaatst, dan wel zal er gebruik gemaakt moeten worden van klappborden, die meedraaien met de snelheid op de matrixsignaalgevers. Nadeel blijft wel dat de zogenaamde kaasplankjes (herinneringsborden 100 km/h), die overigens geen juridische status hebben, een verkeerde indruk wekken.



Vraag 66

Is de privacyregeling van toepassing bij het gebruik van camera's (videocameratoezicht) ten behoeve van waterstaatswerken en zo ja, welke randvoorwaarden/beperkingen gelden hier dan bij?

Antwoord

Ja, privacyregeling speelt een rol bij het gebruik van camera's ten behoeve van waterstaatswerken (bijvoorbeeld rijkswegen).

Toelichting

Bij de beantwoording wordt uitgegaan van de op 6 juli 2000 vastgestelde Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Deze wet, die de Wet Persoonsregistraties vervangt, treedt hoogstwaarschijnlijk voorjaar 2001 in werking.

Structuur van de Wbp:

Algemene bepalingen: De Wbp stelt regels over de verwerking van persoonsgegevens. Een persoonsgegeven is 'elk gegeven betreffende een geïdentificeerde persoon of identificeerbare natuurlijke persoon'. Bij videocameratoezicht (VCT) kan men denken aan opnamen van voertuigen met reclameteksten, opnamen van kentekens, personen e.d.

Verwerken is elke handeling of elk geheel van handelingen m.b.t. persoonsgegevens. Hieronder vallen verzamelen, vastleggen, bewaren, verspreiden, etc. Digitaal verkregen videobeelden vallen direct onder het verwerkingsbegrip, alsmede beelden die op analoge wijze zijn verkregen en vervolgens op geautomatiseerde wijze worden verwerkt. Als analoge beelden niet langs geautomatiseerde weg verwerkt worden, maar er wordt gewerkt met videorecorder en videobeelden moet er sprake zijn van een bestand dat systematisch toegankelijk is (bijv. d.m.v. een logboek). Uit het vorenstaande blijkt al dat het 'slechts meelopen van camera's die niets vastleggen' (monitoren), niet onder de werking van Wbp valt.

Uitgangspunt is dat persoonsgegevens in overeenstemming met de Wbp en op behoorlijke en zorgvuldige wijze verwerkt worden. Daarnaast bepaalt de wet dat persoonsgegevens alleen worden verzameld voor bepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden.

De wet (art. 8) geeft ook een opsomming van de gevallen waarin persoonsgegevens mogen worden verwerkt. Voor de publieke sector (waaronder het ministerie van V&W) is vooral van belang dat gegevens mogen worden verwerkt als dit "noodzakelijk is voor de goede vervulling van een publiekrechtelijke taak door het



desbetreffende bestuursorgaan, dan wel het bestuursorgaan waaraan de gegevens worden verstrekt.”

(Denk hierbij bij VCT bijv. aan het uitoefenen van toezicht op het veilig en doelmatig gebruik van waterstaatswerken en de zorg voor de veiligheid van gebruikers van waterstaatswerken). Ook de behartiging van een “gerechtvaardigd belang” kan een grond voor toepassing van VCT zijn.

Als men eenmaal persoonsgegevens heeft verzameld mogen deze niet verder worden verwerkt op een wijze die onverenigbaar is met de doeleinden waarvoor ze zijn verkregen. Ook mogen ze niet langer bewaard worden dan noodzakelijk is (dit ook weer in relatie met de doeleinden).

De Wbp geeft verder regels over informatieverstrekking aan betrokkenen. Een dergelijke verstrekking valt ook onder het begrip “verwerken”. De beelden kun je niet zomaar aan een ieder verstrekken, en betrokkenen hebben daarbij soms bepaalde rechten, zoals het vooraf verlenen van toestemming voor de verstrekking aan een derde. Verder is van belang dat kenbaar gemaakt wordt dat er sprake is van VCT (denk bijv. aan publikaties).

Verwerkingen van persoonsgegevens dienen bij de privacyfunctionaris van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gemeld te worden. Deze melding gaat vergezeld van bepaalde informatie zoals het doel van de verwerking, soort gegevens e.d.

De verplichting tot melden geldt niet als de betreffende verwerking is opgenomen in het Vrijstellingenbesluit. Ten aanzien van VCT zijn bepaalde verwerkingen vrijgesteld van de meldingsplicht. Goed gekeken moet worden naar de reikwijdte van de vrijstelling (in relatie tot het doel van de betreffende VCT). Het gebruik van VCT bij waterstaatswerken zal in meerderheid van de gevallen niet onder het Vrijstellingsbesluit vallen. In beide gevallen (wel/geen melding) zijn overigens de bepalingen van de Wbp onverkort van kracht.

Bijzondere bepalingen: Bij verwerkingen in het kader van VCT kan er eventueel sprake zijn van verwerking van zogeheten ‘bijzondere’ gegevens. Het zal dan voornamelijk om beelden/persoonsgegevens betreffende iemands ras of gezondheid (bijv. brildragend) gaan. Hiervoor gelden strengere regels en kan voor de toepassing (verwerking) eventueel een toets door het College bescherming persoonsgegevens (voorheen Registratiekamer) nodig zijn.

Tot slot wordt opgemerkt dat er bij elke regionale directie dan wel specialistische dienst een contactpersoon Wbp is waartoe men zich kan wenden met vragen e.d. op dit gebied. Deze contactpersoon staat weer in verbinding met de privacyfunctionaris van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal naar verwachting een algemeen reglement voor het gebruik van VCT t.b.v. waterstaatsobjecten opgesteld worden.



Vraag 67

Welke maximumsnelheidsborden zijn toelaatbaar op de snelweg?

Antwoord

Vooralsnog alleen 100 km/h.

Toelichting

Op autosnelwegen geldt krachtens het RVV 1990 een algemene snelheidslimiet van 120 km/h (voor vrachtauto's en autobussen 80 km/h). Ingevolge de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens, kan er een maximumsnelheid van 100 km/h worden ingesteld op wegvakken. Andere mogelijkheden zijn er, afgezien van tijdelijke situaties, thans niet op autosnelwegen.

Inmiddels is gebleken dat er voor de realisatie van een aantal benuttingsmaatregelen structureel behoefte bestaat aan het kunnen toepassen van lagere snelheidslimieten. De genoemde Uitvoeringsvoorschriften zullen op dit punt dan ook worden verruimd.



Vraag 68

Mag de rijkswegbeheerder maatregelen treffen in het kader van gemeentelijke doeleinden?

Antwoord

Ja, dit is in principe mogelijk.

Toelichting

De juridische grondslag voor het treffen van verkeersmaatregelen wordt gevormd door de WVV 1994. Het doel van die wet ligt in de veiligheid op de weg, in het beschermen van weggebruikers en passagiers en in het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg en het waarborgen van de vrijheid van het verkeer, alsmede in bepaalde milieubelangen (artikel 2).

De WVV 1994 geeft aan welke maatregelen door middel van een verkeersbesluit moeten worden genomen (artikel 15) en welke instantie verkeersbesluiten neemt (artikel 18). Uit de tekst van WVV 1994 en het BABW blijkt niet dat het de wegbeheerder uitsluitend toegestaan is om verkeersmaatregelen te nemen, die bedoeld zijn het verkeersbelang op de eigen wegen te behartigen.

Een probleem dat zich bij een dergelijke maatregel kan voordoen is, dat derden die ten gevolge van deze verkeersmaatregel schade lijden, deze schade bij de rijkswegbeheerder zullen trachten te verhalen. Het is dan ook verstandig om met de verzoeker tot het treffen van de betrokken verkeersmaatregelen, een regeling te treffen met betrekking tot dergelijke schadeclaims.

Een bijkomend probleem zou tevens nog kunnen zijn het door het Rijk op te stellen beleid, op grond waarvan eventueel ontheffing van de betrokken verkeersmaatregelen zou kunnen worden verstrekt. De motivering moet toch worden gezocht bij de instantie, die om de betrokken maatregel verzocht heeft.



Vraag 69

Hoe werkt een plusstrook?

Antwoord

De nieuwste ontwikkeling op het gebied van dynamisch gebruik van het dwarsprofiel is de zgn. plusstrook. De plusstrook is een tijdelijke extra rijstrook die aan de linkerzijde van de rijbaan wordt gecreëerd door de overige rijstroken en de vluchtstrook te versmallen binnen de bestaande verhardingsbreedte. Deze extra rijstrook is alleen tijdens de spitsuren beschikbaar. Afhankelijk van de locatie kan dit betrekking hebben op de ochtendspits of de avondspits.

Bij toepassing in de ochtendspits wordt de extra rijstrook vanwege de Wet geluidhinder doorgaans niet voor 07.00 uur opengesteld. Buiten de spitsperiode wordt de strook door middel van matrixborden afgekeurd. Buiten de spitsuren blijft de normale verdeling van de rijstroken over het normale dwarsprofiel gehandhaafd. De plusstrook verschilt in twee opzichten van de spitsstrook: de vluchtstrook blijft gehandhaafd en het passeren van aansluitingen geeft geen problemen. Doordat de vluchtstrook gehandhaafd blijft kan worden volstaan met lichtere bewakingsmaatregelen.

Bij de plusstrook levert de versmalling van de middelste en de linker rijstrook een rijtaakverzwaring op voor weggebruikers. De redresseerruimte, die de automobilist ruimte biedt voor stuurcorrecties, wordt kleiner. Om de verkeersveiligheid te waarborgen is homogenisering en verlaging van de snelheid noodzakelijk.

Toelichting

De plusstrook wordt vooralsnog alleen toepasbaar geacht bij een minimale verhardingsbreedte van ongeveer 12 meter, terwijl de gemiddelde verhardingsbreedte ligt tussen de 10,5 en 11 meter. Het grootste deel van het Nederlandse hoofdwegennet is dus te smal om zonder uitbreiding van de verharding een plusstrook te creëren.



7 Begrippenlijst

De onderstaande begrippen hebben betrekking op de in dit handboek voorkomende begrippen.

Aansluiting

Een uitwisselingspunt in een autosnelweg tussen autosnelweg en niet-autosnelweg (RO(N)A-Richtlijnen).

Aanpassing van het weglichaam

Fysieke aanpassing ofwel daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding (asfalt).

Autosnelweg

Weg aangeduid door G1 bord van bijlage 1 RVV 1990.

Autoweg

Weg aangeduid door bord G3 van bijlage 1 RVV 1990.

Benutten (benuttingsmaatregelen)

Het realiseren van een betere bereikbaarheid met het bestaande verkeers- en vervoerssysteem.

Betaald rijden

Er zijn drie varianten spitstarief, betaalstroken en tolwegen.

Spitstarief houdt in dat voor het gebruik van de weg gedurende bepaalde tijdstippen (spits) betaald moet worden. Betaalstroken zijn stroken waarvoor betaald moet worden en die waarschijnlijk fysiek worden afgescheiden van stroken waar niet voor betaald hoeft te worden. Het verschil met tolwegen is dat op tolwegen voor de gehele weg betaald moet worden in plaats van alleen voor een 'snellere' strook. De weggebruiker heeft dan de keus tussen de tolweg of een parallelweg. (bereikbaarheidsoffensief Randstad, kamerstuknr. 27165).

Betaalstrook

Een weg kan bestaan uit meerdere stroken. Een van de stroken kan bestemd worden als strook waarvan men alleen gebruik kan maken tegen betaling. De betaalstrook zal meestal fysiek gescheiden zijn van de overige stroken.



Buffer

Een van de auto(snel)weg deel uitmakende rijbaan, bestaande uit meerdere rijstroken. De infrastructuur wordt zodanig aangepast dat grote hoeveelheden voertuigen kunnen worden opgesteld. Hiermee wordt voorkomen dat een optredende file een andere verkeersstroom hindert. De file ontstaat op een plaats waar hij minder schade veroorzaakt (meer benutten, minder files, nota verkeersbeheersing hoofdwegennet 1994).

Bufferzone

Een zone die voorkomt op een PKB bufferzonekaart, behorende bij de Partiele Herziening PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid, deel 3, kabinetsstandpunt (kamerstukken II 1997/98, 25180, nrs. 3-4).

Busbaan

Rijbaan waarop het woord 'BUS' is aangebracht (RVV 1990).

Busstrook

Door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop het woord 'BUS' is aangebracht (RVV 1990).

Carpoolstroken

Doelgroepstrook bestemd voor motorvoertuigen met daarin het aangegeven aantal inzittenden.

Doelgroepen

Bepaalde categorieën weggebruikers die te onderscheiden zijn door uiterlijke kenmerken. Bijvoorbeeld carpoolers, vrachtverkeer, bussen en eventueel betalende weggebruikers.

Doelgroepmaatregelen

Deze maatregelen zijn erop gericht bepaalde typen weggebruikers te bevoordelen door aan deze gebruikers specifieke infrastructuur ter beschikking te stellen of hen voorrang te verlenen.

Doelgroepstroken

Een bestaande of extra rijstrook (aparte rijbaan) of vluchtstrook die bestemd is voor doelgroepen (meer benutten, minder files, nota verkeersbeheersing hoofdwegennet 1994).



DRIP's

Dynamische route informatie-panelen. Deze geven de weggebruikers de keuze hun route aan de actuele verkeerssituatie aan te passen. Hierdoor wordt een betere benutting van het hoofdwegenet bereikt omdat restcapaciteit op minder drukke routes gebruikt wordt. (meer benutten, minder files, nota verkeersbeheersing hoofdwegenet 1994).

Geslotenverklaring

Verbod de betrokken weg in te rijden of in te gaan alsmede de betrokken weg te gebruiken (RVV 1990)

Gevoelig gebied

- een beschermd natuurmonument of staatsnatuurmonument;
- een gebied dat krachtens de Overeenkomst van Ramsar (1971) is aangemeld als watergebied van internationale betekenis (Trb. 1975, 84);
- een gebied dat krachtens de vogelrichtlijn (1979) is aangewezen als speciale beschermingszone (pb EG L 103);
- een gebied dat krachtens de habitatrichtlijn (1992) is aangewezen als speciale beschermingszone (pb EG L 206);
- een kerngebied, een natuurontwikkelingsgebied of een begrensde verbindingzone dat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur;
- een gebied met behoud en herstel van bestaande landschapskwaliteit;
- een grondwaterbeschermingsgebied.

Hoofdweg

Een weg waarvoor een verbinding is aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve hoofdwegverbindingen in het SVV II (artikel 1 sub c Tracéwet).

Homogeniseren

Creëren van gelijke snelheden voor alle rijstroken.

In-car verkeersinformatie

Alle verkeersinformatie die in de auto aan de automobilist wordt aangeboden.

Incident Management

Het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk, nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken.

In-en uitvoegstrook

Door een blokmarkering van de doorgaande rijbaan afgescheiden weggedeelte dat bestemd is voor bestuurders die de doorgaande rijbaan oprijden dan wel verlaten (RVV 1990).



Knooppunt

Een ongelijkvloerse kruising tussen twee autosnelwegen, waarbij van autosnelweg gewisseld kan worden.

Lijnbus

Voertuig, gebezigd voor het verrichten van openbaar vervoer in de zin van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175), (RVV 1990).

Opstelstrook

Een beperkt gedeelte van een rijstrook of vluchtstrook waar (tijdelijk) verkeer kan worden opgesteld, bijvoorbeeld voor een buffer of voor een toeritdosseringsinstallatie.

Plusstrook

Tijdelijke – alleen tijdens de spits beschikbare – extra rijstrook die aan de linkerzijde van de rijbaan wordt gecreëerd – onder handhaving van de vluchtstrook door de overige rijstroken en de vluchtstrook te versmallen binnen de bestaande wegverhardingsbreedte.

Radio Data Systems/Traffic Message Channel

Digitale verkeersinformatie die wordt uitgezonden via een stil datakanaal op de FM zenders (wordt afgelezen van een scherm of omgezet in spraak).

Reconstructie van een weg

De verandering of wijziging (met inbegrip van verlegging) van een bestaande weg. Ingevolge de Wet geluidhinder wordt onder reconstructie verstaan: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidsbelasting, vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd.

Rijbaan

Elk voor rijdende voertuigen bestemd weggedeelte met uitzondering van de fietspaden en de fiets/bromfietspaden (RVV 1990).

Rijbaandosering

Zie toeritdosering.

Rijstrook

Door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan van zodanige breedte dat bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen daarvan gebruik kunnen maken (RVV 1990).



Spitsstrook

De vluchtstrook die tijdens de spits is opengesteld als rijstrook (meer benutten minder files, nota verkeersbeheersing hoofdwegenet 1994).

Toerit Doserings Installatie

Toerit doserings installaties zijn verkeerslichten die de toegang tot een autosnelweg regelen. Zij kunnen in het kader van file-beheersing ingezet worden, omdat zij het mogelijk maken de file daar te laten ontstaan waar deze de minste problemen veroorzaakt. (meer benutten, minder files, nota verkeersbeheersing hoofdwegenet 1994).

Toeritdosering/afritdosering

Regulering van de in- en uitvoegende verkeersstroom op een weg door een tijdspanne in te stellen tussen toetreding van opeenvolgende weggebruikers.

Uitbreiding

Fysieke uitbreiding ofwel daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding (asfalt).

Verbreiding

Fysieke uitbreiding ofwel daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding (asfalt).

Vluchtstrook of haven

Door een doorgetrokken streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte, dat is bestemd voor gebruik in noodgevallen (RVV 1990).

Vrachtautostrook

Doelgroepstrook, bestemd voor motorvoertuigen die niet zijn ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg.

Vrijliggende busbaan

Een van andere wegen gescheiden liggende rijbaan aangegeven met het woord 'BUS'.

Weefvak

Weggedeelte waarop een invoegstrook en een uitvoegstrook zijn gekoppeld tot een doorgaande rijstrook, door blokmarkering gescheiden van de overige rijstroken, bedoeld ter bevordering van een goede doorstroming van het invoegende en uitvoegende verkeer.



Wisselstrook

Rijbaan of rijstrook die wisselend in beide rijrichtingen kunnen worden bereden.

Veelvuldig voorkomende afkortingen

BABW	= Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
DRIP	= Dynamische Route Informatie Paneel
IM	= Incident Management
TDI	= ToeritDoseringsInstallatie
RO(N)A	= Richtlijn voor het ontwerp (niet)autosnelwegen
RVV	= Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
Wbr	= Wet beheer Rijkswaterstaatswerken
Wgh	= Wet geluidhinder
WRO	= Wet op de Ruimtelijke ordening
WVW	= Wegenverkeerswet 1994



8 Register

Onderwerp

Aansluiting, aanleg/wijziging	19, 22
Aansprakelijkheid	3, 4, 5a-b, 7, 8
Betaalstrook	6, 16
Buffer	14, 44
Busbaan	28, 56
Carpoolen	55
Doelgroepen	45, 46, 47, 48, 49, 50, 55
Doelmaatregel	68
DRIP	3, 4, 33, 34
Gefaseerde maatregelen	21, 22, 23, 24, 26, 31
Incident Management	1, 2, 64
Inhaalverbod	61
Keep Your Lane	62
Knooppunt, aanleg/wijziging	19
Matrixborden	60
Milieu-onderzoek	10-12, 15-24
• inhoud	11
• extra rijstrook	10, 21, 22, 23, 24, 26
• TDI opstelstrook	12
• plusstrook	15
• spitsstrook	15, 17
• betaalstrook	16
• weefvak	18
• knooppunt/aansluiting	19
• verlenging rijstrook	20, 22
• vluchtstrook	23, 24, 26
• aanleg vrijliggende busbaan	28
Onttrekking openbare weg (schade)	8
Opstelstrook	12
Plusstrook	15, 69
Privacyregelgeving (i.r.t. cameratoezicht)	66
Reconstructie (Wgh)	13, 32
RO(N)A richtlijnen	7, 25, 26, 51
Rijbaandosering	35, 39
Rijstrook	
• aanleg	23, 24, 26
• verlenging	20
Schade	3, 4, 5a-b, 7, 8
Signalen (optisch en geluid)	64
Snelheden	58, 59, 60, 65, 67

Vraag





Spitsstrook	15, 17, 31, 51, 52, 53, 57
TDI	12, 37, 38, 40, 41, 43
Trace/m.e.r.- plicht	9, 12, 14-28
• aanleg/wijziging	9
• ombouw	9, 27
• extra rijstrook	10, 21, 22, 23, 24, 26
• TDI opstelstrook	12
• plusstrook	15
• spitsstrook	15, 17
• betaalstrook	16
• weefvak	18
• knooppunt/aansluiting	19
• verlenging rijstrook	20
• vluchtstrook	23, 24, 26
• verbreding	24
• aanpassen aan RO(N)A	25
• aanleg vrijliggende busbaan	28
Verkeersbesluit	34, 40, 41, 57, 63
Verkeerslicht	36
Vluchtstrook	23, 24, 25, 26, 51
Vrachtverkeer	42, 49, 61
Weefvak	18, 54
Wegenwet	43, 45
Wegenverkeerswet 1994	46
Wegslepregeling Wbr	1, 2
Wet geluidhinder	13, 14, 16-24, 28, 31, 32
Wet beheer Rijkswaterstaatswerken	29, 14, 15-24, 28, 31
Wet op de Ruimtelijke Ordening	30, 14, 15, 16, 24, 28, 31

9 Lijst medewerkers

Principia

mr. J.L.H.M. Scholten
RWS Directie Limburg
afd. VBR
Postbus 25
6200 MA Maastricht
Telefoon: (043) 329 43 33
Telefax: (043) 325 51 36
j.h.l.m.scholten@dlb.rws.minvenw.nl

Privaatrechtelijke aspecten

mw. mr. M.E. Ufkes-Gootjes (voorzitter)
RWS Hoofdkantoor
afd. R
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 83 31
Telefax: (070) 351 90 67
m.e.ufkes-gootjes@hkw.rws.minvenw.nl

mr. F. Blok
RWS Directie Zuid Holland
afd. RXJ
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Telefoon: (010) 402 69 78
Telefax: (010) 404 79 27
f.blok@dzh.rws.minvenw.nl

mw. mr. E. Staudt
RWS Directie Utrecht
afd. BSR
Postbus 650
3430 AR Nieuwegein
Telefoon: (030) 600 96 67
Telefax: (030) 605 20 60
elly.staudt@dut.rws.minvenw.nl

mr. J.W. Oosting
RWS directie Zeeland
afd. RVR
Postbus 5014
4330 KA Middelburg
Telefoon: (0118) 68 63 26
Telefax: (0118) 68 62 31
j.w.oosting@dzl.rws.minvenw.nl

M.e.r/Geluid/RO

mr F.J. Kooper (voorzitter)
RWS Directie Noord Holland
afd. RSR
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
Telefoon: (023) 530 15 42
Telefax: (023) 530 15 27
f.j.kooper@dnh.rws.minvenw.nl

M. de Hoop
RWS Directie Utrecht
afd. BSR
Postbus 650
3430 AR Nieuwegein
Telefoon: (030) 600 96 37
Telefax: (030) 605 20 60
marcel.dhoop@dut.rws.minvenw.nl

drs. C.J.A.M. de Vetter
RWS Hoofdkantoor
afd. R
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 80 25
Telefax: (070) 351 90 67
c.j.a.m.dvetter@hkw.rws.minvenw.nl





mw. mr. M. Commelin
RWS directie Oost-Nederland
afd. RVJ
Postbus 9070
6800 ED Arnhem
Telefoon: (026) 368 86 97
Telefax: (026) 363 48 97
m.commelin@don.rws.minvenw.nl

mw. mr. C.A.M. van den Brand
Ministerie V&W
CDJZ
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 93 08
Telefax: (070) 351 85 50
c.a.m.vdbrand@cend.minvenw.nl

H. Brinkman
RWS Directie Noord Nederland
afd. RVJ
Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
Telefoon: (058) 234 41 62
Telefax: (058) 234 41 23
h.brinkman@dnm.rws.minvenw.nl

RVV

mr. R. Kuiper (voorzitter)
Ministerie van V&W
CDJZ
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 80 37
Telefax: (070) 351 85 50
reiny.kuiper@cend.minvenw.nl

J.M. Bours
RWS Directie Noord Holland
afd. RSR
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
Telefoon: (023) 530 14 08
Telefax: (023) 530 15 27
j.m.bours@dnh.rws.minvenw.nl

M.J.A. Ferdinandus
RWS Directie Zuid Holland
afd. RX
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Telefoon: (010) 402 62 32
Telefax: (010) 404 79 27
m.j.a.ferdinandus@dzh.rws.minvenw.nl

mr. R.J. Steffens RWS
Directie Utrecht
afd. BSR
Postbus 650
3430 AR Nieuwegein
Telefoon: (030) 600 96 28
Telefax: (030) 60520 60
rob.steffens@dut.rws.minvenw.nl

mw. mr. H.A.M. Olivier
RWS Directie Noord Brabant
afd. RBR
Postbus 90157
5200 MJ Den Bosch
Telefoon: (073) 681 73 95
Telefax: (073) 681 74 91
h.a.m.olivier@dnb.rws.minvenw.nl

Stuurgroep lid

mw. mr. M.E.G. Wezenberg
RWS Hoofdkantoor
Stafdienst R
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 82 78
Telefax: (070) 351 93 99
m.e.g.wezenberg@hkw.rws.minvenw.nl

drs. H.L. van der Linden
Van Meggelen Consultancy BV
Dr. Langeveldplein 15
3361 HE Sliedrecht
Telefoon: (0184) 41 43 96
Telefax: (0184) 41 48 06
meggelencons@wxs.nl

drs. C.J.A.M. de Vetter
RWS Hoofdkantoor
Stafdienst R
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 80 25
Telefax: (070) 3351 90 67
c.j.a.m.dvetter@hkw.rws.minvenw.nl


mr. R. Kuiper
Ministerie V&W
CDJZ
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 80 37
Telefax: (070) 351 85 50
reiny.kuiper@cend.minvenw.nl

mr. F.J. Kooper
RWS Directie Noord Holland
afd. RSR
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
Telefoon: (023) 530 15 42
Telefax: (023) 530 15 27
f.j.kooper@dnh.rws.minvenw.nl

mw. mr. M.E. Ufkes Gootjes
RWS Hoofdkantoor
Stafdienst R
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon: (070) 351 83 31
Telefax: (070) 351 90 67
m.e.ufkes-gootjes@hkw.rws.minvenw.nl







Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Hoofdkantoor van de Waterstaat
Stafdienst Bestuurlijk Juridische Zaken