

No. 120

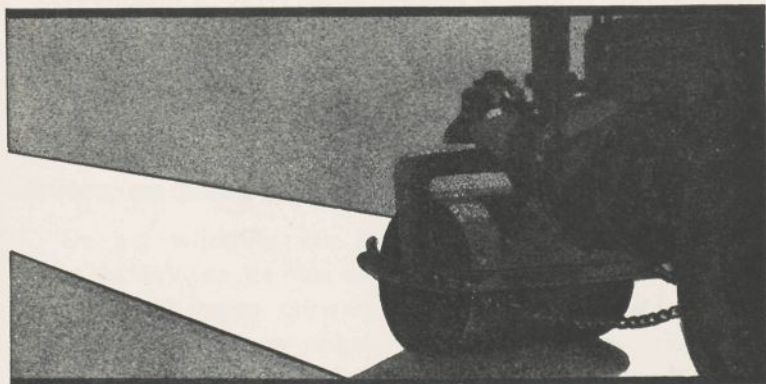
15 - 7 - '33

PUBLICATIE

VAN DE

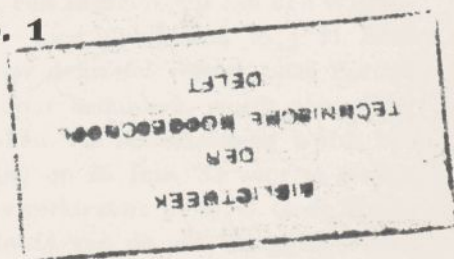
NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

**CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.**



VERGADERINGEN VAN DEN WEGENRAAD

No. 1



A.C. NIX & CO. BANDOERN

1911

PUBLICITY

FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
U. S. DEPARTMENT OF JUSTICE

CENTRAL INVESTIGATION
BUREAU OF INVESTIGATION



CENTRAL INVESTIGATION
BUREAU OF INVESTIGATION

SAMENVATTING VAN HET VERHANDELDE IN DE VERGADERINGEN VAN DEN WEGEN- RAAD OP 25 JUNI 1933.

Opening.

Na de opening der vergadering en begroeting der leden wordt herdacht het kort te voren overleden lid van den Wegenraad, ir. A. H. J. Koreman.

Notulen.

De notulen worden na eenige kleine wijzigingen goedgekeurd.

Statuten en H. R.

De a.s. wijziging van statuten en huishoudelijk reglement der N.I.W.V. en de van enkele zijden voorgestelde wijzigingen in de aanhangige ontwerpen worden behandeld, naar aanleiding waarvan op enkele punten amendementen worden opgesteld, welke op de alg. vergadering namens den Wegenraad zullen worden voorgesteld.

Mutaties Wegenraad.

Wegens het ontvallen van een aantal leden aan den Wegenraad: ir. A. H. J. Koreman door overlijden, ir. J. H. Blok en prof. van J. Gelderen door definitief vertrek naar Europa en ir. A. R. W. Kerkhoven door bedanken, wordt aanvulling van den Wegenraad besproken. Na beraadslaging wordt besloten aan de alg. vergadering op 26 Juni '33 voor te stellen als lid van genoemd college te verkiezen: ir. W. G. G. de Blauw (opvolger van ir. Blok als Hoofd van de afd. Bruggen, wegen

en gebouwen bij den Prov. Waterstaat van Oost-Java) en prof. ir J. J. I. Sprenger (hoogleraar in de waterbouwkunde aan de Techn. Hoogeschool te Bandoeng), terwijl machtiging zal worden gevraagd om de vacature, ontstaan door het overlijden van ir. Koreman nader te doen aanvullen.

Boetonic.

Na uitvoerige bespreking, wijziging en aanvulling van het desbetreffend rond gezonden ontwerp wordt vastgesteld een N.I.W.V.-publicatie betreffende „Boetonic”, welke zoo spoedig mogelijk het licht zal zien. Aangaande dit belangrijke onderwerp moge voor meer gedetailleerde beschouwingen verwezen worden naar deze publicatie (No. 121).

Intern. Wegencongres.

De aandacht der leden van den Wegenraad, welke prae-adviezen voor het a.s. internationale wegencongres zullen uitbrengen, werd gevestigd op de data, waarop inlevering dezer adviezen moet zijn geschied.

Verslag v/d vergaderingen v/d Wegenraad.

Wat betreft de kwestie van het in ruimeren kring bekend stellen der in de vergaderingen van den Wegenraad gevoerde besprekingen, werd besloten dat voortaan, naast de uitvoerige notulen, een korte samenvatting van het behandelde met de genomen beslissingen zal worden opgesteld en deze samenvatting aan de leden van den Wegenraad zal worden ter hand gesteld als officieele mededeeling omtrent de vergadering; eventueel zal dit excerpt in een publicatie der vereeniging kunnen worden bekend gesteld.

Wegverkeersverordening — Beperking v/h verkeer door openbare gemeenschappen.

Naar aanleiding van door de leden van den Wegenraad gestelde vragen werd door den vertegenwoordiger der N.I.W.V.

in de wegverkeerscommissie (W. V. C.) een uiteenzetting gegeven over de bevoegdheid van bestuursorganen tot het treffen van zekere beperkingen van het verkeer op bepaalde wegen.

Volgens art. 88 lid 2 der W. V. V. mogen voor wegen, die ingedeeld zijn in wegklasse I, II, III of IV de wegbeheerders voorschriften uitvaardigen omtrent de toelating van rij- of voertuigen, geen motorrijtuigen zijnde. Omtrent motorvoertuigen mogen dus voor deze wegen geen beperkende bepalingen worden gemaakt, behalve in zooverre, dat lid 1 van dit artikel aan de wegbeheerders de bevoegdheid geeft te bepalen, dat op wegen van de klassen IV, III, II en I geen aanhangwagens met een asbelasting grooter dan onderscheidenlijk 1500, 2500, 3500 en 5000 kg, gekoppeld aan motorrijtuigen worden toegelaten.

Indien de bevoegde autoriteiten zouden meenen, dat verkeer met een of meer soorten rij- en voertuigen (b.v. autobussen, vrachtauto's en/of vrachtauto's met aanhangwagen) op de wegen der klassen I, II, III en IV de veiligheid van het verkeer in gevaar brengt, kan zij daaraan dus niet tegemoet komen, door voor deze voertuigen beperkende bepalingen (b.v. inzake voertuigafmetingen) uit te vaardigen.

Zij zal echter wel de rijsnelheid van een of meer dezer voertuigsoorten mogen beperken tot 40 km/h (W. V. V. art. 10 lid 2). Indien plaatselijke omstandigheden dit op gevaarlijke weggedeelten eischen, kunnen zelfs aan alle rij- en voertuigen maxima van 40, 25 of 15 km/h worden opgelegd (W. V. V. art. 10 lid 3). Is ook dit niet voldoende, dan kunnen, althans voor zoover het doorgaand verkeer daardoor niet zonder noodzaak belemmerd wordt, bedoelde wegen voor verkeer met een of meer soorten rij- en voertuigen geheel gesloten worden (W. V. V. art. 6 lid 2).

Voor wegen, ingedeeld in klasse V kunnen, volgens de W. V. V. art. 88 lid 3 de wegbeheerders voorschriften uitvaardigen omtrent de toelating van rij- en voertuigen. Deze

bepaling slaat dus ook op motorrijtuigen, hetgeen mede blijkt uit de tegenstelling van dit lid 3 tegenover (het reeds eerder aangestipte) lid 2 van hetzelfde artikel.

Hoe ver deze bevoegdheid gaat (in verband met de voorschriften betreffende hoogte, breedte en lengte van rij- of voertuigen in art. 27 der W. V. V.) zal slechts door een test-case definitief kunnen worden beslist. De bevoegdheid schijnt echter ruim te zijn bedoeld en dus zouden voor de wegen der klasse V ook op deze punten, alsmede betreffende het rijden met aanhangwagens, nadere voorschriften uitgevaardigd kunnen worden. *)

Voorts werd erop gewezen, dat de in art. 87 lid 4 der W. V. V. genoemde betrekking tusschen asafstanden en max. asbelastingen niet is ontworpen om zonder meer gebezigd te worden als belasting-schema voor bruggen. Wel kunnen de uit art. 87 volgende maxima dienst doen door deze in een redelijk belastingschema in te vullen.

*) Bovenstaande uiteenzettingen kunnen nog als volgt aangevuld worden.

Bij den opzet der nieuwe verkeerswetgeving is met art. 88 lid 3 der W. V. V. niet bepaald beoogd, daarmede aan de wegbeheerders de bevoegdheid te geven omtrent de afmetingen der motorrijtuigen op de wegen der klasse V bepalingen te maken, doch is meer gedacht aan de zwaarte dezer voertuigen.

Toch schijnt een bevoegdheid tot het beperken der afmetingen op de minst belangrijke wegen niet ongewenscht. Volgens art. 6 lid 2 der W. V. V. is immers wel de verder reikende bevoegdheid gegeven tot gedeeltelijke of geheele sluiting van bepaalde wegen. Indien men nu voor een zeer weinig belangrijken (en dus veelal smallen) weg (van klasse V) niet de bevoegdheid heeft de voertuigbreedte ook voor motorrijtuigen te beperken, dan zal men met 't oog op de veiligheid er wellicht toe moeten komen dezen weg voor het verkeer met autobussen en/of vrachtauto's te sluiten, terwijl dit niet zal behoeven, indien de breedte daarvan tot op een passende maat beperkt kan worden.

Waar dus wel de verst strekkende bevoegdheid tot sluiting is verleend (art. 6 lid 2) is het wel gewenscht, dat (voor de minder belangrijke wegen) ook de minder verreikende bevoegdheid tot beperking bestaat, om niet te spoedig gedwongen te zijn den meest ingrijpenden maatregel te hanteeren.

W. V. V. - Wegbebakening.

Medegedeeld werd verder, dat naar het voorloopig oordeel der W. V. C. het ter voldoening aan de bepalingen der W.V.V. niet noodzakelijk is, op elken weg door middel van een bord aan te geven tot welke wegenklasse deze weg behoort. Zulks zou, nog afgescheiden van de groote kosten, ook niet doeltreffend zijn, daar de chauffeur van een vrachtauto, die opdracht heeft zich naar een bepaald doel te begeven, toch niet zonder meer een gedeelte van de vervoerde goederen onderweg zou kunnen afladen als hem bleek, dat hij op een wegenklasse kwam, waarop zijn voertuig niet zou zijn toegelaten. Kennis omtrent de wegenklassen is dus niet belangrijk voor den voertuigbestuurder, maar voor den expeditie, die den vrachtauto uitzendt.

Volstaan zal kunnen worden met het verkrijgbaar stellen van kaarten of staten, waarop het publiek de ten deze noodige inlichtingen kan vinden.

Wat betreft het plaatsen van bakens, welke voor een wegekruising waarschuwen, wordt er op gewezen, dat men geenszins verplicht is deze bij alle kruispunten te plaatsen (hetgeen in steden geheel ondoenlijk zou worden), maar dat deze bakens alleen bij die kruisingen geplaatst zullen worden, waar men zulks in verband met de veiligheid noodig acht.

Karrenwegen.

Behandeld werd de plaats van bijzondere karrenstrooken in het dwarsprofiel van den weg. Op verschillende wegen komt het voor, dat deze strook zich niet steeds aan één zijde van den weg bevindt, maar op achtereenvolgende weggedeelten van links naar rechts omwisselt.

Zulks kan, vooral bij avond, gevaar opleveren, daar zoo de bestuurder van een motorvoertuig niet zeker is, aan welke zijde hij een vrachtkar zal moeten passeeren.

Al zou het daarom uit dezen hoofde beter zijn de karrenstrook, indien deze niet duidelijk van het overige deel van het rijvlak is afgescheiden, te beschouwen als één geheel met de rest van het rijvlak (en daarop dus de algemeene „links-houden”-regel te laten gelden) zoo werd toch erkend, dat een dergelijke verandering voor die gebieden, waar zoowel het verkeer als het wegbeheer zich geheel op de afzonderlijke karrenstrook heeft ingesteld, niet zonder meer kan worden aanbevolen. Tevens werd gewezen op analoge situaties in Holland bij aan één zijde van den weg gelegen rijwielpaden, wier oppervlak aan de gewone wegverharding aansluit.

Besloten werd, dat nagegaan zal worden of er mogelijkheid bestaat, te komen tot meerdere unificatie t.o.v. de plaats van de karrenstrook in het dwarsprofiel van den weg en dat, bij al dien zulks mocht blijken, in samenwerking met de Kon. N.I. Motor Club ten deze meerdere uniformiteit zal worden gepropageerd.

Verkeerstellingen op buitenwegen.

Uitvoerig werd behandeld hetgeen bij verkeerstellingen, bezien van uit wegbeheerders oogpunt, wenschelijk en bereikbaar werd geacht. Een weergave van de inzichten van den Wegenraad ter zake was vooral wenschelijk, aangezien het onderwerp „verkeerstellingen” (dat reeds eerder in de N.I.W.V. een onderwerp van studie uitmaakte, zie Publ. 58 en 91) niet alleen voor den wegbeheerder belangrijk is, maar ook voor de autoriteiten, die verkeerskwesties hebben te beoordeelen. Als zoodanig heeft de sinds kort in het leven geroepen Wegverkeerscommissie aan deze aangelegenheid dan ook reeds dadelijk haar interesse gewijd.

De bedoeling van de gehouden besprekingen was dus eenerzijds te komen tot een grootere eenvormigheid op het gebied der verkeerstellingen tusschen de wegbeheerders onderling en anderzijds den vertegenwoordiger der N.I.W.V. in de

W. V. C. in staat te stellen, aldaar de wegbeheerders-meeningen ter zake te kunnen weergeven.

Inzake de telling-frequentie werd algemeen aanvaard, dat jaarlijksche telling nagestreefd dient te worden en ook uitvoerbaar wordt geacht, vooral indien hiervoor weinig ontwikkeld personeel kan worden gebezigd, hetgeen op grond van ter zake genomen proeven mogelijk schijnt, indien de telling niet ingewikkeld is.

Uitgebreide, zeer gedetailleerde tellingen met groote tusschenruimten, aangevuld met in die tusschenperioden telling op een beperkt aantal telpunten, werd niet aanbevelenswaardig geacht, daar dit bezwaarlijk zoo zal kunnen worden ingericht, dat deze telling op een klein aantal punten een betrouwbaar beeld van het geheele verkeer geeft.

Bij langere tusschenpoozen dan één jaar ware er in elk geval de hand aan te houden, dat de perioden in de onderscheiden ressorten elkaar niet overlappen, maar samenvallen, zoodat steeds cijfers voor één geheel jaar van heel Java, c.q. mede van de Buitengewesten, kunnen worden verkregen.

Inzake voertuigindeeling was men éénstemmig van oordeel, dat als een minimum moet worden beschouwd de onderscheiding van :

- 1) personen-rijtuigen ;
- 2) vrachtkarren ;
- 3) personenauto's ;
- 4) autobussen ;
- 5) vrachtauto's ;
- 6) idem + aanhangwagens.

Aanbevolen werd daarbij op te nemen de aantallen rijwielen en motorrijwielen, al waren er enkelen, die de telling der rijwielen niet op alle buitenwegen noodzakelijk achtten. Driewielige motorvoertuigen (demmo's enz.) zouden voorloopig zijn mede te rekenen als personenauto's.

Het meerendeel der vergadering achtte het niet goed mo-

gelijk — gezien de vorgestelde aanbeveling tot het bezigen van weinig ontwikkeld personeel — de tellers onderscheid te doen maken tusschen voertuigen voor openbaar en die voor privé-verkeer.

Omtrent de aan de voertuigen toe te kennen gewichten werd nog niet tot een vaste door den Wegenraad aan te bevelen gedragslijn besloten en in nadere overweging genomen een voorstel, om voor motorvoertuigen de aan te nemen gewichtscijfers te doen afhangen van de klasse van den betrokken weg waarop geteld wordt (zulks op grond van de overweging, dat het *gemiddeld* gewicht, dat aan beladen vrachtauto's op een bepaalden weg is toe te kennen, uiteraard beïnvloed wordt door de op die weg toegelaten maximum asbelasting) en voor vrachtkarren de gewichtscijfers regionaal te doen vaststellen, ten einde de typische verschillen der grobakbelading in de onderscheiden landstreken in Indië tot hun recht te laten komen.

Wat betreft de weergave der resultaten meende men, dat voor de wegbeheerders in eerste instantie in aanmerking komt weergave op kaarten, zoodat voor elk weggedeelte de verkeersbelasting in tonnen (gesplitst in motorische en fysieke tractie) is af te lezen. Voorts zal nagegaan worden of op deze kaarten ook de aantallen der verschillende voertuigen kunnen worden vermeld, ten einde de bruikbaarheid ervan voor andere doeleinden te verhoogen.

Bij het bureau der N. I. W. V. kunnen verkeerskaarten als hier bedoeld worden verkregen à f 1.— per blad.

Voor aflevering is thans gereed: verkeerskaart van het provinciale wegennet op Java en Madoera op schaal 1:500.000 in 3 bladen, met aangifte van zoowel fysiek als motorisch verkeer in tonnen.

en
te
or

en
e-
en
e-
en
g,
op
dt
or
n,
de
en

at
nt
er-
ke
ze
en
n-

ld
le
et

1990

1999