

Wegen en Handhavingsbeleid

Hoofdstuk 1 Handhavingsbeleid

1.1 Inleiding

Als wegbeheerder leidt het hoogheemraadschap het gebruik van de bij haar in beheer zijnde openbare wegen zoveel mogelijk in goede banen. Daartoe kent het rechten en plichten. Deze nota richt zich in het bijzonder op de bevoegdheden van het hoogheemraadschap.

Hoe gaat het hoogheemraadschap met die bevoegdheden om? Juist omdat hier de relatie tot de burger aan de orde is, is het van belang inzicht te geven in de wijze waarop het hoogheemraadschap die (handhavings-)bevoegdheden hanteert.

Met deze nota wordt beoogt daarover zoveel mogelijk duidelijkheid te geven, zowel naar de burger (als "klant") als naar de bestuurders en -medewerkers (als toepassers van de bevoegdheden). Op basis van de in deze nota aangegeven richting wordt toepassing gegeven aan de in de Wegenverordening van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden opgenomen regelgeving en de handhaving van die regels. Tegen die achtergrond geeft deze geen diepgaande juridische, moeilijk leesbare verhandeling omtrent de gebruikmaking van de bevoegdheden. De nota tracht in klare taal aan te geven hoe het hoogheemraadschap zijn bevoegdheden hanteert bij juist die onderwerpen die in de praktijk (veel) voorkomen.

Gekozen is voor een beschouwing per onderwerp. De gemaakte keuze is zodanig dat aandacht wordt gegeven aan de in de beheerpraktijk voorkomende vraagstukken. Uiteindelijk zal bij de behandeling van ontheffingaanvragen en bij de aanpak van de overtredingen veelal deze nota als richtsnoer worden gehanteerd.

1.2 De rol van de wegbeheerder

Bij het lezen van deze nota is het van belang te weten dat het hoogheemraadschap als wegbeheerder twee hoedanigheden kent. Eén als wegeigenaar (privaatrechtelijk) en één als wegbeheerder (publiekrechtelijk). Dat wil zeggen dat het hoogheemraadschap als eigenaar en als overheid kan optreden.

Waar mogelijk of nodig zal het hoogheemraadschap uiteraard kunnen optreden als eigenaar, dat wil zeggen als burger tegenover andere burgers. Zoals uit het vervolg zal blijken, is echter vaak het optreden als overheid nodig. Juist het optreden als overheid wordt in deze nota voor het voetlicht gehaald. Hoe ziet het hoogheemraadschap toe op de naleving van regels? Wat staat het toe en wat juist niet?

1.3 Richtlijnen

In zijn algemeenheid wordt gestreefd naar een zo min mogelijke belasting van de naast de wegen gelegen particuliere eigendommen. Daarbij mag echter geen onverantwoorde afbreuk worden gedaan aan de wegbelangen, waaronder het verkeersveiligheidsbelang. De (technische) richtlijnen -op grond waarvan de regels zijn gesteld- worden slechts uit een oogpunt van een motivering van de voorgestelde handhaving belicht. Wat betreft die richtlijnen is zoveel mogelijk aangesloten op de "Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet-Autosnelwegen" (afgekort RONA).

1.4 Regelgeving

Wat betreft het handelen van het hoogheemraadschap zijn uiteraard algemene regels relevant.

Het algemeen bestuursrecht en het burgerlijk recht zijn respectievelijk van toepassing als het hoogheemraadschap optreedt als overheid of als burger.

Met het oog op de instandhouding en de bruikbaarheid van de wegen, alsmede met het oog op het verzekeren van de veiligheid daarop, zijn door verschillende wegbeherende overheden, waaronder ook het hoogheemraadschap zelf, regels gesteld. De regels op zich (en de noodzaak daarvan) worden niet aan de orde gesteld; de regels worden als een gegeven beschouwd.

Wat betreft deze nota zijn alleen die wetten en regelingen relevant die (onder meer) door het hoogheemraadschap te handhaven regels geven en daartoe bevoegdheden geven.

1.4.1 Landelijke regelingen

Reeds eerder is aangegeven dat het algemene bestuursrecht en het burgerlijk recht van toepassing (kunnen) zijn op het handelen van het hoogheemraadschap. Ook wordt gewezen op de Waterschapswet die het hoogheemraadschap algemene handhavingsbevoegdheden toekent die kunnen worden toegepast bij de behartiging van alle taakonderdelen (dat wil zeggen naast het wegbeheer ook bij het waterkwantiteitsbeheer en het beheer van de waterkeringen).

Specifiek op het gebied van het wegbeheer zijn de volgende wetten en regelingen van belang:

- a. de Wegenwet (WW) welke zich met name richt op de regeling van de openbaarheid en (de toedeling van) het onderhoud van wegen;
- b. de Wegenverkeerswet 1994 (WVV) welke zich meer richt op het gedrag van de weggebruikers. Daarbij zijn voor het hoogheemraadschap de volgende, krachtens de WVV genomen, Algemene maatregelen van bestuur (Amvb's) van belang.

Deze betreffen:

reglement

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)

Het RVV richt zich op het gedrag van de weggebruikers.

Het RVV kent het hoogheemraadschap de bevoegdheid toe tot het geven van ontheffingen van het naleven van een aantal verkeers-tekens en -regels (bij voorbeeld ontheffing voor het inrijden van een voor alle verkeer afgesloten weg).

Aan het hoogheemraadschap zijn geen bevoegdheden toegekend met betrekking tot het toezicht op de naleving van de in het RVV genoemde regels. Wel kunnen de afgegeven ontheffingen worden gewijzigd of ingetrokken.

reglement

Het Voertuigreglement (VTR)

Het VTR richt zich op de toelating van voertuigen op de wegen. Aan de voertuigen worden eisen gesteld. Het is verboden van de wegen gebruik te maken met voertuigen die niet aan die eisen voldoen.

Op grond van deze regeling is het hoogheemraadschap bevoegd ontheffingen te verlenen voor het toelaten van voertuigen van buitengewone afmetingen en gewichten. Hierbij dient gedacht te worden aan exceptionele transporten.

Wat betreft het toezicht op de naleving van de in het VTR gegeven regels zijn aan het hoogheemraadschap geen bevoegdheden toegekend. Wel kunnen de afgegeven ontheffingen worden gewijzigd of ingetrokken.

besluit

Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)

Het BABW geeft regels voor het nemen van verkeersmaatregelen.

Op grond van de WvW 1994 is het hoogheemraadschap bevoegd verkeersbesluiten te nemen voor de bij het hoogheemraadschap in beheer zijnde wegen. Het BABW geeft aan ten aanzien van welke verkeerstekens een verkeersbesluit noodzakelijk is.

Aan het hoogheemraadschap zijn geen bevoegdheden toegekend wat betreft het toezicht op de naleving van de op grond van verkeersbesluiten van kracht zijnde verkeersmaatregelen. Wel kunnen op grond van het eerdergenoemde RVV ontheffingen van verkeersmaatregelen worden gegeven.

1.4.2 De Wegenverordening van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden

De "eigen" verordening geeft specifiek regels die gelden ten aanzien van de wegen in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden welke in het beheer zijn bij het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap is bevoegd van de verboden in die verordening ontheffingen te verlenen en op de naleving van de daarin opgenomen bepalingen toe te zien. Het hoogheemraadschap is bevoegd sanctiemiddelen toe te passen om naleving af te dwingen.

verordening

De Wegenverordening van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden

De Wegenverordening stelt regels in het belang van de vrijheid van het verkeer, de instandhouding, bruikbaarheid en veiligheid van de wegen en de bescherming van de beheer- en onderhoudsbepalingen. De verordening geldt alleen voor de bij het hoogheemraadschap in beheer zijnde wegen.

De Wegenverordening kent een verscheidenheid aan verboden waarvan het bestuur ontheffing kan verlenen. Voorbeelden daarvan zijn de verboden tot het maken van uitwegen op waterschapswegen.

Krachtens de Waterschapswet is het hoogheemraadschap bevoegd toezicht uit te oefenen op de naleving van de verordening en de op grond daarvan afgegeven ontheffingen. Het hoogheemraadschap is bevoegd naleving af te dwingen door gebruikmaking van sanctiemiddelen.

1.5 Handhaving

Handhaving is het handelen dat erop gericht is de naleving van bestaande regels te bevorderen of een overtreding daarvan te beëindigen. Tot het handhaven behoren ook het geven van voorlichting, het geven van ontheffingen, het controleren op en het zonodig, met de toepassing van sancties, afdwingen van de naleving van de regels.

Met de inwerkingtreding van de derde tranche zijn in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een aantal artikelen opgenomen welke betrekking hebben op handhaving. Hoofdstuk 5 van de Awb handelt sedert 1 januari 1998 namelijk over bestuursrechtelijke handhaving. Van bestuursrechtelijke handhaving is sprake indien toezicht op de naleving wordt uitgeoefend of sancties worden opgelegd door bestuursorganen die niet met strafvordering zijn belast. Deze bestuursrechtelijke sancties kunnen een punitief karakter hebben (intrekking van een begunstigende beschikking (ontheffing!)) of een reparatoir karakter (toepassing bestuursdwang of oplegging dwangsom)

In deze nota zal op de algemene aspecten van de handhaving niet worden ingegaan. Alleen specifiek het gebruik van sanctiemiddelen gericht op het taakveld wegen komt in deze nota aan de orde.

Handhaving past in de trits norm, regel, naleving. De van de norm afgeleide regel is pas een regel als die ook daadwerkelijk wordt gehandhaafd. Een regel waarvan de naleving niet wordt of niet kan worden afgedwongen, wordt al snel niet ervaren als regel. Mede daarom is handhaving van belang.

1.5.1 Handhavingsinstrumenten

Waar het hoogheemraadschap eigenaar is, kan als zodanig worden opgetreden. Waar dit past zal dat ook gebeuren. Bijvoorbeeld bij het verwijderen van "anoniem" achtergelaten afval op de

wegbermen of in de wegsloten. Zoals uit het vervolg zal blijken, zal echter vaak de gebruikmaking van publiekrechtelijke (sanctie)middelen gewenst of noodzakelijk zijn.

De handhavinginstrumenten worden hieronder kort omschreven.

- a. Het geven, wijzigen, weigeren of intrekken van een ontheffing
Zoals onder 1.4.1 en 1.4.2 is aangegeven mag het waterschapsbestuur (college van dijkgraaf en hoogheemraden) ontheffing geven van regels. Die bevoegdheid geeft het hoogheemraadschap een instrument om het weggebruik te beheren. Het hoogheemraadschap geeft aan wat zij toestaat en wat juist niet. Aan ontheffingen kunnen beperkingen, voorwaarden en voorschriften worden verbonden. Voorts kan verkeerd gebruik van ontheffingen onder meer worden gesanctioneerd door intrekking van die ontheffingen. Hoofdstuk 5 van de Awb zal te zijner tijd onder meer met betrekking tot intrekking bij wijze van sanctie algemene regels gaan stellen.
- b. Toepassen van bestuursdwang
De Awb geeft in afdeling 5.3 van Hoofdstuk 5 algemene regels over de besluitvorming omtrent en de toepassing van bestuursdwang. De Awb verstaat onder bestuursdwang (art. 5:21): "het door feitelijk handelen door of vanwege een bestuursorgaan optreden tegen hetgeen in strijd met bij of krachtens enig wettelijk voorschrift gestelde verplichting is of wordt gedaan, gehouden of nagelaten"
Op grond van de wettelijke bepalingen omtrent bestuursdwang is het hoogheemraadschap bevoegd om op kosten van de overtreder aan de ongewenste toestand een einde te maken. De kosten van de bestuursdwang kunnen zonder tussenkomst van de rechter op de overtreder worden verhaald. In de dagelijkse praktijk wordt per overtreding gezien of, en zo ja, hoe tegen de overtreder wordt opgetreden. In de meeste gevallen worden overtreders op hun gedrag aangesproken. Werkt de overtreder niet mee dan wordt bedreigd met de oplegging van een dwangsom en/of de toepassing van bestuursdwang. Volhardt de overtreder in het nalaten van het gevraagde, dan worden de sanctiemiddelen daadwerkelijk toegepast.
Is spoedeisend optreden geboden, dan zal de overtreder geen of slechts korte tijd de gelegenheid worden gegeven aan de overtreding een eind te maken. Meestal wordt in die gevallen direct of op zeer korte termijn bestuursdwang toegepast.
- c. Het opleggen van een dwangsom
Tegen overtreding van regels kan door het hoogheemraadschap worden opgetreden door het opleggen van een dwangsom. Doet de overtreder niet wat hem wordt gevraagd dan verbeurt hij een dwangsom. Dit bedrag kan zonder tussenkomst van de rechter op de overtreder worden verhaald en vloeit in de kas van het hoogheemraadschap. Afdeling 5:4 van Hoofdstuk 5 Awb geeft nadere regels met betrekking tot het opleggen van een dwangsom.

1.5.2 Strafrechtelijk optreden

Door het hoogheemraadschap wordt niet strafrechtelijk opgetreden. In de dagelijkse handhavingspraktijk gebeurt het bij uitzondering dat de hulp van de politie wordt ingeroepen. De politie verbaliseert dan de overtreder. Het Openbaar Ministerie zet strafvervolgning in. Overleg met handhavingspartners geschiedt -wat betreft het wegbeheer- voornamelijk via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Alblasserwaard/Vijfheerenlanden (R.P.V.) c.a., waarin onder meer de politie en alle wegbeheerders in het gebied dat deze R.P.V. omvat, deelnemen. Overigens is het denkbaar dat in R.P.V. verband of met het Openbaar Ministerie afspraken (op grond van het Startprogramma Duurzaam Veilig) worden gemaakt.

Hoofdstuk 2 obstakelvrije zones langs wegen

2.1 Algemeen

2.1.1 Omschrijving

Een obstakelvrije zone is bedoeld om de ernst van de ongevallen, veroorzaakt door uit koers geraakte voertuigen, zoveel mogelijk te beperken.

2.1.2 Richtlijnen

Hoe breed een obstakelvrije zone (bij voorkeur) moet zijn, hangt af van diverse factoren zoals bijvoorbeeld het type weg. Op grond van huidige inzichten worden ontwerpbreedten gehanteerd van resp. 3.00, 2.00, 1.50 en 1.00 meter.

2.1.3 Regels

In de wegenverordening zijn diverse bepalingen omtrent het vrijhouden van de wegberm gegeven. Het begrip berm wordt in de wegenverordening niet nader omschreven (overigens ook niet in de formele wetten, waarop de verordening is gebaseerd). De berm wordt tot de weg gerekend. Daar waar de grens van de weg niet duidelijk is aan te geven, wordt de eigendomsgrens van het wegperceel aangehouden. Voor de toepassing van de meeste verboden wordt echter de grens van een weg (ongeacht de eigendomsgrens) in elk geval geacht te liggen op tenminste 1,50 meter uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen.

Voorts is van belang de in de overgangsbepalingen opgenomen regel dat bestaande werken, voorwerpen en toestanden die ten tijde van de inwerkingtreding van de Wegenverordening van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (1998) meer dan vijf jaar na realisering ervan zijn gedoogd zonder dat belanghebbende is geweest op het vereiste van ontheffing, geacht worden met ontheffing aanwezig te zijn. De voor de inwerkingtreding van de verordening afgegeven ontheffingen blijven van kracht.

2.1.4 Bevoegdheden

Zoals gezegd zijn in de wegenverordening bepalingen opgenomen op grond waarvan de berm- en oeverbermen kunnen worden vrijgehouden of worden gemaakt. Het college van dijkgraaf en hoogheemraden is bevoegd van die bepalingen ontheffing te geven. Het hoogheemraadschap is bevoegd bestuursrechtelijk op te treden tegen overtreders van die regels. Van belang zijn ook de eigenaarsrechten van het hoogheemraadschap.

2.1.5 Ontheffingsbeleid

Gelet op de functie van de berm- en oeverbermen dienen deze in beginsel zoveel mogelijk te worden vrijgehouden van de in de wegenverordening genoemde obstakels.

Bij de ontheffingsverlening wordt rekening gehouden met de plaatselijke omstandigheden en de voornemens van het hoogheemraadschap terzake van de vormgeving van de weg en/of de wegbermen. Per geval worden alle betrokken belangen gewogen.

De berm- en oeverbermbreedten van de waterschapswegen variëren van zeer smal tot zeer breed. Langs een groot aantal wegen is bijvoorbeeld een (duidelijke) berm niet of nauwelijks aanwezig; met name langs (lint)bebouwing. Eén en ander heeft te maken met de historische ontwikkeling van deze wegen en de aangehouden bouwrooilijnen ter plaatse.

Oorspronkelijk smalle wegen zijn de laatste decennia breder gemaakt. Tot voor kort werden bij berm- en oeverbermbreedten obstakels toegestaan op kortere afstand dan 1.50 m uit de kant van de wegverharding. Vaak werd de eigendomsgrens van het wegperceel als grens aangehouden. Voorzover het hoogheemraadschap geen voornemens heeft de berm- en oeverbermen ter plaatse actief te verbreden (of te herinrichten) kan deze lijn worden voortgezet, een en ander met dit verschil dat de handhaving en plaatsing van "botsonvriendelijke" obstakels op de wegbermen uit een oogpunt van verkeersveiligheid niet langer kan worden toegestaan.

Om praktisch te kunnen handhaven zal per categorie weg moeten worden bepaald binnen welke grenzen welke (soorten) obstakels zijn toegestaan. Bepaling van die grenzen hangt mede af van een veelheid van factoren anders dan de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld: weggebruik en -frequentie, weg-richting, woonfunctie (leefbaarheid), eigendomsgrenzen, bouwrooilijnen en toekomstplannen voor de weg).

2.1.6 Controle en optreden tegen nieuwe, illegale obstakels

Mede gelet op de aansprakelijkheidspositie van het hoogheemraadschap als wegbeheerder is het van belang de reeds aanwezige, botsonvriendelijke objecten zoveel mogelijk uit de obstakelvrije zone te verwijderen.

Overigens zal de controle van de wegbermen met ingang van de inwerkingtreding van de wegenverordening geïntensiveerd ingepast worden in de verkeersveiligheidscontroles. Probleem bij de uitvoering is het ontbreken van een uitgewerkt, duidelijk toetsingskader. Deze nota dient mede tot het wegnemen van dit gemis.

Bij geconstateerde overtredingen zal in het licht van het vorenstaande worden bezien in hoeverre nieuwe obstakels legaliseerbaar zijn. Blijkt legalisering van een object niet mogelijk dan worden bestuursrechtelijke sancties (dwangsom en/of bestuursdwang) toegepast. Zeer gevaarlijke objecten worden uiteraard met spoed verwijderd.

Daar waar het hoogheemraadschap gebruik kan maken van het eigendomsrecht, kan dit recht mogelijk worden aangewend voor het verwijderen van obstakels.

De handhavingsdoelen kunnen met de bestuursrechtelijke (dwangsom en bestuursdwang) en privaatrechtelijke (als eigenaar) sanctiemiddelen worden bereikt. Flankerend strafrechtelijk optreden door politie en OM kan, indien nodig, worden ingezet.

2.1.7 Optreden tegen bestaande, reeds langer stilzwijgend gedoogde obstakels

Een inventarisatie van bestaande objecten is nog niet voorhanden, maar is wel in voorbereiding.

Op voorhand is echter duidelijk dat op en nabij wegen een veelheid van bestaande objecten aanwezig is. Zeker ter hoogte van lintbebouwing staan woonhuizen en schuren tot kort op (of zelfs in) de wegverharding. Bijbehorende randverschijnselen zijn obstakels in wegbermen.

Voorzover bestaande obstakels al niet op grond van overgangsrecht geacht worden met ontheffing aanwezig te zijn, moet onderkend worden dat de aanwezigheid van het merendeel van de aanwezige objecten reeds jarenlang stilzwijgend is gedoogd.

Dit kan mede worden verklaard uit het feit dat onder de vigour van de provinciale wegenverordening Zuid-Holland (dit is de voorloper van de huidige wegenverordening) geen duidelijke (beleids)regels

waren gesteld omtrent het vrijhouden van berm van obstakels. Als obstakelvrije zone werd de (vaak moeilijk aanwijsbare) eigendomsgrens aangehouden. Voorts is een gestructureerd toezicht op de naleving van die regels niet uitgevoerd. Geconstateerd moet worden dat onvoldoende kon worden opgetreden tegen de aanwezigheid van botsonvriendelijke objecten langs de wegen.

Het feit dat een deel van de obstakels op grond van overgangsrecht geacht zal worden met ontheffing aanwezig te zijn of dat ze expliciet zijn gedoogd, bemoeilijkt optreden daartegen.

Bij het stilzwijgend gedogen is het gevolg minder sterk dan bij expliciet gedogen. Het hoogheemraadschap heeft enige tijd weliswaar niet ingegrepen, maar heeft ook niet beloofd dat ingrijpen achterwege zou blijven. Overtreders hebben zelf (wel of niet bewust) het risico van verwijdering genomen. Met de veiligheid van de weggebruikers als motivering kan tegen de aanwezigheid van een belangrijk deel van de obstakels worden opgetreden, zeker wat betreft de botsonvriendelijke obstakels.

Gelet op omstandigheden kan voor een aantal obstakels een zgn. uitsterfbeleid worden gevolgd. Dit laatste geldt met name voor bomenrijen en bebouwing. Weggebruikers moeten waar nodig door middel van borden, reflectie-materiaal, etc. worden gewaarschuwd voor obstakels in wegbermen. In het kader van de realisatie van de in het Verkeersveiligheidsplan (vastgesteld 25 juni 1997) opgenomen doelstellingen kan overigens op verkeersonveilige lokaties mogelijk een actieve vorm van sanering van obstakels plaatsvinden.

Voor het overige zal de aanpak van botsonvriendelijke objecten het karakter van een eenmalige actie kunnen hebben. Het betreft als het ware een te maken inhaalslag. Daarmee leent de problematiek zich voor een zgn. themagerichte handhavingsactie; dat wil zeggen een met brede voorlichting geflankeerde actie.

Op de als bijlage bij deze nota gevoegde tekening worden de verschillende zones in relatie tot de verschillende categorieën wegen in beheer bij het hoogheemraadschap nader inzichtelijk gemaakt.

Hoofdstuk 3 Bijzondere obstakels

Hiervoor zijn de obstakels op wegbermen in hun algemeenheid belicht.

Een aantal soorten obstakels behoeft nadere aandacht.

- 3.1 bebouwing
- 3.2 obstakels t.b.v. objectbescherming
- 3.3 afrasteringen e.d. langs onbebouwde percelen
- 3.4 afrasteringen e.d. langs bebouwde percelen
- 3.5 opslag landbouwproducten en bouwmaterialen
- 3.6 beplanting
- 3.7 bewegwijzering en reclameborden
- 3.8 wegmeubilair (oneigenlijk)

3.1 Bebouwing

Afgezet tegen de in 2.1.2 genoemde richtlijnen bevinden zich langs wegen een groot aantal bouwwerken (woningen, schuren e.d.) te kort langs de wegverharding. De wegenverordening verbiedt het maken van bouwwerken op de wegbermen (in elk geval binnen een strook van 1.50 uit de voor het verkeer bestemde baan). Deze bestaande bebouwing is van oudsher aanwezig en wordt op grond van het zogenaamde overgangsrecht geacht met ontheffing aanwezig te zijn. Bedacht moet worden dat in de loop der jaren in nogal wat gevallen de wegen zijn verbreed en als het ware richting bebouwing zijn opgeschoven. Na afbraak van de panden wordt veelal op de betrokken percelen nieuwbouw gepleegd. Nieuwbouw wordt uiteraard alleen buiten de bovenvermelde afstand toegestaan.

Wat betreft het bouwen van nieuwe woningen worden de regels in de praktijk goed nageleefd. Voor zover het hierbij om de bouw van nieuwe woningen langs dijkwegen gaat kan één en ander niet los worden gezien van het door het hoogheemraadschap gevoerde bouwbeleid zoals dat is vastgelegd in de nota "Bouwen langs de hoofdwaterkering van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden".

Tot op heden wordt vernieuwbouw van bestaande panden tot op zekere hoogte toegestaan zowel door het hoogheemraadschap als de gemeenten. Gelet op de zeer hoge kosten daarvan, wordt van een actieve sanering afgezien. Oplossingen voor verkeersveiligheidsproblemen als gevolg van de te kort op de weg staande panden wordt - gelet op de leefbaarheid van bijvoorbeeld de bewoonde dijken - gezocht in bijvoorbeeld het treffen van verkeersmaatregelen.

Wat betreft de relatie bebouwing/uitzichtstroken wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van deze nota.

3.2 Obstakels t.b.v. objectbescherming

3.2.1 Omschrijving

Langs diverse wegen is een aanwijsbare berm niet of nauwelijks aanwezig; vooral ter hoogte van (lint)bebouwing. Ter bescherming van de kort langs de weg liggende bezittingen (woningen, schuren, tuinen, etc.) tegen het verkeer, maar vaak ook ter bescherming van het uitzicht (parkeren voor woning) zijn door aanwonenden obstakels direct langs de weg geplaatst. Een probleem wordt gevormd door de aanwezigheid van de voor het uitwijkende verkeer gevaarlijke obstakels. Het betreft stenen, keien, bloembakken, betonblokken etc.

3.2.2 Richtlijnen

Hier geldt het gestelde als bedoeld onder 2.1.2, alsmede het gestelde in de bijlage.

3.2.3 Regels

De bedoelde obstakels zijn ingevolge het bepaalde in de wegenverordening verboden op de berm c.q. binnen een strook ter breedte van 1.50 m gemeten van de kant van de voor het verkeer bestemde baan.

3.2.4 Bevoegdheden

Zie 2.1.4.

3.2.5 Ontheffingsbeleid

Het gestelde onder 2.1.5. is onverkort van toepassing. Nieuwe obstakels worden in beginsel niet toegevoegd op de bestaande berm.

3.2.6 Controle en optreden tegen nieuwe, illegale obstakels

Nieuwe obstakels worden in beginsel verwijderd. Per wegcategorie dienen aan te houden afstanden voor de "beschermende" obstakels te worden aangegeven. Het gestelde onder 2.1.6 is onverkort van toepassing.

3.2.7 Optreden tegen bestaande, reeds langer stilzwijgend gedoogde obstakels

Het gestelde onder 2.1.7 is ook hier onverkort van toepassing. De meeste obstakels blijken in de praktijk langere tijd stilzwijgend te zijn gedoogd.

Gevaarlijke obstakels dienen te worden verwijderd of op de gewenste afstand (per wegcategorie te bepalen) te worden geplaatst. Daarbij mag niet zondermeer worden voorbijgegaan aan de redenen waarom de betrokken aanwonenden de "beschermende" obstakels hebben geplaatst. Verwijdering of verplaatsing dient in een zo goed mogelijk overleg met hen te geschieden. Per geval dient te worden overwogen of redenen aanwezig zijn om toepasbare, veilige beschermingsmiddelen aan te bieden. In de praktijk betekent dit bijvoorbeeld het in de berm plaatsen van bermpalen (zonder reflectoren).

3.3 Afrasteringen e.d. langs onbebouwde percelen

3.3.1 Omschrijving

Met name langs dijktafstanden staan over lange strekkingen afrasteringen (ook hekwerken, heiningen, etc.). Deze staan veelal korter op de weg dan de in de wegenverordening voorgeschreven afstand van 1.50 m uit de rijbaan. Ter plaatse wordt de feitelijke berm veelal gevormd door de grasstrook tussen de kant van de voor het verkeer bestemde banen en de afrastering.

De voorganger van de huidige wegenverordening, t.w. de provinciale wegenverordening Zuid-Holland verbood afrasteringen op de berm. Het waterschapsbestuur was bevoegd van die bepaling ontheffing te verlenen en tegen de plaatsing van afrasteringen op de berm op te treden. Bij dijktafstanden (waar de breedte van de berm niet aanwijsbaar was) werd over het algemeen een afstand van 1 m vanaf de kant van de voor het verkeer bestemde banen aangehouden. Het plaatsen van afrasteringen op de eigendomsgrens werd toegestaan (ook op een kortere afstand van 1 m uit de wegverharding!). Afrasteringen met prikkeldraad mochten tot op 1.50 m uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen worden geplaatst.

In de praktijk staat een fors aantal afrasteringen op kortere afstand van de kant van de voor het verkeer bestemde banen.

Ook verbood de provinciale verordening het gebruik van prikkeldraad binnen een strook van 1.50 m vanaf de kant van de voor het verkeer bestemde banen. Juist van die bepaling kon en mocht geen ontheffing worden gegeven. Die bevoegdheden waren aan de provincie voorbehouden. Ook tegen overtreding van die regel kon en mocht het hoogheemraadschap niet optreden. In de praktijk komen wel overtredingen voor.

De nieuwe verordening verbiedt het plaatsen of hebben van afrasteringen (wel of niet met prikkeldraad) op een afstand van 1.50 m uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen. Het hoogheemraadschap kan van die regel ontheffing geven en tegen illegale afrasteringen optreden.

3.3.2 Richtlijnen

Hier geldt het gestelde als bedoeld onder punt 2.1.2, alsmede het gestelde in de bijlage.

3.3.3 Regels

Zie onder 3.3.1.

Er geldt een verbod op het maken en hebben van afrasteringen e.d. binnen 1.50 m uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen.

3.3.4 Bevoegdheden

Zie 2.1.4.

3.3.5 Ontheffingsbeleid

Het gestelde onder 2.1.5 is onverkort van toepassing. Nieuwe afrasteringen worden in beginsel niet toegestaan op de bestaande berm.

Aan de uitvoering van de binnen de 1.50 m-strook te plaatsen afrasteringen worden eisen gesteld (geen toepassing prikkeldraad of ander botsonvriendelijk materiaal).

3.3.6 Controle en optreden tegen nieuwe, illegale afrasteringen

Nieuwe afrasteringen worden in beginsel van de berm verwijderd. Per weg(gedeelte) dienen aan te houden afstanden voor afrasteringen te worden aangegeven. Het gestelde onder 2.1.6 is onverkort van toepassing.

3.3.7 Optreden tegen bestaande, reeds langer stilzwijgend gedoogde obstakels

Het gestelde onder 2.1.7 is ook hier onverkort van toepassing.

3.4 Afrasteringen e.d. langs bebouwde percelen

Bedoeld worden de (sier)hekken en muurtjes e.d. voor woningen binnen een afstand van 1.50 m uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen. Dit probleem doet zich bijvoorbeeld voor op dijkwegen en ter hoogte van lintbebouwing. Het gestelde onder "botsonvriendelijke obstakels" en "afrasteringen e.d." is ook hier van toepassing.

3.5 Opslag landbouwproducten en (bouw-)materialen

In de praktijk gebeurt bovenbedoelde opslag veelvuldig. Tegen opslag in de berm of gedeeltelijk op de weg is tot op heden beperkt opgetreden, één en ander als gevolg van onduidelijkheid omtrent de aanpak en regelgeving.

De nieuwe wegenverordening is wel duidelijk. Deze verbiedt bedoelde opslag op de rijbanen en de bermen (die voor dit verbod geacht worden te liggen op 1.50 m uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen). Het hoogheemraadschap kan van die regel ontheffing geven.

In de praktijk blijkt de opslag van (bouw-)materiaal kort langs of op de weg "noodzakelijk", een en ander om reden van ruimtegebrek.

Voorgesteld wordt de (tijdelijke) opslag van (bouw-)materiaal slechts toe te staan als geen redelijke alternatief aanwezig is. De opslag is alsdan tot een kortere afstand dan 1.50 m uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen toegestaan. Is benutting van de berm en/of een weggedeelte benodigd, dan wordt dit slechts toegestaan onder de voorwaarden dat de nodige veiligheidsmaatregelen worden getroffen. Tenslotte is het van belang de duur van de opslag zoveel mogelijk te beperken.

3.6 Beplanting

3.6.1 Omschrijving

Langs een groot deel van de waterschapswegen staan bomen of struiken in een of meer rijen in de berm of op het dijktaalud.

Deze beplanting is in het verleden aangebracht om uiteenlopende redenen als hout-productie, weggeleiding en landschapsverfraaiing. In relatie tot de verkeersveiligheid speelt de afstand tussen de beplanting en de kant van de voor het verkeer bestemde banen een belangrijke rol.

Het merendeel van de beplanting langs wegen is in eigendom, beheer en onderhoud van het hoogheemraadschap zelf. Dit onderdeel richt zich in beginsel niet op deze bomen; het gaat om beplanting van derden.

Het onderwerp beplanting dient ook te worden beschouwd in relatie met het onderwerp "uitzichtsstroken". Voor de beschrijving van die relatie wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van deze nota.

3.6.2 Richtlijnen

Hoe ver beplanting uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen moet staan hangt voornamelijk af van de functie van de weg.

Mede met het oog op het onderhoud van de bomen geeft RONA per te onderscheiden wegcategorie richtlijnen voor de aan te houden horizontale en verticale afstanden tot de weg. Voor erfontsluitingswegen wordt een (doorrij)hoogte aangehouden van 4.00 m. Op fiets en overige paden kan worden volstaan met een vrije doorrijhoogte van 2.50 m.

Op grond van de huidige inzichten en ervaringen is vastgesteld dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid struik- of haagbeplantingen binnen de obstakelvrije zone van de berm aanwezig kunnen zijn indien de diameter van de takken en stammen, afhankelijk van de houtsoort, blijvend kleiner is dan 5 à 8 cm en mits deze beplanting niet binnen het profiel van de vrije ruimte valt danwel zichtbelemmerend werkt. Ter verduidelijking is op de bijlage één en ander inzichtelijk gemaakt.

3.6.3 Regels

De wegenverordening van het hoogheemraadschap verbiedt het planten van bomen, heesters of struikgewassen op de weg (dat wil zeggen incl. de aanwijsbare berm). Hier geldt ook de zgn. 1.50 m-regel.

De onderhoudsverplichtingen zijn als volgt geformuleerd. "De rechthebbende (c.q. onderhoudsplichtige) is verplicht tot zodanig onderhoud, dat geen hinder of gevaar ontstaat voor het normaal gebruik van de weg."

De onderhoudsplichtige van beplanting op de weg (dat wil zeggen de berm) draagt er zorg voor dat: geen takken over de voor het verkeer bestemde banen uitsteken op een geringere hoogte

- a. dan 4.00 m;
- b. geen takken over de paden uitsteken op een geringere hoogte dan 3.00 m;
- c. hagen en struiken op bermen of grenzen van wegen steeds zodanig zijn gesnoeid, dat zij geen gevaar of hinder voor weggebruikers kunnen veroorzaken en het vrije uitzicht in bochten en bij kruisingen met andere wegen niet belemmeren.

3.6.4 Bevoegdheden

Het gestelde onder 2.1.4 is van toepassing.

3.6.5 Ontheffingsbeleid

Hier dient voorop gesteld te worden dat het hoogheemraadschap een voorbeeldfunctie heeft. Een groot aantal bomenrijen, in beheer en onderhoud bij het hoogheemraadschap, staan uit een oogpunt van verkeersveiligheid te kort op de voor het verkeer bestemde banen (hier en daar zelfs in de voor het verkeer bestemde banen). Bij de sanering van de oude bomenrijen zal, indien hiertegen geen natuur- en/of landschappelijke bezwaren bestaan, eventuele nieuwe beplanting op minimaal 2.00 m van de uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen dienen te worden geplaatst.

Nieuwe beplanting van derden op de wegberm dient in beginsel niet te worden toegestaan. Ten aanzien van de wegbermen die smaller zijn dan 1.50 m dient per wegcategorie eventueel een afwijkende afstand te worden bepaald.

3.6.6 Controle en optreden tegen nieuwe, illegale aanplant

Nieuwe, binnen de obstakelvrije zone aangebrachte beplantingen dienen in beginsel te worden verwijderd. Het gestelde onder 2.1.6 is met inachtneming van het vorenstaande van toepassing.

3.6.7 Optreden tegen bestaande, reeds langer stilzwijgend gedoogde beplantingen

Ten aanzien van deze bomen wordt een uitstervingsbeleid voorgestaan.

Op voorhand is duidelijk dat, langs de wegen welke in beheer en onderhoud bij het hoogheemraadschap zijn, een veelheid van bestaande heggen en bomen binnen een afstand van 1.50 m uit de kant van de voor het verkeer bestemde banen aanwezig is.

3.6.8 Toezicht op het onderhoud van beplantingen van derden

De controle op beplantingen in wegbermen wordt, zoveel mogelijk, ingepast in de (routinematige) werkzaamheden van de sectie Wegen. Eénmaal per jaar wordt een schouw gevoerd. Tegen nalatig onderhoud wordt opgetreden.

3.7 Verwijzingen en reclameborden

3.7.1 Omschrijving

Geregeld wordt het hoogheemraadschap geconfronteerd met ontheffingsaanvragen tot het plaatsen en hebben van reclameborden en verwijzingsborden in de bermen van de waterschapswegen. Naast het feit dat dergelijke borden als een ongewenst obstakel (als bedoeld in 2.1 e.v.) kunnen worden aangemerkt, speelt bij deze groep obstakels een bijkomend probleem namelijk dat van de mogelijke afleiding van de bestuurders van voertuigen.

3.7.2 Richtlijnen

Hier geldt het gestelde als bedoeld onder 2.1.2, alsmede het gestelde in de bijlage.

3.7.3 Regels

De bedoelde obstakels zijn ingevolge het bepaalde in de wegenverordening verboden op de berm of in elk geval binnen een strook ter breedte van 1.50 m gemeten van de kant van de voor het verkeer bestemde banen.

3.7.4 Bevoegdheden

Zie 2.1.4.

3.7.5 Ontheffingsbeleid

Het gestelde onder 2.1.5. is onverkort van toepassing. Nieuwe reclameborden worden in beginsel niet toegestaan op de bestaande berm. Daar waar (vrijwel) geen berm aanwezig is wordt in beginsel een afstand van 1.50 m aangehouden.

De tijdelijke plaatsing van verwijzingsborden voor evenementen zal gelet op het belang van de doorstroming van het verkeer wel worden toegestaan. De plaatsing van de tijdelijke borden dient te geschieden in overleg met en op aanwijzingen van de politie.

Verwijzingsborden ten behoeve van bedrijven worden alleen toegestaan voorzover het wegbelang en de verkeersveiligheid daarmee gediend zijn (bijvoorbeeld het voorkomen van verkeerd rijdend zwaar verkeer op meer kwetsbare wegen). Door middel van het geven van een schriftelijke ontheffing zal de vereiste toestemming worden gegeven.

Bij de ontheffingen worden voorschriften gesteld ten aanzien van de uitvoering van de te plaatsen borden.

De ANWB-bewegwijzering valt buiten dit kader. Deze borden kunnen worden gerekend tot het wegmeubilair; dat wil zeggen tot de inrichting van de weg. De borden worden overeenkomstig de "Uitvoeringsvoorschriften BABW" geplaatst.

3.7.6 Controle en optreden tegen nieuwe, illegale verwijzingen en reclameborden

Het gestelde onder 2.1.6 is onverkort van toepassing.

3.7.7 Optreden tegen bestaande, reeds langer stilwijgend gedoogde verwijzingen en reclameborden

Het gestelde onder 2.1.7 is ook hier onverkort van toepassing.

3.8 Wegmeubilair

Er zijn obstakels die deel uitmaken van de inrichting van de weg. Voorbeelden daarvan zijn verkeersborden, schrikhekken, verlichting, stoepranden etc. Bedoelde zaken worden door of vanwege de wegbeheerder geplaatst en in stand gehouden.

Op het wegmeubilair zijn andere regels en/of richtlijnen van toepassing dan de eerder vermelde (groepen van) obstakels. Voor de plaatsing en het onderhoud gelden richtlijnen zoals de "Uitvoeringsvoorschriften BABW". Het op "derden" gerichte handhavingbeleid is op wegmeubilair niet van toepassing. Dat neemt niet weg dat op een zorgvuldige plaatsing en instandhouding dient te worden toegezien. Juist wat betreft het gebruik van de berm mag van het hoogheemraadschap een voorbeeldfunctie worden verwacht. In dat licht zal worden gezien in hoeverre verouderd wegmeubilair verwijdering behoeft.

Hoofdstuk 4 Uitzichtstroken

4.1.1 Omschrijving

Langs en nabij de waterschapswegen zijn ter hoogte van wegkruisingen op verschillende plaatsen uitzichtbelemmerende objecten aanwezig.

4.1.2 Richtlijnen

Op grond van de Rona-richtlijnen kunnen, mede afhankelijk van de soort wegen, ontwerp-uitzichtdriehoeken worden berekend. Binnen dit driehoekig gebied (uitzichtstrook) tussen twee takken van een kruispunt, mogen zich geen objecten bevinden die de bestuurder een voldoende uitzicht op de kruisende weg benemen.

4.1.3 Regels

In de Wegenverordening (1998) van het hoogheemraadschap is bepaald dat hagen en struiken op bermen of grenzen van wegen steeds zodanig dienen te zijn gesnoeid dat zij geen gevaar of hinder voor de weggebruikers kunnen veroorzaken en het vrije uitzicht in bochten en bij kruisingen met andere wegen niet kunnen belemmeren. De onderhoudsplichtige van de beplantingen is hiervoor verantwoordelijk (zie ook 3.6). Daarnaast kent de wegenverordening verbodsbepalingen ten aanzien van obstakels langs wegen (zie ook 2.1).

4.1.4 Bevoegdheden

Het gestelde onder 2.1.4 is van toepassing.

4.1.5 Ontheffingsbeleid

Ook ten aanzien van vrije uitzichtstroken dient gesteld te worden dat het hoogheemraadschap een voorbeeldfunctie heeft. Het gestelde met betrekking tot beplanting onder 3.6.5 geldt tevens voor de uitzichtstroken bij wegkruisingen met dien verstande dat nieuwe uitzichtbelemmerende beplanting binnen de uitzichtstroken in beginsel niet dient te worden toegestaan. Ten aanzien van overige uitzichtbelemmerende objecten geldt tevens het gestelde in 2.1.5.

4.1.6 Controle en optreden tegen nieuwe, illegale uitzichtbelemmerende objecten

Nieuwe uitzichtbelemmerende objecten worden in beginsel verwijderd. Per soort wegkruising dienen de aan te houden vrije uitzichtstroken te worden aangegeven.

4.1.7 Optreden tegen bestaande, reeds langer stilzwijgend gedoogde uitzichtbelemmerende objecten

Een inventarisatie van bestaande uitzichtbelemmerende objecten is niet voorhanden. Het gestelde onder 2.1.7 is ook hier onverkort van toepassing.

Uitzichtbelemmerende objecten dienen te worden verwijderd of op de gewenste afstand (per soort wegkruising te bepalen) te worden geplaatst. Daarbij mag niet zondermeer worden voorbijgegaan aan de redenen waarom betrokken aanwonenden de objecten hebben geplaatst. Verwijdering of verplaatsing dient in een zo goed mogelijk overleg met hen te geschieden. Per geval dient te worden overwogen of redenen aanwezig zijn om toepasbare, veilige beschermingsmiddelen aan te bieden.

4.1.8 Toezicht op het onderhoud van uitzichtbelemmerende objecten van derden

De controle op objecten welke het uitzicht kunnen belemmeren wordt, zoveel mogelijk, ingepast in de (routinematige) werkzaamheden van de sectie Wegen. Tegen nalatig onderhoud (beplanting) kan worden opgetreden. Zie ook 3.6.8.

Hoofdstuk 5 Uitritten

5.1.1 Omschrijving

Langs de waterschapswegen liggen veel uitritten. Jaarlijks worden tientallen nieuwe uitritten gelegd. Een deel daarvan vervangt bestaande uitritten.

5.1.2 Richtlijnen

Bij de aanleg van nieuwe uitritten dient niet alleen rekening te worden gehouden met de soort weg en de voertuigen, die van die weg gebruik maken, maar ook moet rekening worden gehouden met de voertuigen die van de betreffende uitritten gebruik zullen maken. Vooral de afrondingsbogen verdienen aandacht. Uit wegbouwtechnisch oogpunt is van belang dat bermbeschadiging als gevolg van te kleine afrondingsstralen wordt vermeden. Dit kan echter strijdig zijn met een verkeerstechnisch belang, namelijk dat het voor de weggebruikers duidelijk moet zijn dat het een uitrit betreft en niet een zijweg en/of tak van een kruispunt.

Onduidelijkheid hieromtrent kan problemen opleveren met betrekking tot het al dan niet moeten verlenen van voorrang. Uit verkeerstechnisch oogpunt zijn derhalve krap gedimensioneerde uitritten te prefereren. Toepassing van een andere verhardingssoort of -kleur en de toepassing van flankerende verticale elementen kan voor de weggebruiker de duidelijkheid omtrent aard van deze voorziening versterken. Bij het zoeken naar een compromis zullen de plaatselijke omstandigheden en gebruik van groot en zwaar vervoer in beschouwing moeten worden genomen. Van belang zijn de kwaliteit van de berm in relatie tot de soort voertuigen en de frequentie van gebruik van de uitrit, alsmede de zichtbaarheid vanaf de hoofdweg van het (bedrijfs-) terrein waarnaar de uit- en oprit voert. Is dit goed zichtbaar, dan zal de uitrit eerder als zodanig worden onderkend dan wanneer het (bedrijfs-)terrein niet vanaf de hoofdweg is te zien of te herkennen.

In de praktijk zullen meestal afrondingsstralen worden toegepast, waarbij met name gelede vrachtwagens gedeeltelijk door de berm zullen rijden. Indien dit laatste echter absoluut ontoelaatbaar is, zullen de afrondingsbogen extra ruim moeten worden gedimensioneerd. Bij het vaststellen van de RONA-richtlijn terzake is rekening gehouden met het feit dat het acceptabel is dat een voertuig bij het nemen van een bocht van de gehele rijbaan gebruik maakt. Bij het opstellen van de RONA-richtlijn is uitgegaan van een breedte van de uitrit van 3.00 m.

5.1.3 Regels

De nieuwe verordening verbiedt het maken van uitritten op waterschapswegen.

5.1.4 Bevoegdheden

Het gestelde onder 2.1.4 is van toepassing.

5.1.5 Ontheffingsbeleid

Het huidige ontheffingsbeleid beperkt zich tot de toepassing van "standaard voorschriften" die bij ontheffingverlening worden gehanteerd. Het betreft voorschriften met betrekking tot de afwatering, de verharding, vrije uitzichtstroken en het onderhoud van de uitritten.

Het voorschrift dat er in voorziet dat nieuw aangelegde dammen de afwatering van de weg niet belemmeren zal onverkort worden gehandhaafd.

Terzake de rol die het hoogheemraadschap speelt bij het onderhoud van die verhardingen dient nog opgemerkt te worden dat in beginsel het onderhoud berust bij de ontheffinghouder.

Wat betreft de aansluiting van de uitritverharding op de weg en de aan te houden afrondingsbogen worden waar mogelijk de in de betreffende RONA-richtlijn gegeven richtwaarden aangehouden. Indien nodig wordt in de ontheffing het vereiste gesteld van het maken van een wegverharding.

5.1.6 Controle en optreden tegen nieuwe, illegale uitritten

Onverkort is hier het gestelde onder 2.1.7 van toepassing. Nieuwe uitritten springen nogal in het oog. Nagegaan wordt of legalisering mogelijk is. Bij gewenste aanpassing of verwijdering wordt zonnig handhavend opgetreden.

Hoofdstuk 6 Kabels en leidingen

De nutsbedrijven maken van de wegbermen gebruik om kabels en leidingen te leggen. Bij het leggen, vervangen en verwijderen daarvan moeten ook wegen worden gekruist.

Beoordeling van aanvragen om ontheffing vindt plaats aan de hand van het beleid zoals dat is vastgelegd in de nota "kabels en leidingen in en langs wegen" (28 augustus 1991, nummer 9007204). Aan de op grond van de wegenverordening af te geven ontheffingen worden, aan de hand van het gestelde in deze beleidsnota, voorschriften verbonden die zijn gebaseerd op algemene, landelijk toegepaste richtlijnen (NEN-normen). Met nieuwe technieken wordt rekening gehouden. Zo worden wegkruisingen waar mogelijk uitgevoerd door gestuurde boringen onderlangs de wegverhardingen, daar waar voorheen kruisingen door middel van meer schadelijke "open ontgravingen" plaatsvonden.

Uit praktische overwegingen worden voor het maken, verwijderen, vervangen of repareren van zogenaamde "woonhuisaansluitingen" geen ontheffingen afgegeven. Dergelijke werkzaamheden worden wel gemeld aan het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap ziet er op toe dat de wegen ter plaatse conform bestaande regelingen weer in een goede staat worden teruggebracht.

Het handhavingsbeleid van het hoogheemraadschap met betrekking tot het leggen, hebben, onderhouden en verwijderen van kabels en leidingen zal in een separaat document nader worden uiteengezet. De op te stellen nota die overigens ook het leggen van kabels en leidingen in dijken en watergangen aan de orde zal stellen - zal onder meer als voorlichtingsmateriaal worden benut richting de nutsbedrijven. Deze bedrijven zijn de laatste decennia qua organisatie en bezetting in toenemende mate aan verandering onderhevig. De verbodskeling van diensten en de toenemende wisseling en verdere uitbreiding van het aantal contactpersonen maken een aangepaste informatie verstrekkingen noodzakelijk. Bovenbedoelde nota zal te zijner tijd voor besluitvorming worden voorgelegd en na instemming worden verwerkt in de nota "Wegen en Handhavingsbeleid".

Hoofdstuk 7 Wegvervuiling

Het beheersgebied van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden is een overwegend agrarisch gebied. Bij diverse door of namens agrariërs te verrichten werkzaamheden (bijv. verweiden van vee, gebruik wegen door landbouwvoertuigen) kunnen de wegen vervuild raken met modder en wielsporen. Met name in het najaar, bij natte en/of koude weersomstandigheden kan de wegvervuiling (gevaarlijke) gladheid voor alle weggebruikers veroorzaken. Over hoe met die vervuiling wordt omgegaan is een ontwikkeling waar te nemen. Het toegenomen weggebruik en de verandering van zijn aansprakelijkheidspositie als wegbeheerder noodzaken het hoogheemraadschap tot een adequate aanpak van de wegvervuiling en de wegvervuilers.

Kortweg kan de aanpak als volgt worden omschreven. In beginsel is het vervuilen van de weg niet toegestaan. De realiteit is echter dat wegvervuiling bij de uitvoering van bepaalde werkzaamheden onvermijdelijk is. Voorkomen is echter beter dan genezen. Zowel de weggebruikers als de agrariërs kunnen door middel van voorlichting gewezen worden op de gevaren van de wegvervuiling en op de aan te grijpen mogelijkheden om (de gevolgen van) wegvervuiling zoveel mogelijk te voorkomen. Bij wegvervuiling worden de nodige verkeersmaatregelen genomen. Zonnig worden de weggebruikers door middel van de plaatsing van verkeersborden gewaarschuwd voor slipgevaar. Bij ernstige gladheid wordt een weg zonnig geheel of gedeeltelijk tijdelijk afgezet.

Tegen veroorzakers van ernstige wegvervuiling wordt, waar mogelijk, opgetreden. De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Alblasserwaard/Vijfheerenlanden en de daaronder ressorterende werkgroepen vormen het platform voor overleg terzake van de gezamenlijke (handhavings-)aanpak. Tegen veroorzakers van ernstige vervuiling dient gezamenlijk opgetreden te worden door de politie, het Openbaar Ministerie en het hoogheemraadschap. In beginsel dient de vervuiler van de weg de vervuiling ongedaan te maken. Als daartoe aanleiding bestaat, maakt het hoogheemraadschap de weg schoon op de kosten van de vervuiler. De politie kan tegen de vervuiler(s) proces-verbaal op maken en het Openbaar Ministerie kan strafvervolgning inzetten.

Hoofdstuk 8 Bijzonder transport

Het landelijk geldende Voertuigreglement geeft regels voor de toelating van voertuigen op de wegen. Het hoogheemraadschap is bevoegd ontheffing te geven van regels met betrekking tot de toegestane afmetingen en massa van diverse soorten voertuigen. Het betreft een nieuwe bevoegdheid; het Voertuigreglement is op 1 januari 1995 in werking getreden. Op voorstel van de Unie van Waterschappen hebben vrijwel alle wegbeherende waterschappen de uitoefening van die bevoegdheid gemandateerd aan de betrokken provincie(s) waarbinnen zij liggen. Deze stap kan onder meer worden verklaard uit

het feit dat de provincies in het verleden dergelijke ontheffingen verleenden, een en ander op grond van het tot 1 januari 1995 geldende Wegenverkeersreglement. Bij de provincies zijn reeds de kennis en de mankracht aanwezig om de stroom ontheffingsaanvragen te verwerken.

Het hoogheemraadschap heeft de uitoefening van haar bevoegdheid tot het geven van ontheffingen gemandateerd aan de provincie Zuid-Holland.

Een document waarin het ontheffingsbeleid is vastgelegd, is bij de provincie (nog) niet voorhanden. In het kader van het interprovinciaal overleg wordt thans een dergelijk beleid geformuleerd. Gelet op de mandatering wordt daarbij ook het te voeren beleid ten aanzien van de waterschapswegen bezien. Voorstellen terzake zullen aan de waterschapsbesturen worden voorgelegd. Nadere besluitvorming zal wellicht binnen afzienbare tijd mogelijk zijn. Alsdan zal het nieuwe beleid in de eerstvolgende actualisatie van deze nota worden verwerkt.

Hoofdstuk 9 Recreatief gebruik

Het hoogheemraadschap verleent medewerking aan recreatief medegebruik van de wegen in de vorm van wielervedstrijden, wandeltochten, prestatielopen e.d. Aan de te geven toestemmingen worden voorzover nodig voorschriften gesteld.