

INVENTARISATIE DE ENG

JURIDISCHE EN VERKEERSKUNDIGE INVENTARISATIE

gemeente **Tiel**



Definitief



INVENTARISATIE DE ENG

JURIDISCHE EN VERKEERSKUNDIGE INVENTARISATIE

status	DEFINITIEF	opdrachtgever	Gemeente Tiel
kenmerk	GTi2001-04-R01	contactpersoon	Martin Witzier
versie	D1.0	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
datum	29 juni 2021	opgesteld door	Thomas Jonkers
		gecontroleerd door	Henk van de Langemheen
		vrijgegeven door	Henk van de Langemheen

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Vraagstelling.....	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Bestemmingsplanwijziging De Eng 35.....	2
2.1	Situatie.....	2
2.2	Beoordeling gevolgen voor mobiliteit en infrastructuur.....	3
3	Objecten in de berm	4
3.1	Situatie.....	4
3.2	Juridische kaders	5
3.3	Conclusie	6
4	Laaghangende takken van Bomen	7
4.1	Situatie.....	7
4.2	Juridisch kader.....	7
4.3	Bomenbeleid Tiel.....	7
4.4	Conclusie	8
5	Verkeerskundige maatregelen.....	9
5.1	Situatie.....	9
5.2	Netwerkmaatregelen	10
5.3	Infrastructurele maatregelen	11
5.4	Verkeerskundige maatregelen	12
6	Conclusie	12

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Eng is een weg gelegen in het dorp Kapel Avezaath dat valt onder de gemeente Tiel. De wegen die de ontsluiting vormen voor De Eng zijn de Zoelensestraat en de Kromme Steeg.

Over het wegdeel waaraan huisnummer 35 en 37 zijn gelegen heeft de Gemeente Tiel diverse meldingen ontvangen. In het verleden is ter hoogte van de Eng 35 een bestemmingsplanwijziging doorgevoerd, waarbij de gemeente toestemming heeft gegeven dat het betreffende bedrijf mocht uitbreiden. Het gevolg daarvan was toenemend vrachtverkeer in De Eng. Het toenemend vrachtverkeer leidde tot bezwaren van de bewoners van De Eng 37, die met regelmaat overlast ervaren van (stilstaand) vrachtverkeer. Als tegenmaatregel hebben deze bewoners objecten naast de rijbaan geplaatst. De bewoners van De Eng 35 stelde dit niet op prijs, omdat dit het vrachtverkeer hindert in het bereiken van het bedrijf. Ook omwonenden geven aan deze situatie verkeersonveilig te vinden. Daarnaast geven de bewoners van De Eng 35 aan dat de vrachtwagens last ervaren van de takken van de bomen.

De Eng is grotendeels een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een geldende wettelijke maximumsnelheid van 60 km/uur. De komgrenzen zijn in figuur 1.1 met rode strepen weergegeven. De locaties De Eng 35 en 37 liggen buiten de bebouwde kom in de 60 km/uur-zone.

Zoals dit figuur laat zien is De Eng een landweg in het buitengebied, bedoeld om aanliggende (agrarische) percelen te ontsluiten.



Figuur 1.1 De Eng

1.2 Vraagstelling

Aan Megaborn is gevraagd om de verkeerssituatie als onafhankelijk ingenieursbureau te beoordelen. Hierbij zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Zijn er tijdens de bestemmingsplanwijziging (de Eng 35) verkeerskundige voorwaarde/opmerkingen gemaakt met betrekking tot het vrachtverkeer? Zo ja, handelt het bedrijf hier ook na?
- Is het toegestaan om objecten te plaatsen op de locatie waar de bewoners van De Eng 37 dit gedaan hebben?
- Is de gemeente Tiel verantwoordelijk om de bomen langs de weg zodanig te snoeien dat de vrachtwagenchauffeurs er geen last van ervaren?
- Welke maatregelen kunnen genomen worden om de verkeerssituatie te verbeteren?

1.3 Leeswijzer

In dit rapport zijn achtereenvolgens de volgende onderwerpen uitgewerkt.

- Bestemmingsplanwijziging De Eng 35 in hoofdstuk 2;
- Objecten in de berm in hoofdstuk 3;
- Laaghangende takken van bomen in hoofdstuk 4;
- Verkeerskundige maatregelen in hoofdstuk 5;
- Conclusie in hoofdstuk 6.

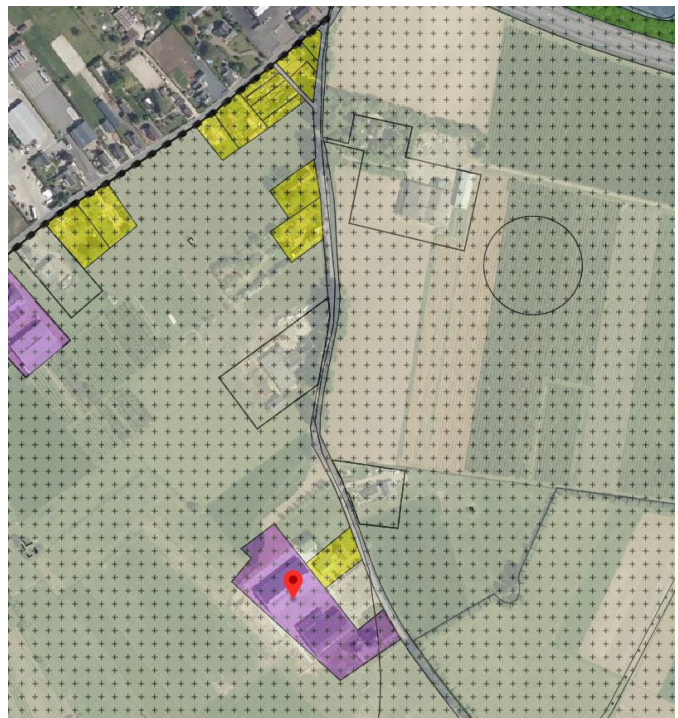
2 BESTEMMINGSPLANWIJZIGING DE ENG 35

2.1 Situatie

De gemeenteraad van Tiel heeft op 18 december 2019 het bestemmingsplan van het buitengebied van Tiel vastgesteld, waaronder ook de Eng valt. De bestemming die nu voor het perceel geldt is de bestemming 'Bedrijf – Agrarisch dienstverlenend bedrijf' (zie figuur 2.1), dat blijkt uit de gegevens van ruimtelijke plannen¹.

Deze aangewezen grond is bestemd voor:

- de uitoefening van een agrarisch dienstverlenend bedrijf;
- één bedrijfswoning per bestemmingsvlak, tenzij anders is aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden';
- agrarische activiteiten als nevenactiviteit, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'agrarisch';
- opslag en handel in diermeel, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'agrarisch' en maximaal in de omvang zoals die ter plaatse bestond ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan.



Figuur 2.1 bestemming De Eng 35

¹ Ruimtelijkeplannen.nl (2019)

2.2 Beoordeling gevolgen voor mobiliteit en infrastructuur

Het raadsbesluit heeft ter inzage gelegen, waarop omwonenden bezwaar konden indienen. Dit is ook gebeurd.

In een aantal bezwaren werden zorgen geuit over de verkeersveiligheid op de weg, die niet geschikt is voor zwaar vrachtverkeer. De gemeenteraad heeft hier als volgt op gereageerd²:

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Burgemeester en wethouders delen overigens de bezorgdheid van reclamant over het vrachtverkeer op de smalle wegen in het buitengebied. Dit is daarom een belangrijk aspect bij de vraag welke activiteiten in het buitengebied kunnen worden toegestaan.

Op basis van de beschreven informatie uit het raadsbesluit, wordt de indruk gewekt dat bij het wijzigen van de bestemming onvoldoende is gekeken naar de gevolgen voor mobiliteit en infrastructuur van de Eng. Op basis van het raadsbesluit is te concluderen dat het bedrijf rechtmatig, volgens het bestemmingsplan, haar activiteiten mag uitvoeren.

² Vaststellingsbesluit buitengebied 2019

3 OBJECTEN IN DE BERM

3.1 Situatie

Ter hoogte van de Eng 37 (zie figuur 3.1) en ter hoogte van de Eng 39 (zie figuur 3.2) zijn objecten aangebracht in de berm. De objecten ter hoogte van de Eng 37 betreffen ijzeren palen die om de circa 2 meter zijn aangebracht. Deze paaltjes staan in de berm tegen de rijbaan aan. De objecten ter hoogte van de Eng 39 zijn ook paaltjes in combinatie met een aantal boompjes en een geul. Diverse omwonenden hebben aangegeven deze situaties verkeersonveilig te vinden en vragen zich af of hier iets aan gedaan kan worden.



Figuur 3.1 Objecten t.h.v. de Eng 37



Figuur 3.2 Objecten t.h.v. de Eng 39

3.2 Juridische kaders

Kadastrale gegevens en Wegenwet

Uit kadastrale gegevens van de BGT-kaart³ blijkt dat de ijzeren palen ter hoogte van De Eng 37 grotendeels op de grond staan van de grondeigenaar van De Eng 37. De kant van de rijbaan is op dit deel tevens de kadastrale grens. De grond waarop de paaltjes, geul en boompjes ter hoogte van De Eng 39 zijn aangebracht, is in eigendom en beheer van de gemeente Tiel.

Volgens de Wegenwet artikel 15 lid 1, is de gemeente verplicht een weg te onderhouden indien het een openbare weg is. In lid 3 is vervolgens beschreven dat tot het onderhoud van een weg (zoals in lid 1 beschreven) ook het onderhoud van een 'tot dien weg behorenden berm of een tot dien weg behorende bermsloot, echter slechts voor zoover het onderhoud van den berm of de bermsloot dient ten behoeve van de instandhouding en de bruikbaarheid van den weg en voor zoover het onderhoud niet, uit welken hoofde ook, tot de verplichting van anderen behoort'. Dat de gemeente Tiel onderhoudsplichtige is van de Eng wordt tevens bevestigd in het Wegenleggerregister⁴ van de gemeente Tiel.

Op basis van de kadastrale gegevens en Wegenwet heeft de gemeente zeggenschap over de objecten en geul ter hoogte van De Eng 39, omdat deze grond in beheer en onderhoud is van de gemeente en de berm valt binnen de openbare weg.

De paaltjes ter hoogte van De Eng 37 zijn beheer van een particuliere eigenaar. De Wegenwet geeft de gemeente geen grondslag om de paaltjes te verwijderen. De volgende paragraaf staat of de APV deze een grondslag wel biedt.

Gemeentewet en Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

In artikel 149 van de Gemeentewet staat beschreven dat de raad verordeningen kan maken die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt. De verordeningen die de gemeente Tiel heeft opgesteld, staan beschreven in de APV Tiel 2019. Een artikel die betrekking heeft op het plaatsen van objecten langs de weg is artikel 2 lid 15. Deze is als volgt beschreven:

Artikel 2:15 Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp

Het is verboden beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of dat er op andere wijze voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat.

Door dit artikel heeft de gemeente Tiel een juridisch handvat om te verbieden dat burgers objecten op particuliere grond plaatsen die hinder of gevaar kunnen veroorzaken voor het wegverkeer.

Richtlijnen veilige inrichting van bermen van niet-autosnelwegen

Om te kunnen bepalen of de beschreven objecten ter hoogte van De Eng 37 en 39 wel of geen hinder of gevaar veroorzaken, is gekeken naar de CROW-richtlijnen die staan beschreven in de

³ Basisregistratie Grootchalige Topografie

⁴ Ontwerp_Wegenleggerregister_TIEL

CROW-publicatie 'Veilige inrichting van bermen van niet-autosnelwegen' (2019). Hieruit is het volgende gebleken:

- De minimale afstand tussen rijbaan en object dient minimaal 0,50 meter te zijn bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom;
- De berm moet op ongeveer gelijke hoogte aansluiten op de verharding. Als hier geen sprake van is, wordt de berm aangemerkt als gevarenzone;
- Als de berm onvoldoende draagvlak heeft, waardoor de wielen van auto's wegzakken of te diep insporen, wordt de berm aangemerkt als gevarenzone.

Op het moment dat een berm wordt aangemerkt als gevarenzone is het de taak van de gemeente om dit te verhelpen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door objecten te verwijderen/verplaatsen of in uitzonderlijke situaties een geleiderail aan te brengen.

3.3 Conclusie

Op basis van de CROW-richtlijnen blijkt dat er wel degelijk sprake is van hinder/gevaar voor de weggebruikers. Daarom wordt aanbevolen om:

- Ter hoogte van De Eng 37 de ijzeren paaltjes minimaal 0,50 meter te verplaatsen vanaf de rijbaan en bij voorkeur te verwijderen. Hierdoor wordt voldaan aan de minimale objectafstand, waardoor de verkeersveiligheid voor de weggebruikers niet in het geding komt. Deze beslissing kan genomen worden op basis van de APV artikel 2:15. Op basis van deze verordening kan de gemeente particulieren verplichten de objecten ter hoogte van 37 te verplaatsen/verwijderen.
- Ter hoogte van De Eng 39 de aangebrachte geul op te vullen, zodat het op gelijke hoogte aansluit met de rijbaan. De grond moet worden verdicht, zodat geen spoorvorming ontstaat. De bomen en paaltjes kunnen blijven staan, mits de paaltjes 0,50 meter vanaf de rijbaan gepositioneerd zijn. Bij De Eng 39 is meer ruimte om elkaar te passeren, omdat hier aan de oostzijde geen bomen staan. Dit in tegenstelling tot de situatie bij De Eng 37.

4 LAAGHANGENDE TAKKEN VAN BOMEN

4.1 Situatie

Zoals beschreven in de inleiding geven de bewoners van De Eng 35 aan dat de vrachtwagenbestuurders last ervaren van de takken van de bomen. De vraag is of de gemeente verantwoordelijk is om de bomen langs de weg zodanig te snoeien dat vrachtwagens hier geen last door ervaren of schade hierdoor oplopen.

4.2 Juridisch kader⁵

De meeste bomen in Nederland vallen onder de verantwoordelijkheid van de overheid. De eigenaar van de grond is namelijk ook de eigenaar van de daarmee verenigde beplanting. Hiermee hebben overheden dus een zorgplicht in het onderhouden van de bomen. Wanneer een publieke boom schade bij een derde veroorzaakt, bijvoorbeeld een vrachtwagen, dan gelden in eerste instantie de normale regels van de zorgplicht en de onrechtmatige daad. Dit houdt in dat de gemeente alleen aansprakelijk wordt gesteld voor de schade van derden, op het moment dat de rechter heeft bepaald dat de gemeente duidelijk tekort is geschoten in het onderhouden van de bomen, dat negatieve gevolgen heeft op bijvoorbeeld de weggebruikers en daarmee de gemeente te kort is geschoten in haar zorgplicht voor burgers. Om te voorkomen dat er überhaupt situaties voordoen waarin de gemeente aansprakelijk gesteld kan worden, moet de gemeente maatregelen treffen die van haar als zorgvuldig handelend eigenaar redelijkerwijs mogen worden verlangd.

Een uitzondering op de zorgplicht van de overheid geldt voor boombeplantingen waarop het pootrecht van toepassing is. Het pootrecht is een oud zakelijk recht, waarbij de rechthebbende de mogelijkheid heeft bomen of ander houtgewas op het aangrenzend erf van een ander (in het bijzonder de berm of bermen van de openbare weg) in eigendom te hebben. De boomeigenaar is verplicht het bomenbestand op een zodanige manier te beheren, dat de aanwezigheid van haar bomenbestand geen verhoogde risico's met zich meebrengt, bijvoorbeeld als gevolg van vallende takken of omvallende bomen. Uit aanvullende documenten met betrekking tot het bomenbeleid van de gemeente Tiel, blijkt dat de bomen ter hoogte van De Eng 37 niet vallen onder het pootrecht. In dit geval vallen deze bomen onder beheer en onderhoud van de gemeente en heeft de gemeente hierin een zorgplicht.

4.3 Bomenbeleid Tiel⁶

In het bomenbeleid van de gemeente Tiel staat beschreven dat de doelstelling van de gemeente is:

'het beheren van een vitaal en evenwichtig bomenbestand dat geen gevaar oplevert voor de omgeving. Dit wordt bereikt door regelmatig onderhoud. Inspecties zijn noodzakelijk om de vitaliteit en snoeibehoeften van boombestanden te beoordelen.

Verder staat in het beleid beschreven dat de gemeente als eigenaar van de grond een zorgplicht heeft voor de bomen op het openbare grondgebied. De boomeigenaar is verplicht het bomenbestand op een zodanige manier te beheren, dat de aanwezigheid van haar

⁵ (bomenrecht, 2019)

⁶ (Bomenbeleid Tiel, 2005)

bomenbestand geen verhoogde risico's met zich meebrengt, bijvoorbeeld als gevolg van vallen takken of omvallende bomen.

4.4 Conclusie

Het beschreven juridische kader en bomenbeleid is ruim interpreteerbaar, waarbij geen gedetailleerde criteria zijn gesteld. Het geeft wel duidelijk aan dat overheidsinstanties een zorgtaak hebben richting haar burgers en als handelend eigenaar redelijkerwijs hiermee moet omgaan. Aanbevolen wordt om de takken zodanig te snoeien dat vrachtverkeer hier geen last van heeft (minimaal 4,25 meter boven de hoogte van de rijbaan).

5 VERKEERSKUNDIGE MAATREGELEN

In de vorige hoofdstukken zijn meldingen van bewoners behandeld. Paragraaf 5.1 gaat in op de vraag in hoeverre de vormgeving van de weg aansluit bij het huidige gebruik van weg. Hieruit blijkt dat de weg niet aan de richtlijnen voldoet. In paragraaf 5.2 en 5.3 wordt gezocht naar passende maatregelen.

5.1 Situatie

Aantal vrachtwagens per dag

Onduidelijk is hoeveel vrachtwagens exact per dag over De Eng rijden. Uit een bewonersbrief die de bewoners van De Eng 37 naar omwonenden hebben verstuurd is het volgende aangegeven:

‘Tijdens de hoorzitting in 2019 bij de gemeente Tiel inzake het nieuwe bestemmingsplan hebben de bewoners van De Eng 35 aangegeven dat er maximaal 10 vrachtwagens per dag zouden rijden. Wellicht zijn hun plannen daarna weer bijgesteld want in de natuurvergunning – welke in de zomer van 2020 bij de provincie is ingediend- staat dat het om 34 vrachtwagens per dag gaat.’

Om een inschatting te hebben van de omvang van het probleem is in dit onderzoek uitgegaan van 10 vrachtwagens per dag, uitgaande van de informatie uit de bewonersbrief. Aanbevolen wordt om verkeerstellingen uit te voeren, waarbij wordt onderzocht hoeveel vrachtwagens per dag/week daadwerkelijk over de Eng rijden.

Weginrichting

In de wegenlegger is aangegeven dat De Eng in de huidige situatie circa 3,20 meter breed is. Op de BGT (Basisregistratie Grootchalige Topografie) varieert de rijbaanbreedte tussen de 2,80 en 3,20 meter. Aan de oostzijde van de weg zijn diverse bomen gepositioneerd en de westzijde wordt voornamelijk in beslag genomen door hekwerken en hagen, die over het algemeen voldoen aan de gestelde minimale objectafstand van 0,50 meter (zie paragraaf 3.2). De rijbaanbreedte van 3,20 meter in combinatie met de aanwezige bomen en hekwerken/hagen zorgen ervoor dat de rijbaan te smal is om vrachtwagens te passeren met een personenauto. Dit beeld werd bevestigd, doordat in diverse onverharde bermen bandensporen zichtbaar waren.

Het CROW geeft voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur) geen minimale inrichtingseisen zoals bij gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen. Dit geeft de ontwerper ruimte voor een integraal ontwerp dat rekening houdt met randvoorwaarden en uitgangspunten vanuit andere disciplines (zoals ruimtelijke inpassing en milieueisen). Dit blijkt ook wel uit het inrichtingshandboek van de gemeente Tiel, waarbij geen concreet profiel is toegekend voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Het toe te passen dwarsprofiel (verhardingsbreedte) van een erftoegangsweg is afhankelijk van de intensiteit en de samenstelling van het gemotoriseerde (langzaam)verkeer en van het aantal fietsers. De hoeveelheid intensiteiten en samenstelling van het gemotoriseerd verkeer en het aantal fietsers met betrekking tot de Eng is voorsnog niet duidelijk. Hierdoor is het niet mogelijk om te bepalen wat voor dwarsprofiel voor De Eng het meest geschikt is. Aanbevolen wordt om hier nader onderzoek naar te doen. Wel kan op basis van verkeersruimte naar

ontwerpsnelheid een inschatting gemaakt worden of de huidige inrichting geschikt is voor vrachtverkeer.

Om te bepalen of de rijbaan van de Eng voldoende breed is, is gekeken naar verkeersruimte en ontwerpsnelheid (zie tabel 5.1). Hierbij is rekening gehouden met bepaalde gebiedsspecifieke voertuigen, in dit geval vrachtauto's. De verkeersruimte is de benodigde fysieke ruimte voor het ontwerpvoertuig, vermeerderd met de benodigde ruimte voor horizontale en verticale bewegingen tijdens het rijden.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de benodigde horizontale verkeersruimte, bij een ontwerpvoertuig 'vrachtauto' bij een snelheid van 60 km/uur, 3,30 meter bedraagt. Uit de BGT blijkt dat de Eng op aantal locaties 2,80 meter breed is, bijvoorbeeld ter hoogte van De Eng 37. Hieruit blijkt dat De Eng in de huidige situatie volgens de CROW richtlijnen relatief krap is ingericht voor vrachtverkeer. Met de huidige wegbreedte is er onvoldoende ruimte voor een fietser of een auto om een vrachtauto te passeren.

Ontwerpvoertuig	Verkeersruimte horizontaal (m)	
	60 km/h	30 km/h
Ontwerpsnelheid		
Personenauto	2,40	2,05
Vrachtauto	3,30	3,00
Landbouwvoertuig (excl. lading)	3,60	3,30
Motor, scooter	1,50	1,50
Fietser	1,00	1,00

Tabel 5.1 Verkeersruimte naar ontwerpsnelheid⁷

5.2 Netwerkmaatregelen

In eerste instantie is gekeken of het mogelijk is om het vrachtverkeer anders te laten rijden om hiermee het probleem op te lossen. Een mogelijkheid hierbij is het vrachtverkeer om te laten rijden via de Kromme Steeg / De Eng. Hierbij zou het vrachtverbod dat geldt bij de Kromme Steeg opgeheven moeten worden. Uit verkeerskundige inventarisatie blijkt dat hierbij het probleem wordt verschoven in plaats van opgelost. Het vrachtverkeer wordt dan door een woongebied geleid, waardoor de negatieve gevolgen op het gebied van verkeersveiligheid groter worden dan in de huidige situatie. Aanbevolen wordt om geen systematische maatregelen te nemen.

⁷ Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen (2013)

5.3 Infrastructurele maatregelen

De inschatting is dat het toepassen van infrastructurele maatregelen de meest efficiënte en doelgerichte mogelijkheid is om het probleem op te lossen. Het volledig verbreden van De Eng is gezien de huidige kadastrale grenzen en locaties van bomen geen reële oplossing. Het toepassen van bermverharding en/of passeerhavens is een reëlere oplossing. Hierdoor worden de passeermogelijkheden verbeterd zonder dat de berm kapot wordt gereden. De locatie van de passeerhaven ligt op een strategische locatie voor een bocht, waarbij vrachtverkeer en gemotoriseerd elkaar eenvoudig kunnen passeren. Het toepassen van bermbeton (60 cm) is een mogelijkheid om het rijbaanprofiel te optimaliseren voor



Figuur 5.2 Toepassen passeerhaven en bermbeton

vrachtverkeer. Hierdoor heeft vrachtverkeer betere uitwijkmogelijkheden, zonder dat ze onverharde berm kapot rijden. Ter hoogte van De Eng 37 zijn geen maatregelen mogelijk. De aanwezigheid van de bomen zorgt er voor dat het aanbrengen van bermbeton niet mogelijk is. Het probleem ter hoogte van De Eng 37 zal dus niet volledig opgelost kunnen worden, maar wel worden verminderd door op de andere locaties de passeer- en uitwijkmogelijkheden te verbeteren.

Een ontwerp van de te nemen maatregelen is te vinden in het bijgeleverde document: *GTi2001-04-101 c1.0 Maatregelen De Eng*.

5.4 Verkeerskundige maatregelen

Specifieke verkeerskundige maatregelen (zoals het toepassen van eenrichtingsverkeer of verboden/geboden) hebben onvoldoende invloed in het verminderen van het probleem. Dit type maatregelen zullen het probleem alleen maar versterken en/of verschuiven naar een andere locatie. Wel wordt aanbevolen om een parkeerverbod voor vrachtwagens en bussen (zie figuur 5.3) toe te passen ter hoogte van de aan te brengen passeerhaven (zie figuur 5.2). Hiermee wordt voorkomen dat de passeerhaven wordt gebruikt als vrachtwagenparkeerplaats. In de huidige situatie zijn op de betreffende locatie ook al parkeerverbodsborden aangebracht (zie figuur 5.4). Naar waarschijnlijkheid zijn deze geplaatst door omwonenden. Deze borden dienen verwijderd te worden, omdat deze niet conform artikel 16 van de wegenverkeerswet zijn geplaatst en deze verkeersborden daarmee onrechtmatig zijn.



Figuur 5.3 E201 bord



Figuur 5.4 Onrechtmatig parkeerverbod

6 CONCLUSIE

Tijdens de juridische verkeersinventarisatie van De Eng is antwoord gegeven op de onderzoeksvragen zoals beschreven in de inleiding. Allereerst blijkt dat er een raadsbesluit is genomen waarin de Gemeente Tiel de bestemmingsplanwijziging ter hoogte van De Eng 35 heeft goedgekeurd. Op basis van het raadsbesluit is te concluderen dat het bedrijf rechtmatig, volgens het bestemmingsplan, haar activiteiten mag uitvoeren. De gemeente heeft geen verkeerskundige voorwaarde/opmerkingen hierover gemaakt.

Daarnaast blijkt dat de gemeente Tiel op basis van artikel 2:15 van de APV de mogelijkheid heeft om de bewoners van De Eng 37 te verzoeken de paaltjes te verplaatsen (0,50 meter vanaf de rijbaan) of te verwijderen. Op basis van de CROW-richtlijnen blijkt dat er wel degelijk sprake is van hinder/gevaar voor de weggebruikers. De objecten ter hoogte van De Eng 39 zijn aangebracht op gemeentegrond, waardoor de gemeente Tiel op basis van de wegenwet mag beslissen wat hiermee gaat gebeuren. Op basis van de CROW richtlijnen wordt vanuit verkeersveiligheidsperspectief aanbevolen om de geul op te vullen en de objecten 0,50 meter vanaf de rijbaan te verplaatsen óf te verwijderen.

Vanuit juridisch perspectief heeft de gemeente Tiel een zorgtaak richting haar burgers. Ze moet hierbij redelijkerwijs omgaan als het gaat om beheer en onderhoud van de bomen. De bewoners van De Eng 35 geven aan dat het vrachtverkeer overlast ervaart van de takken. Aanbevolen wordt om de takken zodanig te snoeien dat vrachtverkeer hier geen last van heeft.

Volgens de CROW-richtlijnen blijkt dat de Eng te smal is ingericht. Ervan uitgaande dat er 10 vrachtwagens per dag over De Eng rijden is de kans aanwezig dat een auto of fietser niet kan passeren. De Gemeente Tiel heeft als wegbeheerder een verantwoordelijkheid om het probleem aan te pakken. Aanbevolen wordt om infrastructurele maatregelen te treffen (toepassen bermverharding en passeerhaven) om de passeermogelijkheden op de Eng te verbeteren.



Megaborn

techniek met beleid

bezoekadres

Steenweg 17b • 4181 AJ Waardenburg

Linie 608 • 7325 DZ Apeldoorn

Brieltjenspolder 28b • 4921 PJ Made

Hanzeweg 21 • 2803 MC Gouda

correspondentieadres

Postbus 56 • 4180 BB Waardenburg

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com

VERKEER INFRA MOBILITEIT