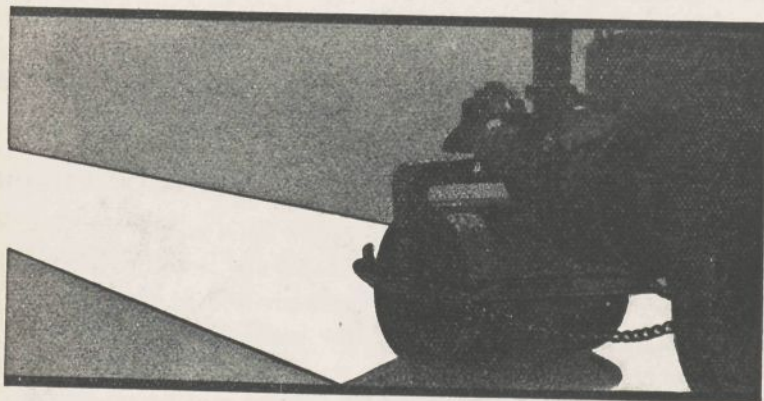


No. 126

25 - 1 - '34

PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.



VERGADERINGEN VAN DEN
WEGENRAAD

No. 2

A. O. RIZARD, BAARDE



VERGADERINGEN VAN DEN

HOOG RAAD

no. 2

SAMENVATTING VAN HET VERHANDELDE IN DE VERGADERINGEN VAN DEN WEGENRAAD OP 14 JANUARI 1934.

Opening.

Na de opening der vergadering werden de leden en speciaal zij, die van elders of voor het eerst ter vergadering waren gekomen, door den voorzitter begroet.

Notulen.

De notulen werden goedgekeurd.

Mutaties Wegenraad.

In de plaats van wijlen ir. Koreman is als lid benoemd ir. H. Westbroek, die bij den gemeentedienst van Semarang de functie van ir. Koreman vervult.

Wegens de opheffing van de functie van Hoofd der Afdeling Wegen, Bruggen en Gebouwen bij den Provincialen Waterstaatsdienst heeft ir. W. G. G. de Blauw, die deze functie vervulde, zijn lidmaatschap van den Wegenraad neergelegd. In zijn plaats werd benoemd ir. M. Valkenburg, onderhoofd van genoemden dienst.

Rekening 1933.

De voorloopige opgave der financieele resultaten over 1933 met balans per 31 Dec. van dat jaar werden besproken, waarna het dag. bestuur gemachtigd werd de stukken in dezen vorm aan de algemeene vergadering ter goedkeuring aan te bieden.

Begrooting 1934.

De ontwerp-begrooting voor 1934 werd uitvoerig behandeld en eveneens aan het dag. bestuur machtiging verleend deze aldus aan de algemeene vergadering ter vaststelling voor te leggen.

Algemeene Vergadering 1934.

Besloten wordt de algemeene vergadering in beginsel op 26 Maart of 9 April 1934 te houden.

Door het volgens het nieuwe reglement voorgeschreven tijdstip der algemeene vergadering in Maart of April is de verdeling der vergaderingen van den Wegenraad over het geheele jaar ongunstiger geworden, daar met 't oog op de behandeling der begrooting de vergadering omstreeks het jaareinde onmisbaar is. Getracht zal worden desondanks met twee vergaderingen per jaar van het college te volstaan. Indien mocht blijken, dat in den termijn Maart — December urgente kwesties te lang onbehandeld zouden moeten blijven, zal overwogen worden, of een vergadering omstreeks Augustus mogelijk is.

Positie-regeling N. I. W. V.-personeel.

Ter vervulling van het hiertoe strekkende verzoek, dat uit de vorige algemeene vergadering tot den Wegenraad is gericht, werden de door het dag. bestuur naar voren gebrachte mogelijkheden ter zake onderzocht en dit gemachtigd op de a.s. algemeene vergadering omtrent de resultaten van dit onderzoek mededeeling te doen.

Wijziging I. T. A. E. 1927.

Aangaande het wijzigen der bestaande teer- en asphaltvoorschriften van de N.I.W.V. waren door het dag. bestuur uitvoerig toegelichte voorstellen in den Wegenraad gebracht.

Daar bleek, dat de leden zich hiermede geheel konden vereenigen, werden de nieuwe voorschriften aldus vastgesteld. Zoo spoedig mogelijk zullen deze als publicatie der N.I.W.V. worden verspreid.

W. V. V.-Wegenklassen.

Uitvoerig werd besproken het ter kennis van den Wegenraad gekomen bezwaar, dat in enkele streken is ondervonden bij de indeeling der bestaande wegen in de klassen der W.V.V. Dit bezwaar heeft zich voorgedaan, waar op een bestaanden weg tot voor 1 Sept. '33 was toegelaten een max. asbelasting, gelegen tusschen twee der klassegrenzen van de W. V. V. (in de praktijk tusschen de grenzen van 2000 en 3500 kg). De betrokken wegbeheerder stond dan voor de keus, of de toe te laten asbelasting te verhoogen tot het z.i. in enkele gevallen ontoelaatbare maximum van 3500 kg, of op den betrokken weg de maximum asbelasting te verminderen tot 2000 kg. In verschillende gevallen is (mede met 't oog op de tegenwoordig krappe onderhoudsfondsen) tot het laatste besloten, waardoor het over dien weg plaats vindende vervoer een belemmering ondervindt, die uitsluitend het gevolg is van de getroffen administratieve indeeling en uit technisch oogpunt voor den weg niet noodzakelijk is.

Wel is bij speciale vergunning overschrijding der klasse-maxima geoorloofd, doch een dergelijke dispensatie (m. b. t. een bepaald voertuig voor één of meer ritten van dat voertuig) wordt in de praktijk slechts verleend voor auto's, die bij het in werking treden der W.V.V. reeds op het betrokken traject in gebruik waren, en niet voor nieuwe voertuigen.

Ofschoon hierdoor de vervoerders op de betrokken wegen in den aanvang zijn tegemoet gekomen neemt dit niet weg, dat bij noodzakelijke vervanging van bestaande auto's en bij het bedrijf van nieuwe vervoerders vorenbedoelde belemmering weer ten volle wordt ondervonden.

Als resultaat der besprekingen in den Wegenraad bleek in dit college de meening te heerschen, dat, zonder te treden in beoordeelingen van de verdeling der bestaande wegen in de W. V. V.-klassen (hetgeen aan den betrokken technischen dienst moet blijven voorbehouden) in het algemeen maatregelen zullen moeten worden getroffen, waardoor het mogelijk gemaakt wordt de wegen ten volle te benutten voor zoover hun sterkte dit toelaat en het niet in een richting te leiden, waarbij de vervoerders in de capaciteit hunner voertuigen getroffen worden uitsluitend t. b. v. eenige administratieve indeeling.

Zulks zou mogelijk zijn, indien ten deze een standpunt werd ingenomen, waarbij bijzondere afwijkingen van de gestelde maximum asbelastingen niet alleen voor bepaalde voertuigen mogelijk worden gemaakt, doch (als overgangsmaatregel) ook voor bepaalde wegen konden worden ingesteld t. b. v. alle voertuigen op dien weg; een dergelijke toepassing van uitzonderingsbepalingen, ten einde het bestaande wegennet aan een klasse-indeeling te kunnen aanpassen werd reeds voorheen (bij het overleg ter zake met B. O. W. en provinciale waterstaatsdiensten) door de N. I. W. V. voorgestaan.

W. V. V. - Toelating van voertuigen op verschillende klassen.

Mede in verband met het voren weergegeven punt werd behandeld de vraag, of het ingevolge W. V. V. art. 28 (1) op een vrachtauto (of autobus) aangegeven wegklasse-no. bindend is voor het al of niet toelaten van het voertuig op de wegen van verschillende klassen, of dat daarbij alleen gelet moet worden op de grootte der werkelijke asbelasting, die het voertuig op het betrokken moment bezit. Volgens de eerste opvatting mag een vrachtauto met b.v. een III alleen rijden op de wegen van de klassen I, II en III en (zonder dispensatie) nimmer op een weg van klasse IV. Het no. op

het voertuig is dan een directe aanwijzing, of overtreding van dit voorschrift plaats vindt. Volgens de tweede beschouwingswijze mag een dergelijke vrachtauto wel op wegen van klasse IV rijden, als de asbelasting daarbij maar niet grooter is dan het voor klasse IV geldend maximum van 2000 kg. Het no. op het voertuig is dan niet meer dan een aanwijzing, of men met een voertuig te doen heeft, dat eigenlijk op den betrokken weg thuis behoort of niet, in welk laatste geval een eventueele overtreding door nagaan der asbelasting moet worden geconstateerd.

De meeste leden van den Wegenraad gaven de voorkeur aan laatstbedoelde opvatting, daar anders het wegverkeer h.i. onnoodig belemmerd wordt, o.a. doordat voertuigen met een III, zelfs als zij geheel leeg zijn (waarbij de achterasbelasting ver onder de 2000 kg valt), niet over een klasse-IV-weg zouden mogen rijden.

Dat bij deze opvatting wegen van het voertuig noodzakelijk is om een overtreding te kunnen constateeren, werd niet als overwegend bezwaar gevoeld, daar ter contrôle op de naleving der wegklasse-voorschriften dit wegen toch noodzakelijk is, omdat anders ook auto's die wel in de betrokken wegklasse thuis behooren (b.v. een auto III op een weg van klasse III), door overbelasting van het voertuig te zware wieldrukken kunnen opleveren. Het bezwaar dat het systeem van wegklasse no's zou worden prijs gegeven voor dat der werkelijke asbelastingen, werd niet als principieel beschouwd. Trouwens is in de W. V. V. voor de wegen der klasse V zulks toch ook reeds geschied.

W. V. V.- Wegbebakeningssysteem.

Besproken werden de moeilijkheden, die worden gevonden door de groote verscheidenheid, welke speciaal bij de verbodsbakens blijkt te kunnen bestaan.

Gewezen werd op de principieele oorzaak van dit bezwaar, dat voortspruit uit het feit, dat in de W. V. O. en W. V. V. op verschillende punten aan lagere overheden de bevoegdheid is verleend aanvullende verkeers-voorschriften uit te vaardigen (die veelal door verbodsbakens zullen moeten worden aangegeven). Daarnaast heeft men voor bebakening gekozen het Volkenbondssysteem, dat niet met opschriften maar met symbolische teekens werkt. De toegepaste decentralisatie leidt nu tot groote verscheidenheid in verbodsbepalingen, terwijl het symbool-systeem, om duidelijk begrijpelijk te blijven, niet te sterk uitgebreid mag worden.

De Wegenraad gaf te kennen, dat z. i. op dit punt gestreefd zal moeten worden naar groote (zelf)beperking bij het uitvaardigen der plaatselijke verbodsbepalingen, opdat men zal kunnen komen tot een soort normalisatie, waardoor met gebruik van een beperkt aantal verbodsbakens de in de praktijk meest noodige verbodsvormen zullen kunnen worden aangegeven.

W. V. V. - Voorrangsbakens.

Eveneens werd besproken het z.g. voorrangsbaken. Hoewel ook bij dit baken een veelvuldig gebruik niet wenschelijk werd gevonden (o.a. wegens de psychologisch minder sterke werking door het herhaalde voorkomen er van) was de Wegenraad van oordeel, dat, waar de plaatsing dezer bakens door de Regeering aan de K. N. I. M. C. is opgedragen, er voor den Wegenraad geen aanleiding bestaat ten dezen opzichte thans bepaalde uitspraken te formuleeren.

Analyses van wegwerken.

Ten slotte werd behandeld de kwestie van analyses der verschillende soorten wegwerk. De bekende „grondslagen” der B. O. W. geven slechts zeer weinig op het gebied van wegenbouw, terwijl m. b. t. asphaltwegconstructies daarin

destijds vanzelfsprekend nog niets kon worden vermeld.

In het algemeen kwam de Wegenraad tot de conclusie, dat eenerzijds het vaststellen van dergelijke analyses door een centraal lichaam als de N.I.W.V. nut kan hebben, speciaal in gevallen, waar eenheidsprijzen van werken nog niet in de praktijk bekend zijn. Anderzijds bestaat echter het gevaar, dat bij dergelijke analyses door de ver doorgevoerde specificatie men veelal komt tot hogere totaalprijzen per constructie-eenheid dan in de praktijk mogelijk blijken. Deze aangelegenheid zal nader in behandeling worden genomen.

In verband met dit punt werden voorts beschouwingen gehouden in hoeverre het mogelijk zou zijn deze analyses uit te breiden, ten einde tevens te komen tot richtlijnen die aangeven, welke wegconstructies in bepaalde gevallen in 't algemeen de voorkeur verdienen.

