

## **Reactie Rijkswaterstaat op opmerkingen en vragen van de VNG op het Toetsingskader Objecten langs auto(snel)wegen**

Rijkswaterstaat wil de gemeenten die hebben gereageerd op het toetskader van harte bedanken. De opmerkingen waren deskundige en nuttig om het stuk verder te verbeteren. Onderstaand is uitgewerkt hoe Rijkswaterstaat het commentaar heeft verwerkt. Rijkswaterstaat heeft in de tussentijd besloten om het toetskader te bestempelen als "Handreiking" (voor vergunningverlening). Om die reden wordt in de antwoorden gesproken van "Handreiking".

### **Algemene reactie**

Een aantal opmerkingen had betrekking op bevoegdheden. De handreiking treedt niet in de bevoegdheden van de gemeente. Hij probeert wel het element verkeersafleidende werking (in relatie tot verkeersveiligheid) als belangrijk afwegingselement in de gemeentelijke vergunningverlening en het belang van overleg met RWS daarover, te benadrukken.

### **Algemene opmerkingen**

In zijn algemeenheid zijn er nog een aantal vragen/opmerkingen, waarop mogelijk bij het aanpassen van het toetsingskader in kan worden gegaan:

1. Wie is bevoegd gezag bij de vergunningverlening (in het kader van de Wabo)? Het blijkt nu nog onvoldoende uit de tekst, is eigendom leidend (bv eigendom Rijkswaterstaat, dan bevoegd gezag?)

*Bevoegd gezag bij vergunningverlening verandert niet door de handreiking. De activiteit (in de regel een bouwwerk) op grondgebied van een gemeente heeft in de regel een Wabo-vergunning (voorheen de bouwvergunning of aanlegvergunning). Principieel verandert er voor de gemeente dus niets. Rijkswaterstaat wil graag dat de gemeente met overweging (in relatie tot afleiding en verkeersveiligheid als dit aspect relevant lijkt op basis van de handreiking) en zo mogelijk pas na overleg met Rijkswaterstaat besluit over een vergunningaanvraag voor een object langs de auto(snel)weg. Wie eigenaar is van het bouwwerk is niet relevant. Het gaat om de activiteit. Die is (al dan niet) vergunningplichtig.*

2. Als RWS bevoegd gezag is, betekent dit dat het hele proces van vergunningverlening wordt overgenomen van de gemeente (dus procedure omgevingsvergunning)?

*RWS is nooit bevoegd gezag voor de WABO-vergunning (we hebben nooit een bouwvergunning verleend), dat is B&W van een gemeente (op hier niet relevante uitzonderingen na). Rijkswaterstaat is altijd bevoegd gezag voor de Wbr-vergunning. Maar deze bevoegdheid strekt slechts tot ons beheergebied; daar buiten geldt de Wbr niet.*

3. Wat wordt bedoeld met de uniformiteit bij de inrichting van stroomwegen; is dit per plaats, per provincie, per regio? En moet hierbij gedacht worden aan b.v. de profilering van Den Bosch?

*Bedoeld waren ontwerpcriteria, standaarden voorbelijning, bebording, bewegwijzering, etc. Omdat de strekking ook zonder dit zinsdeel uitgelegd kan worden is deze geschrapt.*

4. Wordt met een Wbr vergunning een omgevingsvergunning bedoeld?

*Nee, WABO-vergunning en Wbr-vergunning zijn 2 aparte vergunningstelsel, gebaseerd op 2 verschillende wetten met verschillende afwegingscriteria en met 2 verschillende bevoegde gezagen.*

5. Hoe breed is de zone op basis waarvan het kader geldt: 20, 30 of 40 m?

*Onder het toepassingsgebied in hoofdstuk 1 is toegevoegd: "De handreiking is van toepassing op autosnelwegen en autowegen en daarbij het gebied langs de weg waarbinnen objecten redelijkerwijs goed zichtbaar zijn voor bestuurders."*

*We kunnen ons voorstellen dat een standaardbreedte helpt om snel te kunnen bepalen of de Handreiking toegepast moet worden. Voor afleiding is deze breedte echter sterk afhankelijk van de zichtomstandigheden en grootte van objecten waardoor geen standaardantwoord is te geven.*

#### Maatwerk / overgangsregeling

6. Blijft maatwerk voor gemeenten (indien bevoegd gezag) mogelijk?  
*De handreiking treedt niet in de bevoegdheden van de gemeente. Maatwerk blijft mogelijk. Rijkswaterstaat ziet graag dat mogelijke verkeersonveiligheid altijd een belangrijk criterium vormt.*
7. is het mogelijk om een overgangsregeling op te nemen? / Wat komt er aan overgangsbepalingen, ook in verband met mogelijke schadeclaims?  
*Rijkswaterstaat zal de Handreiking nadat deze is vastgesteld toe passen op nieuwe vergunningaanvragen.  
De gemeente houdt de bevoegdheid om zelf een andere overgangsregeling te hanteren en er hoeven geen vergunningen te worden ingetrokken.*
8. Kan er een afwijkingsbevoegdheid worden opgenomen? Is er in bijzondere situaties een ontheffing van het beleidskader mogelijk? Concreet in Eindhoven denken we b.v. aan de Brainport Innovatie Campus (nieuw, noordwesten A2) en High Tech Campus (Zuiden A2) waar we mogelijk ruimte voor een statement (kunstwerk, reclame) willen houden.  
*Idem, zie 7.*

#### Slagboomcriteria (Blz 8 en 9)

9. Wanneer is er sprake van een bewegend beeld; is dit objectief genoeg door te zeggen dat iets 1 keer per kwartier wisselt?  
*Naar aanleiding van deze vraag hebben we het criterium beweging tegen het licht gehouden. Dit heeft geleid tot een aanpassing. Het eerste slagboomcriterium is beperkt tot het tonen van bewegende beelden op digitale billboards. Het tonen van wisselende beelden is onder voorwaarden toegestaan met een maximale wisselfrequentie van 1 beeld per 5 seconden. Het is van belang om goed te beoordelen of de situatie het tonen van wisselende beelden toelaat omdat de wisseling de aandacht lang kan vasthouden. Het is bijvoorbeeld niet aan te bevelen om het toe te staan bij een verhoogde rijtaakbelasting (bijvoorbeeld door de nabijheid van een af- of oprit).*
10. Molens en vlaggen die wapperen in de wind zijn toegestaan; waarom banieren dan niet?  
*Dit probleem is opgelost doordat het eerste slagboomcriterium verder is toegespitst.*
11. Bij objecten die niet mogen verblinden wordt alleen verwezen naar de richtlijn lichthinder deel 2, verzoek om ook te verwijzen naar de richtlijn Lichthinder dl. 4 (dit gaat over reclamelicht).  
*Dat lijkt ons een goede suggestie. Het tweede slagboomcriterium is aangepast.*
12. hoe objectief is de term 'eenvoudige uitingen kunnen worden toegestaan' (pg. 9).  
*Of een uiting 'eenvoudig' is, is inderdaad moeilijk objectief te toetsen. Dat kan een probleem zijn omdat deze tekst onder de slagboomcriteria is geplaatst (die criteria zijn bedoeld voor een helder ja-nee antwoord). De eis is daarom opgenomen als subpunt c van het derde afwegingscriterium. Bij de afwegingscriteria is er ruimte voor interpretatie.*

#### Afwegingscriteria (blz 11 – 14)

13. bij de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving missen we de EHS of groenblauwe mantel (pg. 11); is dit niet van toepassing?  
*We zijn het ermee eens dat EHS een rol kan spelen bij het beoordelen van een vergunning. Bij EHS staat dit minder in relatie tot de aanwezigheid van een auto(snel)weg en de bestuurders die erover rijden. Het criterium ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit is vooral bedoeld om die aspecten van ruimtelijke kwaliteit onder de aandacht te brengen die te maken hebben met het beeld dat bestuurders ervaren als ze over de weg rijden.*
14. Bij de ruimtelijke kwaliteit wordt verwezen naar de snelwegpanorama's. Met de ontwerp structuurvisie infrastructuur en ruimte (ministerie I&M) vervallen de snelwegpanorama's. Dit onderdeel moet inderdaad geactualiseerd worden. We hebben in de tekst opgenomen dat dit beleid mogelijk overgenomen zal worden door provincies.
15. bij de voorbeelden op pg. 14 missen we de nieuwe windturbines die je de laatste tijd steeds meer op gebouwen ziet verschijnen  
*Een vergunningaanvraag voor een dergelijk object is ook langs een auto(snel)weg denkbaar. Het voert echter te ver om voorbeelden van alle mogelijk objecten toe te voegen.*

16. de kansberekening op pagina 20 houdt geen rekening met piekmomenten, files, drukte in de nacht, daadwerkelijk gereden snelheid en is daarom een lastige maatstaf.  
*Dit tekstdeel is komen te vervallen doordat het eerste slagboom- en het derde afwegingscriterium is aangepast.*



## **Reactie Rijkswaterstaat op de zienswijze van de Reclamebranche ten aanzien van het Toetsingskader Objecten langs auto(snel)wegen**

heeft namens de Branchevereniging Informatie- en Communicatiemedia Hoofdinfrastructuur (Brancheorganisatie BICH) een zienswijze ten aanzien van het toetsingskader (verder genoemd 'De handreiking') ingediend. Deze is door Movares verwerkt in het stuk 'Toets 'Kader Afleidende objecten langs Auto(snel)wegen'.

Rijkswaterstaat wil de Branchevereniging van harte bedanken voor de uitgebreide toelichting en het feit dat ze in korte tijd deze deskundige zienswijze heeft weten mogelijk te maken. De handreiking betreft naast reclameobjecten ook andere typen objecten zoals winturbines en kunstuitingen. Deze reactie is beperkt tot reclame. De reactie van Rijkswaterstaat is cursief opgenomen.

### Hoofdstuk 1 Inleiding

In de Inleiding van het rapport van Movares wordt aandacht gevraagd voor de omvang van de problematiek van afleiding door reclame. Deze was in de vorige versie van de Handreiking nog onvoldoende expliciet uitgewerkt.

*Reactie: We hebben hiervoor in hoofdstuk 3 (waarin de onderbouwing van het kader is beschreven) een inleiding toegevoegd.*

In de inleiding van het rapport van Movares wordt een vergelijking tussen wegtypen getrokken waarbij de autosnelweg door kenmerken als scheiding in verkeersstromen als relatief veilig wordt aangemerkt.

*Reactie: Jaarlijks worden er op onze rijkswegen 112 verkeersdoden geregistreerd en worden 484 verkeersdeelnemers met ernstige letsels in het ziekenhuis opgenomen (MAIS 2 of ernstiger; gemiddeld over 2005 tot en met 2009). Uitgedrukt in aantallen slachtoffers per voertuigkilometer zijn rijkswegen inderdaad erg veilig.*

*Per kilometer weglengte vallen er op rijkswegen (in totaal ca. 3.000 km aan weglengte waarvan het grootste gedeelte autosnelwegen of autowegen betreft) meer slachtoffers dan op andere wegtypen. Door een factor met een bepaalde risicostijging van X% zouden op rijkswegen meer extra slachtoffers vallen dan op andere wegtypen (omdat daar per kilometer weglengte minder slachtoffers vallen). Ook de gevolgen uitgedrukt in extra files zijn op auto(snel)wegen groot vanwege de hoge I/C verhoudingen op deze wegen. Een vergelijking tussen wegtypen op basis van aantallen slachtoffers per voertuigkilometer ligt minder voor de hand dan wordt verondersteld in de inleiding van de reactie van Movares.*

*Overigens is het kader niet bedoeld voor andere wegen dan auto(snel)wegen. Door het verschil in verkeersdynamiek zou daarvoor een specifieke handreiking ontwikkeld moeten worden.*

### Hoofdstuk 2 Toets

#### Pagina 6

Afwegingscriteria: hier wordt aangegeven dat deze criteria niet zwart-wit zijn en dat eventueel andere argumenten dan degene die worden benoemd, een rol kunnen spelen in de afweging. Niet duidelijk is, hoe wordt omgegaan met deze andere criteria en eventueel wijzigende inzichten. Een wegbeeldanalyse is een goed middel om weloverwogen tot een standpunt te komen. Discussie en eventuele precedentwerking kan hiermee eerder worden voorkomen.

*Voor Wbr-aanvragen is het oordeel van het districtshoofd van Rijkswaterstaat leidend. Een wegbeeldanalyse in geval van twijfel lijkt ons een goede suggestie. Wegbeeldanalyse zou soms bij twijfel uitsluitsel kunnen geven en is toegevoegd aan de inleiding in paragraaf 2.2.*

#### Pagina 7

In de eerste alinea van pagina 7 wordt aangegeven dat bij het substantieel afwijken van de slagboomcriteria, beheersmaatregelen worden overwogen, zoals het afschermen van objecten door middel van beplanting. Niet duidelijk is, wanneer sprake is van een substantiële afwijking van de slagboomcriteria bij bestaande objecten. Het treffen van beheersmaatregelen, zoals het afschermen, kan op zichzelf weer voor afleiding zorgen. Eventuele afscherming dient dus weer aan dezelfde criteria te voldoen. Dit staat niet omschreven.

*We hebben het woord 'substantieel' geschrapt en de tekst genuanceerd. Het gaat ons erom dat er opnieuw een afweging wordt gemaakt als van deze belangrijke criteria wordt afgeweken.*

*We willen ook dat daarbij rekening wordt gehouden met bestaande belangen. We hebben dan ook "rekening houdend met verschillende belangen" toegevoegd. Normaliter is er bij een bestaand*

*object al een vergunning verleend waardoor het redelijk is om het belang van de partij aan wie vergunning is verleend mee te wegen.*

*We hebben geen aanleiding om te veronderstellen dat afschermingsvoorzieningen tot afleiding leiden. Mocht er in een specifiek geval wel aanleiding toe zijn om dat te veronderstellen, dan kan daarmee in de afweging rekening worden gehouden.*

Bij het toepassingsgebied is aangegeven dat het kader van toepassing is op autosnelwegen en autowegen.

→ er hier voorbij gegaan aan het feit dat autowegen en autosnelwegen qua inrichting en snelheidsprofielen verschillen. Er is dus sprake van een andere verkeersdynamiek. Daarbij geeft RWS zelf reeds aan dat autowegen onderling ook een groot verschil kennen qua inrichting. Het kader geeft aan dat met deze context rekening dient te worden gehouden bij de beoordeling. Meer specifiek zou kunnen worden ingegaan op deze criteria of de eventuele toepassing van een toeslagfactor.

→ Ook is onduidelijk of dit enkel voor de afwegingscriteria geldt of dat ook de slagboomcriteria een marge kennen bij verschillende wegtypen: is een slagboomcriterium voor een autosnelweg per definitie gelijk aan een slagboomcriterium voor een autoweg?

*De beoordeling op basis van de afwegingscriteria biedt de ruimte om eventuele verschillen mee te wegen (wegbeeldanalyse kan in geval van twijfel helpen om uitsluitel te geven). De slagboomcriteria zijn breed toepasbaar op zowel autowegen als autosnelwegen. Mede vanwege de brede toepasbaarheid zijn ze als slagboomcriteria opgenomen.*

#### Pagina 8

Voor schermen met wisselende afbeeldingen is in het kader opgenomen dat deze een frequentie van maximaal één beeldwisseling per kwartier mogen hebben.

*TNO heeft de nodige zorg mbt beeldwisselingen en adviseert om geen wisselende beelden toe te staan. Na uitgebreid intern overleg hebben we besloten om hiervoor meer ruimte te bieden door herformulering van het eerste slagboomcriterium en derde afwegingscriterium. Wisselende beelden op digitale billboards kunnen hierdoor worden toegestaan. Gezien de bovengenoemde zorgen bij vakmensen is het van groot belang om hiermee zorgvuldig om te gaan. Om die reden hebben we bij het derde afwegingscriterium benadrukt dat eventuele afwijkingen van andere criteria meegewogen moeten worden in een beoordeling van dit soort objecten en we verwachten ook van de branche voorzichtigheid bij dit type objecten.*

De snelheid waarmee een beeldwisseling plaats vindt, is meer bepalend voor de mate van afleiding voor de verkeersdeelnemers. Immers, een transitie, waarbij het volgende onderwerp 'langzaam' zichtbaar wordt, houdt langer de aandacht vast (nieuwsgierig) dan wanneer een beeldwisseling zeer snel plaats vindt (Beijer e.a., 2004).

*We zijn het hiermee eens en hebben de eis dat abrupt gewisseld moet worden in de nieuwe formulering van het eerste slagboomcriterium opgenomen. Als het wisselen zelf langer duur duurt trekt dat actief de aandacht. Dat is een bron van opgedrongen afleiding.*

Molens en vlaggen worden wel toegestaan in verband met de verwachtingswaarde en bekendheid met de bewegingen.

→ Slecht geplaatste molens kunnen echter ook afleiding veroorzaken, bijvoorbeeld in combinatie met een laagstaande zon en of niet synchrone omwentelingen bij meerdere molens (zie p.14 van het kader).

*We hebben de reactie hier beperkt tot reclameobjecten.*

Bij het weergeven van datum en tijd staat een maximale maatvoering van 1,0 meter voor de letterhoogte weergegeven.

→ Onduidelijk is waar deze maat op is gebaseerd. Indicatief geldt dat een maatvoering van 1,0 meter hoogte een indicatieve ondergrens heeft van 450 meter en een indicatieve bovengrens van 600 meter (<http://www.signsforyou.nl/handig-om-te-weten/leesbare-afstand.html>). Dit grijpt overigens ook weer terug op de gehanteerde afstand van 1,0 kilometer, zoals voorgaand benoemd.

*Dit onderdeel is vervallen.*

Onduidelijk is waarom de Richtlijn Lichthinder deel 2: terreinverlichting van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV, Ede, 2003) van toepassing wordt verklaard voor alle objecten langs de auto(snel)wegen.

→ Er wordt niet onderbouwd waarom de 'Richtlijn Lichthinder deel: terreinverlichting' voor alle objecten van toepassing wordt verklaard (zie ook pagina 21 van het kader). Er wordt naar onze



mening voorbij gegaan aan het feit dat specifiek voor reclameobjecten de NSVV een richtlijn heeft opgesteld: Algemene richtlijn betreffende lichthinder, deel 4 reclameverlichting (NSVV, Ede, 2004). Het verdient in dezen aanbeveling om de gehele richtlijn van toepassing te verklaren, zodat per aanvraag het overeenkomstige deel van toepassing kan worden verklaard. *Akkoord, we hebben dit criterium aangepast.*

Pagina 9

*Punt 3 Afstand ten opzichte van de rijbaan:*

Aangegeven wordt dat objecten in de middenberm zijn toegestaan wanneer de middenberm breder is dan 26 meter en mits wordt voldaan aan alle overige criteria.

➔ Aangeraden wordt om objecten zonder verkeersfunctie in de middenberm überhaupt niet toe te laten.

*De middenberm valt binnen het beheersgebied van de weg waar geen commerciële uitingen worden toegestaan. Dit aspect valt dan ook buiten de scope van deze reactie.*

➔ Ook met het overbrengen van boodschappen in het verkeersbelang moet worden gelet op de hoeveelheid afleiding die ontstaat. Dit mag derhalve ook niet vrijelijk worden toegestaan (dit is niet expliciet opgenomen)

*Deze handreiking is beperkt tot niet-rijtaakgerelateerde informatie. Voor rijtaakgerelateerde informatie bestaan specifieke richtlijnen.*

Er is een uitzondering mogelijk wanneer sprake is van een gebouw boven of direct naast de weg. Boven 8 meter kunnen eenvoudige uitingen worden toegestaan.

➔ Dit is vrij subjectief, wanneer is sprake van eenvoudige teksten: een woord, zin, aantal lettergrepen? Het verdient aanbeveling hier objectieve criteria aan toe te wijzen.

*Of een uiting 'eenvoudig' is, is inderdaad moeilijk objectief te toetsen. Dat kan een probleem zijn omdat deze tekst als uitzondering onder de slagboomcriteria was geplaatst (die criteria zijn bedoeld voor een helder ja-nee antwoord). De eis is daarom opgenomen als subpunt c van het derde afwegingscriterium.*

*De wens van 'objectieve criteria' begrijpen we maar lees- of interpretatietijd is moeilijk objectiveerbaar. Zo kunnen de woorden 'gelukkig nieuwjaar' in één keer gelezen worden terwijl de leestijd bij twee onsamenvangende woorden langer is. Voor figuren is de tijd om de informatie te verwerken weer anders, enzovoorts.*

Pagina 10

Punt 1: Locatie in lengterichting: de 200 meter ten opzichte van in-/uitvoeger, weefvak, samenvoeging, splitsing of gelijkvloers kruispunt is niet nader onderbouwd.

➔ Het verdient aanbeveling hierbij de maatvoering vanuit de NOA (tabel 7-9) met betrekking tot turbulentieafstanden aan te houden en rekening te houden met bewegwijzering. Dit is namelijk de afstand waarbinnen het verkeer niet meer normaal doorstroomt maar op elkaar reageert met remmen en rijstrookwisselingen. Hier is aandacht op de weg noodzakelijk en afleiding ongewenst.

*Zoals in de vorige versie beschreven in hoofdstuk 3 was de turbulentiestand serieus overwogen als criterium. Om het criterium zo eenvoudig mogelijk te formuleren (tbv van de praktijk) en te focussen op het gebied waar de turbulentie het grootste is, hadden wij gekozen voor 200 m. We zijn het met jullie eens dat de keuze voor turbulentieafstand zoals geformuleerd in ontwerprichtlijnen beter te onderbouwen is. Na intern overleg en op basis van het stuk van Movares hebben we alsnog voor turbulentieafstand als basis voor het criterium gekozen. Het eerste afwegingscriterium is hierop aangepast, evenals de onderbouwing ervan in paragraaf 3.5.*

Punt 3: Kijktijd en het vasthouden van de aandacht: verwachtingswaarde.

➔ De vraag moet worden gesteld of reclame langs de weg inmiddels ook geen onderdeel van de verwachtingswaarde (vb. McDonalds...). Ook architectuur kan hier onder vallen. Gebouwen zoals het schip van ING (Amsterdam) of The Wall langs de A2 bij Utrecht.

*Verwachtingswaarde is meegenomen als afwegingscriterium bij het vasthouden van de aandacht: "Het moet in één oogopslag duidelijk zijn wat het object voorstelt en het object moet in redelijke mate passen binnen hetgeen weggebruikers rond een auto(snel)weg verwachten".*

Het object mag niet parallel aan de rijrichting staan (hoek kleiner dan 60 graden):

➔ Niet duidelijk is, waar deze 60 graden op is gebaseerd. Het verdient aanbeveling om hierin de literatuur te betrekken (Beijer e.a., 2004; Janssen e.a., 1987), zoals opgenomen in de rapportage 'Verkeerskundig onderzoek reclame, pagina 12'. Hierin wordt verwezen naar het stationaire velden met en zonder informatie. Dit leidt tot een hoek van 77,5 graden ten opzichte van de as van de weg.

NB dit deel van de reactie van Movares is in een aanvullende email op 5 augustus 2011 verder toegelicht.

*De betreffende hoeken hebben betrekking op het gebied waar het kijkgedrag (de 'fixaties' van de ogen) zich concentreert. Dat is niet direct vertaalbaar naar de hoek van het bord ten opzichte van de wegas. Het criterium daarvoor hangt af van de vraag in hoeverre weggebruikers hun hoofd moeten draaien / de blik ver van het verkeer af moeten richten om om het bord te kunnen lezen. We hebben overigens de onderbouwing van het criterium in hoofdstuk 3 uitgebreid.*

Er wordt een richtlijn benoemd over het vasthouden van de aandacht van 2,0 seconden.

- ➔ Niet duidelijk is, waarop deze twee seconden zijn gebaseerd. In de literatuur wordt een maximum van 1,6 tot 2,0 seconden als aanvaardbaar aangedragen (Martens e.a., 2009). Hier wordt dus de minst 'streng' kant aangehouden, terwijl op andere punten juist extra marge wordt ingebracht.
- ➔ Hoe wordt bepaald of een object langer dan 2,0 seconden de aandacht vasthoudt? De meetbaarheid hiervan lastig, betekent dit een subjectief oordeel?

*Kijktijd is geen praktisch hanteerbaar toetscriterium. Het is een richting die ter toelichting is genoemd. Daarbij is inderdaad 1,6 tot 2,0 beter dan 2,0 seconden. In de nieuwe tekst komt dit aspect terug in de inleiding van hoofdstuk 3 en niet in hoofdstuk 1 om verwarring te voorkomen over de vraag of dit op zichzelf een criterium is dat toetsers kunnen hanteren.*

Pagina 10-11

De laatste zin van pagina 10, overlopend naar pagina 11: 'De bovenstaande criteria helpen om in te schatten wanneer dit maximum overschreden kan worden door een deel van de weggebruikers'.

- ➔ Dit is een zeer vage omschrijving. Over welk deel van de weggebruikers praten wij hier? Deze tekst is geschrapt.

Pagina 13

Het eerste voorbeeld betreft een reclame-uiting binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat en is om die reden niet toegestaan. Daarbij staat het object binnen 13 meter van de kantverharding.

- ➔ In het eerste voorbeeld is geen rekening gehouden met de functie van de geleiderail, die de obstakelvrije ruimte afschermt. Voorts zorgt het object niet voor afleiding ten opzichte van een beslispunt. Op dit punt zorgt het bord mogelijk voor afleiding, die er voor zorgt dat geen verveling toe slaat op een recht stuk weg. Om deze reden zou het toegestaan kunnen worden. *Rijkswaterstaat staat volgens de richtlijn Bewegwijzering geen commerciële uitingen toe binnen het beheersgebied van de weg. Deze handreiking heeft geen wijzigingen tot gevolg voor het beleid zoals geformuleerd in die richtlijn.*

- ➔ De interpretatie van 13 meter is verkeerd, dan wel deze afstand wordt verkeerd toegepast. *Wellicht wordt bedoeld op 'kant verharding' zoals genoemd in het voorbeeld. Dit moet 'kantstrookmarkering' zijn. De zin is gecorrigeerd.*

Pagina 14

De reclame-uiting van McDonalds wordt hier als voorbeeld gebruikt.

- ➔ Aangegeven wordt dat geen sprake is van slagboomcriteria. Echter niet duidelijk is of het hier wel/geen beheersgebied van RWS betreft. In dat geval is het namelijk wel een slagboomcriterium.

*Bedankt, dit is toegevoegd in de toelichtende tekst.*

- ➔ De uiting staat te dicht bij de uitvoegstrook. Dit betreft echter een afwegingscriterium. De uiting is zeer bekend en wordt daarom toegestaan. Echter, er wordt voorbijgegaan aan het mogelijke effect van deze uiting, namelijk het alsnog optreden van rijstrookwisselingen om de McDonalds aan te doen. Dit is ter plaatse ongewenst gedrag.

*De uiting is van grote afstand zichtbaar zodat tijdig geanticipeerd kan worden.*

- ➔ McDonalds blijkt als reclame-uiting een bepaalde status te hebben verworven. Dit beeld is echter door de jaren heen ontstaan en deel gaan uitmaken van het 'landschap' langs de auto(snel)weg. Nieuwe uitingen krijgen deze kans echter niet.
- ➔ Er wordt opgemerkt dat ook reclame-uitingen langs (snel)wegen meer en meer gemeengoed worden. De weggebruiker heeft daardoor al een bepaalde verwachtingswaarde.

*De McDonalds 'M' heeft geen bijzondere status verworven, maar voldoet afgezien van de locatie aan alle andere criteria. Pas bij afwijkingen van andere criteria is er een gereede kans dat er in samenhang met de hoge rijtaakbelasting een risico voor de verkeersveiligheid ontstaat. We hebben dit in de tekst verduidelijkt. Het onderwerp verwachtingswaarde hebben we eerder genoemd.*

#### Pagina 19

In de afweging wordt aangegeven dat het Handboek Gebiedsontsluitingswegen in bepaalde situaties wegbeeldonderzoek voorstelt.

- Een voorstel is om, in ieder geval de eerste periode (nader te bepalen) op basis van wegbeeldanalyses een database met onderbouwde argumenten voor en tegen op te bouwen ten aanzien van het plaatsen van objecten en dit kader als groeidocument te beschouwen.
- Mogelijk is de voorgenomen plaatsing van een reclameobject bij de A13 in Delft een goede pilot voor wegbeeldanalyses en toepassing van het kader.

*Het voorstel om in bepaalde situaties (namelijk bij twijfel) een wegbeeldanalyse te overwegen hebben we opgenomen in de inleiding van paragraaf 2.2. Of een wegbeeldanalyse in het geval van de A13 nodig is, is aan de gemeente Delft.*

#### Pagina 20

Er wordt een relatie gelegd met kop-staartaanrijdingen

- Hier is duidelijk een relatie aanwezig met de verkeersdrukte ter plaatse. Dit komt echter nergens terug in het kader.

*Verkeersdrukte speelt een rol maar is geen constant gegeven. Een hoge intensiteit/capaciteit (I/C) verhouding komt op bepaalde momenten op alle auto(snel)wegen voor, bijvoorbeeld door evenementen. Ook kan er op alle wegen, ook bij lagere I/C verhoudingen, sprake zijn van files door ongevallen of incidenten waarbij het van belang is dat de filestaart tijdig wordt opgemerkt. Een criterium op basis van I/C verhouding is daarom in de loop van het ontstaansproces van deze handreiking afgefallen.*

#### Pagina 21

- Een duidelijk toelichting voor het van toepassing verklaren van de richtlijn voor terreinverlichting ontbreekt in deze uiteenzetting.

*Het criterium is aangepast, zie boven.*

#### Pagina 22

- Ook hier is in de onderbouwing van de 13 meter uit kant verharding geen rekening gehouden met bijvoorbeeld aanwezigheid van geleiderail of andere corrigerende maatregelen.

*Het criterium van 13 meter is ook op andere argumenten gebaseerd dan alleen de principes van veilige bermen.*

#### Pagina 23

De afstand van 200 meter is gebaseerd op anticipatiezicht. Echter, geen rekening wordt gehouden met het verkeersbeeld ter plaatse. Zoals eerder geconstateerd is het hanteren van maatvoering ten opzichte van turbulentie en de locatie van bewegwijzering een beter uitgangspunt. Er moet afstand/tijd zijn om te anticiperen op het veranderende verkeersbeeld. Dit is meer maatgevend dan anticipatiezicht.

*Zoals hierboven aangegeven nemen we deze suggestie over: de 200 meter is vervangen door de turbulentieafstand.*

### Hoofdstuk 3 Conclusies en Aanbevelingen

Onder conclusies vat Movares het commentaar samen dat in hoofdstuk 2 puntsgewijs is behandeld. De eerste alinea onder Aanbevelingen omvat het advies om deze goed te verwerken. We hebben mede naar aanleiding van het deskundige commentaar van Movares aanpassingen doorgevoerd, zoals hierboven puntsgewijs is toegelicht.

De tweede aanbeveling omvat het aanbod om van elkaars kennis en expertise gebruik te maken. We willen de branche van harte bedanken voor het inbrengen van haar zienswijze en hebben deze zo goed mogelijk in de handreiking verwerkt. De nieuwe versie wordt in de besluitvorming ingebracht, waarmee we de fase waarin we commentaar inwinnen afsluiten. Tot die tijd betreft de handreiking een concept en vragen we u om vertrouwelijk met het document om te gaan.

De derde aanbeveling betreft het advies om een 'centraal' toetsingsorgaan te hanteren om alle aanvragen op vergelijkbare wijze te kunnen toetsen en waarbij ook certificering van bureaus, die dergelijke toetsen mogen uitvoeren, een verdere uitwerking van het beleid kan zijn. Aangezien Rijkswaterstaat geen commerciële uitingen toestaat binnen zijn beheersgebied is in de meeste gevallen de gemeente de partij die beslist over vergunningaanvragen voor reclame-uitingen. Rijkswaterstaat kan dan ook niet op deze vraag ingaan.