



provinsje fryslân  
provincie fryslân 

# Nota Beheerbeleid voor provinciale wegen 2014



# **Nota Beheerbeleid voor provinciale wegen 2014**

# Inhoud

<b>HOOFDSTUK 1</b> Leeswijzer	<b>4</b>
<b>HOOFDSTUK 2</b> Inleiding	<b>5</b>
<b>HOOFDSTUK 3</b> Reikwijdte	<b>5</b>
<b>HOOFDSTUK 4</b> Provinciaal beleid	<b>7</b>
<b>HOOFDSTUK 5</b> Wettelijke kaders	<b>11</b>
<b>HOOFDSTUK 6</b> Toepassing bevoegdheden	<b>14</b>
<b>HOOFDSTUK 7</b> Financiële, beheer- en onderhoudscriteria	<b>15</b>
<b>HOOFDSTUK 8</b> Beleidsherziening en afwijking van beleid	<b>19</b>
Bijlage 1	20
Bijlage 2	44
<b>COLOFON</b>	<b>88</b>



## Doel van de Nota

Deze nota "Beheerbeleid voor provinciale wegen 2014" bevat beleidsregels die toegepast worden bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen op grond van de "Wegenverordening Provincie Fryslân" en de Wegenverkeerswetgeving. Daarnaast kunnen er beheerafspraken opgenomen zijn die op de eigen organisatie van toepassing zijn.



## Leeswijzer

Dit beleidskader is ingedeeld in een A en een B gedeelte. Onder A zijn de meer algemene onderwerpen, zoals verkeersveiligheid, wegcategorisering en relevante regelgeving ondergebracht. Deze onderwerpen geven veelal de randvoorwaarden aan voor het opstellen van uitgangspunten en beleidsregels voor ontheffingverlening of overig wegenbeheer. Onder B vindt u de uitwerking van concrete beheeronderwerpen.



# Inleiding

De Provincie Fryslân heeft ruim 850 km aan wegen, fietspaden e.d. in beheer. Voor het regelen van het wegenbeheer is de Wegenverordening Provincie Fryslân (WVF) van toepassing. In deze verordening worden regels gesteld ter bescherming en instandhouding van de bij de provincie Fryslân in beheer zijnde wegen en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van de wegen (art. 1 WVF). Naast verkeersbelangen wordt ook rekening gehouden met maatschappelijke belangen zoals landschap, natuur en cultuurhistorie, milieu en leefbaarheid. Deze nota geeft de beleidsregels voor toepassing van de WVF.

# 3

## Reikwijdte

Deze nota is van toepassing op de bij provincie Fryslân in beheer zijnde wegen. Voor de uitvoering van het wegenbeheer geeft deze nota de randvoorwaarden. Behalve voor de organisatieonderdelen die zich met wegen bezighouden, is deze nota ook van waarde voor andere beleidsvelden van de provincie. Hierbij valt te denken aan afstemming van planontwikkeling bij andere afdelingen met raakvlakken met het wegenbeheer, of vanuit de toezichtfunctie die de provincie heeft op plannen van derden. Bij dit laatste spelen vooral de ruimtelijke plannen een rol, gezien de invloed die ruimtelijke ontwikkelingen kunnen hebben op het wegenbeheer.

Extern beïnvloedt de inhoud van de nota de relaties met bedrijven, andere overheden en particulieren. Deze beleidsregel geeft aan hoe en op welke wijze aanvragen in het kader van de Wegenverordening worden behandeld.

Bij één onderwerp is de werking niet gericht op de bij de provincie in beheer zijnde wegen. Het betreft de uitwerking van beleidscriteria voor de toepassing van artikel 19.1 van de Wegenverkeerswet. Dit artikel geeft aan het provinciaal bestuur de bevoegdheid om verkeersmaatregelen te nemen op wegen die bij gemeenten of waterschappen in beheer zijn.

### **Wet Algemene bepalingen Omgevingsvergunning**

Een aantal werken of werkzaamheden valt onder de werkingsfeer van de Wabo. In die gevallen adviseert de provincie aan de betreffende gemeente. Deze nota is zowel van toepassing op bij de provincie rechtstreeks ingediende ontheffingsaanvragen, als de in het kader van de Wabo gevraagde adviezen bij Omgevingsvergunningen.



# Provinciaal beleid

Het wegenbeheer staat niet op zichzelf. Naast het beheerbeleid bevatten de hierna genoemde provinciale verordeningen, beleidsnota's en plannen doelstellingen die relevant zijn voor beheerbeleid.

### **Wegenverordening provincie Fryslân (WVF)**

De WVF vormt het sluitstuk voor het wegenbeheer. De hierin opgenomen strafbepaling maakt handhaving mogelijk, naast de toepassing van administratieve handhaving (bestuursdwang, dwangsom etc.). De WVF kent een algemene verbodsbepaling, waarvan ontheffing kan worden verleend. De nota Beheerbeleid is hiervoor de beleidsregel die voorziet in een uniform en overzichtelijk kader, waarmee voldaan is aan de eisen die de Algemene wet bestuursrecht (Awb) stelt. Door in de verordening te volstaan met een algemene verbodsbepaling, is deze proactief. Immers, nu hoeft de verordening niet te worden aangepast voor elk niet opgenomen of gewijzigd onderwerp. Beleidsregels zijn procedureel eenvoudiger te wijzigen. Naast ontheffingen voorziet de verordening er in dat voor sommige activiteiten een melding volstaat. Onderkend is voorts dat bepaalde zaken zich naar aard en karakter niet lenen voor een ontheffingenregime. Ook voor deze onderwerpen bestaat echter de behoefte aan beleidsregels voor de praktische uitvoering.

### **Het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Fryslân Herzien 2011**

Het PVVP geeft vorm aan de bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid van Fryslân door middel van een ambitieus en realistisch investeringsprogramma voor wegen en vaarwegen met een nieuwe toekomstvisie voor het openbaar vervoer en een krachtig maatregelenpakket voor het fietsverkeer. Als hoofddoel van het verkeer- en vervoerbeleid noemt dit rapport het realiseren van een duurzaam



verkeer en vervoersysteem in Fryslân dat voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân en dat voldoet aan de behoefte om goederen te transporteren.

Het draagt bij aan de versterking van de economie en tracht de schade aan natuur, landschap en milieu te beperken.

Het beleid in het PVVP houdt rekening met het inpassen van wegen in het landschap conform de nota Fryske Diken yn 't Grieni, wat ook doorwerkt in het wegenbeheerbeleid. Naar verwachting zal in 2014 een integrale visie op het wegontwerp gereed zijn voor onder meer de verkeerskundige, landschappelijke en ecologische inrichting van wegen. Na de vaststelling van deze visie zal dit uitgangspunt zijn voor het Beheerbeleid.

Een aantal van de in het PVVP genoemde doelstellingen werkt door in het beheerbeleid. Dit zijn vooral de wegategorisering en de doelstellingen gericht op bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

### **Een duurzaam veilig verkeer- en vervoersysteem**

Het PVVP geeft een nadere invulling aan een duurzaam veilige wegenstructuur voortbouwend op het PVVP 1999. De basis hiervoor is neergelegd in de nota Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020: Door met Duurzaam veilig en de nota Duurzaam veilig in Fryslân.

Het uitgangspunt van Duurzaam veilig is het voorkomen van ongevallen. De principes van Duurzaam Veilig zijn:

1. het voorkomen van onbedoeld gebruik van de wegen (bijvoorbeeld sluijverkeer)
2. het voorkomen van grote verschillen tussen de verkeerscategorieën in zowel verplaatsingsrichting, massa en rijnsnelheid
3. het voorkomen van onzeker rijgedrag van weggebruikers door heldere en duidelijke weg- en verkeerssituaties te creëren.

Er wordt in het PVVP onderscheid gemaakt in het wegennet in drie wegategorieën of wegfuncties:

1. stroomwegen: ingericht op doorstroming op wegvakken en kruispunten;
2. gebiedsontsluitingswegen: ingericht op doorstroming op wegvakken, veilige uitwisseling op kruispunten;
3. erftoegangswegen: veiligheid en uitwisseling op wegvakken en kruispunten.

Een overzichtskaart waarop dit voor provinciale wegen is aangegeven, is toegevoegd aan dit hoofdstuk als bijlage I.

### **Gebiedsgewijze aanpak**

In de loop der tijd kunnen zich wijzigingen voordoen in de toedeling van functies aan wegen. Daarnaast kan de gebiedsgewijze aanpak incidenteel tot wijzigingen leiden. Gebiedsgewijze aanpak betekent dat voor een bepaald gebied alle wegen worden heringericht in overeenstemming met de toegekende functie.

### **Overgangperiode**

Een punt van aandacht is dat de huidige weginrichting van de provinciale wegen in veel gevallen afwijkt van de toegekende categorie. De aanvragen om ontheffing worden getoetst aan de eisen die voor die categorie gelden.

Per geval moet worden beoordeeld of dit een realistische optie is. Dit geldt vooral voor wegen waarbij sprake is van een upgradering. Algemene uitgangspunten zijn:

- ontheffingverlening leidt niet tot een verslechtering t.o.v. de bestaande situatie;
- de toekomstige weginrichting moet realiseerbaar blijven (geen onomkeerbare zaken toestaan);
- de aanvrager moet op de hoogte worden gebracht van de toekomstige inrichting en de gevolgen daarvan, b.v. geen rechtstreekse aansluiting meer op de hoofdrijbaan. Hiermee kunnen schadeclaims worden voorkomen.

Het tijdstip waarop een weg daadwerkelijk wordt heringericht, zal mee van invloed zijn op het al dan niet toestaan van activiteiten.

### Beheerzones langs provinciale wegen

De Wegenverordening Fryslân (WVF) geeft aan dat er vanuit een oogpunt van doelmatig en verkeersveilig gebruik van de weg, behoefte bestaat om buiten het beheergebied van de weg invloed uit te oefenen op het gebruik van gronden. Met de beheerzone vraagt de provincie vanuit haar rol als wegbeheerder aandacht voor activiteiten (waar onder het toestaan van permanente bebouwing) die binnen deze zone plaatsvinden.

De beheerzone vormt vooral een toetsingskader bij de beoordeling van ruimtelijke ordeningsplannen: de geprojecteerde bestemmingen en het hierbij horende gebruik worden getoetst aan de belangen van de wegbeheerder. Die belangen zijn:

- het vanuit verkeersveiligheidsrichtlijnen vrijhouden van een strook grond langs de weg. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld uitzichthoeken en rijzicht, gevolgen bij calamiteiten op de weg e.d.;
- het voorkomen dat een weg niet ingericht kan worden overeenkomstig de hieraan in het kader van Duurzaam Veilig verkeer gestelde eisen, bijvoorbeeld t.b.v. verbreding van hoofdrijbaan of aanleg van een parallelweg.

Per wegcategorie zijn de volgende beheerzones van toepassing, gemeten vanuit de beheersgrens van de weg:

- Stroomwegen: 30 meter;
- Gebiedsontsluitingswegen: 20 meter.

Voor erftoegangswegen en wegen binnen de bebouwde kom is het expliciet opnemen van een beheerzone niet zinvol. Zo nodig kunnen incidenteel uitzichthoeken worden vastgesteld.

### Milieubeleid

Het provinciaal Milieubeleid is geformuleerd in het Frysk Miljeuplan 2011-2014. Het milieubeleid is geconcretiseerd in het Frysk Miljeuprogramma 2011-2014. In dit programma zijn de onderdelen geluid en verlichting gerelateerd aan wegbeheer. Het Frysk Miljeuplan 2011-2014 wijst onder meer milieubeschermingsgebieden aan waarvan de milieuregels van invloed zijn op het wegenbeheer (uitvoeren van reconstructies, toelaatbaarheid van activiteiten).

Op grond van dit plan gaat de provincie een plan van aanpak opstellen voor het milieubewust aanleggen, onderhouden en beheren van provinciale wegen en vaarwegen.

### **Natuur en landschap**

Bij de landschappelijke inpassing van wegen zal rekening worden gehouden met de landschappelijke kwaliteit zoals beschreven is in het Streekplan 2006 en Grutsk op é Romte.

In de nota Fryske Diken yn 't Grien! is de visie voor de verschillende landschapstypen uitgewerkt. Deze nota zal geactualiseerd en geïntegreerd worden in de integrale visie op het wegontwerp (verwachte vaststelling in 2014).

In 2006 is de nota Ecologische Verbindingszones vastgesteld. Het doel van de nota is het realiseren en instandhouden van goed functionerende ecologische verbindingzones als schakels tussen natuurgebieden. Er bestaat een raakvlak met het wegenbeheer op die plaatsen waar deze zones de provinciale wegen kruisen. De belangen die deze nota waarborgt, zijn onderdeel van het toetsingskader voor ontheffingsaanvragen en verzoeken om advies.

In 2013 is de gedragscode 'Provinciale Infrastructuur' geactualiseerd. Met de Gedragscode legt de provincie vast hoe de organisatie het zorgvuldig handelen ten aanzien van beschermde soorten waarborgt, in het kader van bestendig beheer en onderhoud en kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen of inrichtingen. De implementatie hiervan is vertaald in het Handboek Projecten.

### **Strategisch onderhoudsbeleid provinciale infrastructuur 2006**

Doel van dit beleidskader is het door middel van maatregelen functioneel, veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk houden van de infrastructuur. In dit beleidsplan is het niveau van onderhoud voor (vaar-)wegen, bermen, oevers en kunstwerken uitgewerkt.

Uitgangspunt is een differentiatie in kwaliteit, met aandacht voor beleidsdoelen als de ontwikkeling van natuur en landschap en het beperken van negatieve invloeden op het milieu. Voor enkele zaken is geen keuze in onderhoudsniveau te maken door bijvoorbeeld wettelijke verplichtingen. Het betreft onder meer bebording en bebakening en vuilverwijdering. Gladheidbestrijding wordt voorlopig conform de landelijke richtlijnen van het CROW uitgevoerd.

# 5

## Wettelijke kaders

Randvoorwaarden voor het wegenbeheer worden gegeven in wetgeving. Op de meest relevante wetgeving wordt hierna ingegaan.

### Wegenverkeerswet 1994 (Wvw)

De Wvw kent naast de klassieke verkeersbelangen, waaronder het verzekeren van de verkeersveiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in standhouden van de weg en de bruikbaarheid daarvan, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer, de volgende bepalingen:

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade evenals de gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in de Wet Milieubeheer;
- het voorkomen van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten en gebieden;
- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

De Wvw geeft de zorgplicht van provincie als wegbeheerder aan. Ter nadere regeling van de Wvw zijn het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV1990) en het Besluit algemene bepalingen inzake het Wegverkeer (BabW) van belang.

Hierin zijn een aantal bevoegdheden van de provincie als wegbeheerder uitgewerkt. Bij de toepassing van beheerbevoegdheden kunnen één of meerdere van deze belangen de motiveringsgrondslag vormen. Zonodig worden de belangen onderling gewogen. Beheerbevoegdheden op grond van deze wetgeving betreffen onder meer het nemen van verkeersmaatregelen en het verlenen van ontheffingen voor het gebruik van wegen.

Op grond van artikel 19 van Wvw kunnen Gedeputeerde Staten aanwijzingen geven aan andere wegbeheerders voor het nemen van verkeersmaatregelen. Deze bevoegdheid is van toepassing op wegen in beheer bij waterschap of gemeente, die buiten de bebouwde kom zijn gelegen. Indien niet aan de aanwijzing wordt voldaan, kunnen Gedeputeerde Staten besluiten zelf in de zaak te voorzien. De bevoegdheid onder artikel 19, lid 2.a. richt zich op de afstemming van verkeersbesluiten voor wegen met verschillende wegbeheerders. De bevoegdheid onder artikel 19, lid 2.b. kan alleen toegepast worden als er beleid voor is vastgesteld. Deze verkeersbesluiten kunnen zich richten op het beperken of uitsluiten van bepaald gebruik, b.v. een geslotenverklaring voor autoverkeer in een natuurgebied.

De toepassing van een aanwijzingsbevoegdheid werkt materieel door in de bevoegdheden van andere overheden. Gemeente of waterschap worden dan ook eerst in de gelegenheid gesteld om zelf in het verkeersbesluit te voorzien. Het beleid dat voor artikel 19, lid 2.b. als basis dient, moet gericht zijn op het voorkomen van schade aan het milieu en de aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Vastgestelde toepassingsgebieden:

- de in het provinciaal Milieubeleidsplan aangewezen stiltegebieden;
- de uitvoering en handhaving van de Natuurbeschermingswet;
- de uitvoering en handhaving van de Flora en faunawet.

#### **Wegenwet (Ww)**

De Ww richt zich vooral op de onderhoudsplicht en de openbaarheid van de weg. De onderhoudsplicht strekt zich uit tot zowel de wegverharding als de bijbehorende bermen en kunstwerken van een weg. Daarnaast zijn in de Ww bepalingen opgenomen voor de wegenlegger. De wegenlegger is een registratie-instrument waarin rechten en plichten voor eigenaren en onderhoudsplichtigen zijn vastgelegd.

#### **Wet herverdeling wegenbeheer (WHW)**

Op grond van deze wet heeft in 1993 een herverdeling plaatsgevonden van het wegenbeheer en de hiermee samenhangende financiën, tussen rijk, provincie, waterschap en gemeente. Bij de overdracht van wegen in het kader van de WHW zijn beheerafspraken gemaakt met andere overheden. Deze afspraken gelden als beleid voor alle provinciale wegen en niet alleen voor de door de provincie overgenomen wegen. De nog relevante afspraken, zijn aan dit hoofdstuk toegevoegd.

#### **Landinrichtingswet en Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO)**

De Landinrichtingswet regelt de toewijzing van de eigendom, het beheer en onderhoud van wegen, waterlopen en de hierbij horende kunstwerken. Voor zover de toewijzing heeft plaatsgehad in afgeronde ruilverkavelingsplannen, moeten de hierin opgenomen afspraken als een gegeven worden beschouwd. Afwijkende beleidsregels in deze nota werken niet door naar deze vigerende plannen. Voor de toedeling van functies in plannen op grond van de ruimtelijke ordening geldt dat het toekennen van rechten op bijvoorbeeld uitwegen, of het projecteren van wegaansluitingen, ingrijpende gevolgen kan hebben voor de functie en het verkeersveilige gebruik van een weg. Het toetsen van deze ontwerpplannen aan de belangen van het wegenbeheer, is van groot belang.

### Het privaatrecht en de risicoaansprakelijkheid

In de meeste gevallen is de provincie als wegbeheerder eveneens de eigenaar van de betrokken weg. De eigendomsrechten uit het Burgerlijk Wetboek (BW) zijn daarop van toepassing. Dit recht wordt beperkt door onder meer belangen van anderen. In het algemeen geldt dat een bestuursorgaan van het eigendomsrecht geen misbruik maakt en de redelijkheid en billijkheid in acht neemt. Binnen bepaalde grenzen is het toegestaan eigendommen te exploiteren.

Risicoaansprakelijkheid: boek 6 van het BW regelt de aansprakelijkheid voor opstallen, waaronder ook wegen behoren:

“Bij openbare wegen rust zij op het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert”.

Onder openbare weg wordt mede begrepen het weglichaam als mede de weguitrusting.

De Hoge Raad heeft bepaald dat op de wegbeheerder de plicht rust ervoor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt. De mate waarin aan die plicht voldaan moet worden hangt af van de functie van de weg en de verwachting die de weggebruiker heeft op grond van het feitelijke beeld van de weg.



# Toepassing bevoegdheden

De bevoegdheden van de provincie komen op drie manieren tot uiting:

- het besluit van de provincie om een activiteit te ontplooiën waarbij een infrastructuurlijke wijziging in haar wegennet wordt aangebracht
- op een provinciale weg is een activiteit noodzakelijk waarbij het maatschappelijke belang betrokken is, waarvoor de zorg bij een andere overheid of instantie berust, (Rijk, gemeente, nutsbedrijf, etc.).  
Hiervoor wordt een overeenkomst gesloten en is de ontheffing een uitvloeisel van die overeenkomst;
- een derde verzoekt de provincie, ten behoeve van een individueel belang, toestemming om op een provinciale weg een activiteit te mogen ondernemen. De provincie treedt op als ontheffingverlener en eventueel wordt dit gecombineerd met een privaatrechtelijke handeling.

Dit onderscheid is voor praktijksituaties van belang bij taak- en kostentoedelingen en het bepalen van aansprakelijkheid.

Overige beheerssituaties, inclusief besluitvorming, hebben een relatie met de Wegenverkeerswetgeving (bebording, markering, ontheffingen) en de Wegenwet (openbaarstellen van wegen of het onttrekken van de weg aan de openbaarheid van het verkeer).

# 7

## Financiële, beheer- en onderhoudscriteria

Hierna zijn in het algemeen of per specifiek onderwerp criteria gegeven voor kostenverdeling bij aanvragen van derden. Dit kunnen bedrijven, particulieren of andere overheden zijn. Bij deze criteria zijn de afspraken zoals vastgelegd na de wegensanering per 1 januari 1993 uitgangspunt. Voor reconstructies aan provinciale wegen is het PVVP de basis. In de specifieke hoofdstukken kunnen afwijkende of aanvullende criteria zijn gegeven.

De volgende algemene criteria zijn van toepassing:

- het principe de veroorzaker betaalt. In de praktijk betekent dit dat de aanleg- en onderhoudskosten van een werk, als gevolg van verzoeken van derden, voor hun rekening en verantwoording komt;
- bij werkzaamheden die het gevolg zijn van een gezamenlijke activiteit van zowel de provincie als derden, is de beheergrens bepalend voor de toerekening van kosten;
- bij verkeersregelinstallaties worden kosten toegerekend via de “wegvakken-theorie”. Dit betekent dat de kosten worden verdeeld over het aantal aansluitingen en aldus over de beheerders;
- bij wegenprojecten van de provincie is een gemeentelijke bijdrage aan de orde bij:
  - a. majeure projecten
  - b. provinciale projecten die een probleem op de gemeentelijke infrastructuur oplossen
  - c. herinrichting van bebouwde kommen
  - d. projecten en projectonderdelen die voortvloeien uit bepaalde wensen van de gemeente



- e. wanneer maatregelen op een kruispunt van een provinciale weg en een gemeentelijke weg worden uitgevoerd om een probleem op te lossen waarvan vaststaat dat de provincie en gemeente in vergelijkbare mate verantwoordelijk zijn, worden de kosten verdeeld over het aantal aansluitingen en aldus het aantal wegbeheerders (wegvakkentheorie)

Voor a t/m d geldt dat als in deze gevallen geen gemeentelijke bijdrage tot stand komt, dit er toe kan leiden dat een project niet of slechts in gereduceerde vorm wordt gerealiseerd.

Vanuit de doelstellingen van het PVVP en vooral de verkeersveiligheid, kan het zijn dat een project tot uitvoering moet worden gebracht. Als een bijdrage van een derde of gemeente gerechtvaardigd is, maar hierover geen overeenstemming wordt bereikt, dan kan de claim betreffende die bijdrage gehandhaafd blijven. Bij latere werken kan hierop teruggegrepen worden door de provincie. De betrokkene wordt hierover schriftelijk op de hoogte gesteld.

## Specifieke beheer- en onderhoudspraken:

Onderwerp	Beheer en onderhoud bij
Bewegwijzering op zijwegen	Gemeente
Voorrangskruisingen: op zijwegenvoorwaarschuwborden B6, haaiantanden en voorrangsdriehoek	Provincie
Bebouwde komborden	Gemeente
Straatnaamborden	Gemeente
Verlichting: 1. Verkeerstechnisch noodzakelijk; 2. Binnen bebouwde kom aanvullend bij verblijfsfunctie evenredig te verdelen	Provincie Gemeente/provincie
Verhardingen: Uitritten binnen de bebouwde kom afhankelijk van beheergrens (zie ook hoofdstuk 3)	Gemeente / provincie
Onderhoud trottoirbanden inclusief trottoirkolken, met bijbehorende afvoerleiding, binnen bebouwde kom: - bij achterliggende trottoirs - bij achterliggende plantsoenen	Gemeente Gemeente / Provincie
Onderhoud band c.q. ruggelings tegen elkaar aangebrachte banden tussen hoofdrijbaan en parallelwegen of fietspaden binnen de bebouwde kom	Provincie
Rioleringsputten: - eigendom beheer en onderhoud - reparaties wegdek t.g.v. verzakkingen e.d. - omhoog brengen bij overlagen wegdek	Gemeente Gemeente Provincie
Kunstwerken: Tunnels: Deuren, luiken e.d. naar pomp/bedieningsruimte - dagelijks beheer (DB) - onderhoud (OH) - pompinstallatie incl. leidingwerk DB + OH - verlichting DB + OH - riolering DB + OH	Gemeente Provincie Gemeente Gemeente Gemeente
Pompkelder, betonconstructie en verharding: - DB - OH Op- en afritten van kunstwerken van derden: - binnen de beheergrens beheer en onderhoud	Gemeente Provincie Bij derden
Abri's langs provinciale wegen - binnen de bebouwde kom - buiten de bebouwde kom	Gemeente Provincie

Carpoolplaatsen	de beheerder van de weg waar deze op ontsluit
Hekwerken op duikers, pendammen e.d.	Waterschap / achterliggende
Duikers in dammen van uitwegen - beheer en onderhoud	Aanligger c.q. ontheffinghouder
Faunavoorzieningen zoals dastunnels, rasters etc. binnen beheergebied	Provincie

**Afwijkingen hiervan dienen te zijn vermeld in een aparte overeenkomst.**



# Beleidsherziening en afwijking van beleid

Het beleid wordt herzien of aangevuld als hiervoor overwegende redenen zijn. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij gewijzigde wetgeving of bij het opnemen van nieuwe onderwerpen.

Bij voorstellen om in afwijking van het in deze nota neergelegde beleid te handelen, wordt per geval beoordeeld of terugkoppeling naar het portefeuille-overleg met de verantwoordelijke gedeputeerde volstaat, of dat het onderwerp moet worden voorgelegd aan het college van Gedeputeerde Staten. Afhandeling vindt plaats via besluitvorming in een DS-stuk dan wel via een SG-brief.



## Overzichtstabel wegcategorysering

### PVVP 2011 interpretatie (visie)

Provinciale wegen:2011

2011 (interpretatie visie)					
	Traject	Funcities			
N351	N381 - A32 A32 - grens Overijssel	SW GOW	N384	N354 - Franeker zuid Franeker noord – N393	GOW GOW
N353	N380 - Noordwolde noord Noordwolde zuid - grens Drenthe	GOW ETW	N390	A31 - Harlingen oost	GOW
N354	A32 - Sneek noord Sneek zuid - afslag Woudsend afslag Woudsend - A6	SW GOW ETW	N392	A32 - A7 A7 - N380	ETW GOW
N355	grens Groningen - Leeuwarden kom Buitenpost (N910-N358) rondweg Buitenpost rondweg Hurdegaryp	GOW ETW GOW GOW	N393	afslag NWT - Annap. oost St. Annap. west - St. Jacobip. oost St. Jacobip. zuid - N390	ETW ETW ETW
N356	Nijega – Dokkum (DCA) Dokkum - Holwerd	SW GOW	N910	Dokkum - Driesumer Ryd Driesumer Ryd – N355	GOW ETW
N357	Leeuwarden noord - N356	GOW	N913	Sumar – N31 (DCA)	SW
N358	Holwerd noord – afslag DN Zijlen afslag DN Zijlen – A7	ETW GOW	N917	afslag Hegebr.leanne - Ureterp west Ureterp oost - Bakkeveen noord Bakkeveen zuid - Waskemeer noord Waskemeer oost - Haulerwijk west	ETW ETW ETW ETW
N359	A6 - N31	SW	N918	Haulerwijk zuid - N919	GOW
N361	N355 - Gytsjerk zuid Gytsjerk zuid - Aldtsjerk noord Aldtsjerk noord - N356 (DCA) N356 (DCA) - Lauwersoog	GOW ETW GOW SW	N919	N381 - grens Drenthe	GOW
N369	N355 - N31	GOW	N924	A6 - Oosterzee Oosterzee - Heerenveen west	GOW ETW
N380	A7 - Mildam west Mildam west - afslag N353 afslag N353 - afslag N392 afslag N392 - afslag Prikkedam afslag Prikkedam - N381	GOW ETW GOW ETW GOW	N927	N354 - St. Nicolaasga St. Nicolaasga - A6	ETW GOW
N381	Drachten - grens Drenthe (opwd)	SW	N928	Afslag Woudsend – N359	GOW
N383	A31 - afslag NWT afslag NWT - St. Annapar. zuid	SW GOW	N398	N357 Stiens – N383	GOW



## Wegenverordening provincie Fryslân

Besluit van Provinciale Staten van 5 juli 2000 no. 375691, betreffende de vaststelling van de Wegenverordening provincie Fryslân.

De in de aanhef genoemde wegenverordening dient ter bescherming en instandhouding van de bij de provincie Fryslân in beheer zijnde wegen en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die wegen. Daarbij kunnen ook andere belangen worden betrokken.

Bij toepassing van de wegenverordening gelden beleidsregels als toetsingscriteria. Deze beleidsregels zijn opgenomen in de nota "Beheerbeleid voor provinciale wegen". De beleidsregels zijn vastgesteld met toepassing van titel 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht.

De toe te passen criteria zijn onder meer ingegeven door het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan. Dit geldt met name voor de hierin opgenomen beleidskaders voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid, alsmede de daarop gebaseerde wegen-netvisie. De beleidsregels geven een verdere invulling en concretisering aan het te voeren beleid. Met het oog op de praktijk kunnen ze nader worden aangevuld met uitvoeringsregels.

Hoewel de verordening niet primair is gericht op stroken buiten de beheergrenzen, kunnen zich op zones langs wegen omstandigheden voordoen die van invloed zijn op het weglichaam en op het verkeer op de weg. Overeenkomstig de vorige verordening, biedt ook deze verordening de provincie als wegbeheerder de mogelijkheid om buiten het provinciaal weggebied op te treden.

De wegenverordening is afgestemd op de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat zaken die in deze wet geregeld zijn, niet in de verordening hoeven te worden opgenomen. Het betreft onder meer bepalingen over de wijze van indiening van ontheffingsaanvragen en de mogelijkheid voor het indienen van een bezwaar- of beroepschrift. Ditzelfde geldt voor bepalingen ten aanzien van toezicht en handhaving. Een regeling voor nadeelcompensatie is evenmin in de verordening opgenomen, aangezien op basis van artikel 3:4, lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht, de verplichting reeds bestaat om in voorkomende gevallen tot nadeelcompensatie over te gaan.

In de verordening is wel een termijn opgenomen waarbinnen moet worden beslist op een ontheffingsaanvraag.

Het niet toepassen van de beslistermijn van 8 weken uit de Algemene wet bestuursrecht heeft als reden dat deze termijn in een aantal gevallen onvoldoende is. Om te voorkomen dat steeds een beslissing tot verdaging moet worden genomen, is in de verordening een beslistermijn opgenomen van 16 weken. Deze termijn mag tot twee keer toe met een periode van ten hoogste 8 weken worden verlengd. (In de later vastgestelde wijzigingsverordening (2010, no. 47) is dit veranderd in een beslistermijn van maximaal 14 weken. De beslistermijn bedraagt acht weken en kan één maal met zes weken worden verlengd.)

De voorliggende verordening beoogt niet een waterdichte regeling te geven voor alle eventualiteiten die zich op of bij een weg kunnen voordoen. Daarom is afgezien van een systeem waarbij alle voorzienbare activiteiten in een lijst met definities en verbodsbepalingen expliciet zijn weergegeven. Ter zake is overwogen dat algemeen opsommende bepalingen zelden of nooit compleet zijn, waardoor leemtes ontstaan. Een begin van deze benadering was reeds gemaakt bij de vorige verordening.

Volstaan is met één verbodsartikel. Hiermee is een goede leesbaarheid en praktische hanteerbaarheid bereikt. Zonodig kunnen beleid- en uitvoeringregels zorgen voor maatwerk.

De artikelgewijze toelichting gaat nader in op het voorgaande. De toelichting is overigens beperkt tot die artikelen, waarvan informatie over de achterliggende overwegingen voor een goed begrip van die artikelen op haar plaats lijkt.

## WEGENVERORDENING PROVINCIE FRYSLAN

### REIKWIJDTE/WERKINGSSFEER

#### Artikel 1

1. De verordening stelt regels ter bescherming en instandhouding van de bij de provincie Fryslân in beheer zijnde wegen en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die wegen.
2. Toepassing van deze verordening kan mede strekken ter bescherming van de aan in lid 1 bedoelde wegen en het gebruik daarvan verbonden belangen van andere dan in lid 1 van dit artikel bedoelde aard, doch enkel voor zover daarin niet is voorzien door of krachtens een andere wet gestelde bepalingen.

#### Artikel 2

1. Deze verordening is van toepassing op:
  - a. wegen in beheer bij de provincie Fryslân;
  - b. situaties buiten de beheergrens van de in sub a bedoelde wegen voor zover daarbij de in artikel 1, eerste lid, bedoelde belangen in het geding zijn.
2. In deze verordening worden mede tot de wegen gerekend de daarin gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar de aard van de weg daartoe behoort, één en ander voor zover in beheer bij de provincie.

## VERBODSBEPALINGEN

### Artikel 3

1. Het is verboden zonder ontheffing van Gedeputeerde Staten gebruik te maken van een weg, anders dan overeenkomstig de verkeersbestemming van de weg, door:
  - a. in, op, onder of boven de weg werken op te richten, in stand te houden, te wijzigen of te verwijderen;
  - b. in, op of onder de weg (vaste) stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen, of te laten staan of liggen;
  - c. in, op, onder of boven de weg op andere wijze dan vermeld onder a en b handelingen te verrichten.
2. Het is verboden zonder ontheffing van Gedeputeerde Staten in situaties buiten de beheergrens van wegen, werken, voorwerpen of stoffen te maken of te behouden, waarbij de in het eerste lid van artikel 1 genoemde belangen in het geding zijn.
3. Geen ontheffing is vereist voor nader te bepalen werken en activiteiten, waar bij volstaan kan worden met een melding aan Gedeputeerde Staten.
4. Voor werken verband houdende met de algemene nutsvoorzieningen kunnen Gedeputeerde Staten een algemene ontheffing verlenen.
5.
  - a. Het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing op onderhoud- en verbeteringwerken die door of op last van Gedeputeerde Staten worden uitgevoerd;
  - b. De leden 1 en 2 van dit artikel zijn niet van toepassing op werken die dienen tot het openbaren van gedachten en gevoelens tenzij deze door hun plaats, omvang, vormgeving of constructie gevaar opleveren voor de belangen die deze verordening beoogt te beschermen.
6. Voor zover ingevolge deze verordening een ontheffing is vereist voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, geldt een zodanige bepaling als een verbod om een project voor zover dat geheel of gedeeltelijk uit die activiteiten bestaat, uit te voeren zonder omgevingsvergunning.
7. Een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt voor advies in handen gesteld van Gedeputeerde Staten, indien op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht op een aanvraag wordt beslist door een college van burgemeester en wethouders.
8. Burgemeester en wethouders zenden een afschrift van een besluit tot het verlenen, weigeren of intrekken van een omgevingsvergunning als bedoeld in het zevende lid aan Gedeputeerde Staten.
9. Burgemeester en wethouders doen Gedeputeerde Staten mededeling van een kennisgeving als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, indien op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht door burgemeester en wethouders op een aanvraag is beslist.



## ONTHEFFINGEN

### Artikel 4

1. Aan een verleende ontheffing kunnen ter bescherming van de belangen die deze verordening beoogt te dienen, voorschriften en beperkingen worden verbonden.
2. Een ontheffing kan worden geweigerd, gewijzigd of ingetrokken ter bescherming van de belangen die deze verordening beoogt te dienen.
3. Een ontheffing kan voorts worden gewijzigd of ingetrokken indien:
  - a. gedurende een aaneengesloten periode van meer dan één jaar na dagtekening van de ontheffing dan wel binnen een bij de ontheffing te bepalen andere termijn, van de ontheffing geen gebruik is gemaakt;
  - b. de in de ontheffing bedoelde werken of handelingen niet meer worden gebruikt of plaatsvinden.
4. Het verlenen, aanvullen of wijzigen van een ontheffing kan voor bepaalde of onbepaalde tijd geschieden.
5. Een ontheffinghouder is verplicht het ontheffingverlenend orgaan tijdig in kennis te stellen van de overdracht aan derden van het object waarvoor ontheffing is verleend.
6. Gedeputeerde Staten beslissen binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag. Deze termijn kan eenmaal met ten hoogste zes weken worden verlengd.

## OVERTREDINGEN/STRAFBEPALINGEN

### Artikel 5

Met de zorg voor de naleving van deze verordening zijn belast, behalve de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering genoemde ambtenaren, de door Gedeputeerde Staten aan gewezen opsporingsambtenaren.

### Artikel 6

Overtredingen van artikel 3 of niet-naleving van één of meer van de aan een ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen wordt gestraft met een hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie, zoals bedoeld in artikel 23 van het Wetboek van Strafrecht.

## OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

### Artikel 7

1. Voor werken die ten tijde van de inwerkingtreding van de Wegenverordening provincie Fryslân rechtmatig aanwezig waren, wordt geacht ontheffing als bedoeld in artikel 3, te zijn verleend.

2. Aanvragen om ontheffing welke op grond van de Wegenverordening Friesland zijn ingediend en waarop nog niet is beslist, worden geacht aanvragen om ontheffing op grond van de Wegenverordening provincie Fryslân te zijn.
3. Voor bestaande werken die strijdig zijn met het bepaalde in deze verordening, maar die op grond van de Wegenverordening Friesland niet waren verboden, wordt geacht ontheffing als bedoeld in artikel 3 te zijn verleend.
4. Onverminderd het bepaalde in lid 3 van dit artikel, wordt voor werken waarvoor geen ontheffing is verleend, een ontheffing krachtens artikel 3 geacht te zijn verleend indien deze werken gedurende meer dan 5 jaar na de realisering ervan zijn gedoogd zonder dat belanghebbende is geweest op het vereiste van een ontheffing.
5. De onderhoudsplicht van de werken, bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid, komt ten laste van de belanghebbende of de houder van een ontheffing.
6. Gedeputeerde Staten kunnen bepalen dat de aanleg en/of het onderhoud van werken die aanwezig zijn binnen de beheergrenzen van de weg, geschiedt door de provincie en dat de kosten daarvan worden verhaald op de houder van de ontheffing.

#### **Artikel 8**

1. Deze regeling wordt aangehaald als: Wegenverordening provincie Fryslân.
2. Zij treedt in werking op een nader door Gedeputeerde Staten te bepalen en in het provinciaal blad bekend te maken datum.
3. De "Wegenverordening Friesland" vervalt op het in het tweede lid bedoelde tijdstip.

#### **Toelichting per artikel**

##### **Artikel 1**

###### **Algemeen**

Dit artikel beoogt een brede belangenafweging mogelijk te maken. Gelet op het specialiteitbeginsel in het bestuursrecht, is het zonder dit artikel niet mogelijk om bij de toepassing van deze verordening naast de belangen van een doelmatig en veilig gebruik van de weg, ook andere belangen aanvullend te betrekken.

###### **artikel 1, lid 1**

De klassieke verkeersbelangen, zoals deze ook verwoord zijn in de Wegenverkeerswet, zijn neergelegd in het eerste lid.

### **artikel 1, lid 2**

Het tweede lid maakt het mogelijk om naast de verkeersbelangen ook rekening te houden met belangen als landschap, natuur en cultuurhistorie, milieu en leefbaarheid, voor zover daarin niet is voorzien door andere wetgeving. Onder wet wordt in dit verband verstaan een wet in materiële zin.

Het betreft hier de zogenaamde "brede kijk" zoals die al enige tijd in de praktijk van het waterstaatsrecht ingang heeft gevonden. In dit verband wordt verwezen naar onder meer artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 3 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.

Overigens bepaalt artikel 3:4, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht, dat het bestuursorgaan de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen afweegt, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.

Uit de Kamerstukken die betrekking hebben op de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, blijkt dat de formulering "mede", zoals ook gebruikt in het tweede lid van dit artikel, tot uitdrukking brengt dat bij de besluitvorming in de eerste plaats wordt gedacht aan de bescherming van de klassieke waterstaatsbelangen. Zo is de primaire voorwaarde voor het verlenen van een ontheffing, dat deze verenigbaar is met deze belangen.

Tegelijkertijd sluit het oordeel dat dit het geval is, niet uit dat op grond van overwegingen die zijn ontleend aan andere belangen, bijvoorbeeld van landschap of natuurbehoud, aan de te verlenen ontheffing bepaalde daarop gerichte bijzondere voorschriften of beperkingen worden verbonden. Ook is niet uitgesloten dat die andere belangen aanleiding zijn voor het weigeren, wijzigen of intrekken van een ontheffing.

Onder toepassing van de verordening wordt verstaan het verlenen, weigeren, intrekken en wijzigen van een ontheffing en het vaststellen van beleid- en uitvoeringregels.

### **Artikel 2**

#### **Artikel 2, lid 1**

De verordening is alleen van toepassing op wegen die in beheer bij de provincie zijn. De beheerbevoegdheid strekt zich in principe uit tot de beheergrens van een weg. Deze beheergrens is meestal ook de eigendomsgrens. Beheergrenzen berusten op besluiten van gedeputeerde- en provinciale staten. De beheergrenzen zijn verwerkt in het bij het provinciale wegennet horende beheersysteem. De gegevens uit dit systeem zijn voor een ieder toegankelijk op het provinciehuis en de provinciale districtskantoren. Wijzigingen in de beheergrens vinden plaats in overleg met direct betrokkenen.

Het eerste lid biedt overigens de mogelijkheid om ook buiten het beheergebied van de weg op te treden. Het gaat daarbij om situaties, waarbij de bescherming en het doelmatig en veilig gebruik van wegen in het geding zijn. In de beleidsregels zijn deze situaties nader aangegeven. Buiten het beheergebied van een weg kan niet worden opgetreden met het oog op de behartiging van andere dan genoemde belangen. In dit verband is voorts van belang het gestelde in artikel 3, tweede lid. Korthedshalve wordt daar naar verwezen.

### **Artikel 2, lid 2**

De Wegenwet bepaalt alleen wat onder wegen mede moet worden verstaan, niet wat tot de weg moet worden gerekend. De verordening beoogt dit hiaat op te heffen. Functioneel horen kunstwerken en weguitrusting ook bij de weg. Beheer valt niet altijd samen met de onderhoudsplicht, wel met een verantwoordelijkheid voor de regeling van de uitvoering van het onderhoud. In veel gevallen zullen door derden met ontheffing werken zijn gerealiseerd. Bij een voorschrift opgenomen in een dergelijke ontheffing kan de onderhoudsverplichting aan die derde zijn opgedragen.

### **Artikel 3**

#### **Artikel 3, lid 1**

Dit artikel heeft een tweeledig karakter. Enerzijds bevat het een algemene verbodsbepaling, anderzijds ontlent de Gedeputeerde Staten aan dit artikel de bevoegdheid om ontheffing van de verbodsbepaling te verlenen. Dit kan op aanvraag of ambts-halve gebeuren.

Omwille van de overzichtelijkheid en leesbaarheid is afgezien van het opsommen van allerlei bijzondere verbodsbepalingen. Er is volstaan met één algemene verbodsbepaling. Ter zake is overwogen dat een algemene opsomming meestal niet compleet is, waardoor leemtes ontstaan. De bestemming van de weg is gebaseerd op de wegen(verkeers)wetgeving en de wegategorisering en de hieronder liggende wegennetvisie.

De nadere concretisering en detaillering van de algemene verbodsbepaling is neergelegd in de beleidsregels en in eventuele uitvoeringsregels die met betrekking tot de onderhavige verordening worden gehanteerd. Aldus is de tekst van de verordening beperkt gehouden, terwijl toch de strekking ervan voldoende duidelijk is.

#### **Artikel 3, lid 1, onder a**

Het ontheffingplichtig gebruik maken van een weg, dat het maken en behouden van werken betreft, spreekt voor zich. Voor de volledigheid worden als voorbeelden van ontheffingplichtige werken genoemd: standplaatsen, kabels, leidingen, buizen, duikers, beplanting, uitwegen, wegaansluitingen, tankstations, aanduidingen-/verwijsborden en andere constructies, één en ander met toebehoren.

#### **Artikel 3, lid 1, onder b**

Bij de in het eerste lid onder b opgesomde gedragingen moet worden bedacht dat (uiteraard) niet ieder willekeurig doen geraken van een voorwerp of hoeveelheid van een bepaalde stof op de weg aan de ontheffingplicht is onderworpen. Ontheffingplichtig is alleen dat handelen dat valt te zien als een beoogde wijze van gebruik van de weg en dat relevant is voor de toestand van die weg. Het plaatsen van voorwerpen, respectievelijk het laten staan of liggen, kan zowel betreffen hoeveelheden voorwerpen van een bepaalde soort (bijvoorbeeld tijdelijke opslag van materialen), als een bepaalde zaak, zoals een aan het normale verkeersgebruik onttrokken voertuig al dan niet voorzien van borden, teksten e.d. met het kennelijke doel handelsreclame te maken. Vloeibare stoffen zijn hier niet genoemd omdat de Wet verontreiniging oppervlaktewateren hierin grotendeels voorziet. Voor zover het aflopen van vloeistoffen niet onder deze wet valt, wordt daarin voorzien door artikel 3, lid 1 onder c.

### **Artikel 3, lid 1, onder c**

Als voorbeelden van de hier bedoelde handelingen kunnen worden genoemd: het graven in de weg, het zich anders dan over een uitweg met een voertuig op of van de weg begeven, het geheel of gedeeltelijk dichten van de afwateringsmiddelen van een weg, het ten verkoop aanbieden en/of levering van waren, het houden van vee-, rij- en trekdieren op de berm, voor zover ter zake het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 niet van toepassing is, het houden van optochten, braderieën e.d.

### **Artikel 3, lid 2**

Door het bepaalde in het tweede lid wordt het onder meer mogelijk gemaakt om een vanuit een doelmatig en veilig gebruik van de weg, noodzakelijke vrije ruimte te garanderen, bijvoorbeeld voor vrije uitzichthoeken en zichtlengtes. Dit kan van belang zijn bij locaties waar wegen samenkomen. Een onbelemmerd (uit)zicht kan ook op andere plaatsen een vereiste zijn voor het veilig gebruik van de weg. In de nota "Beheerbeleid voor provinciale wegen" zijn per wegcategorie beheerzones aangegeven.

Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 kan eveneens worden opgetreden tegen activiteiten die zich afspelen buiten het beheergebied van de weg. Artikel 5 van die wet bevat een algemeen verbod voor een ieder om zich zodanig te gedragen, waardoor gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of waardoor het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd. Voorbeelden zijn het veroorzaken van dichte rook en het gebruik van misleidende verlichting.

### **Artikel 3, lid 3**

Deze bepaling maakt het mogelijk om voor bepaalde werken te volstaan met een melding. In de nota "Beheerbeleid voor provinciale wegen" en in uitvoeringsregels is aangegeven welke activiteiten meldingsplichtig zijn en aan welke voorwaarden moet zijn voldaan.

### **Artikel 3, lid 4**

Om praktische redenen is in dit lid bepaald, dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheid hebben om algemene ontheffingen aan nutsbedrijven te verlenen, voor het realiseren van bijvoorbeeld hoofdtransportleidingen voor gas-, water- en elektriciteitsvoorzieningen. Deze algemene ontheffingen bevatten de algemene voorschriften en beperkingen die van belang zijn voor de betrokken werken en geven voor elk incidenteel werk een zodanige regeling, dat een vlotte wijze van afhandeling mogelijk is. Incidentele werken betreffen bijvoorbeeld woon-huisaansluitingen.

### **Artikel 3, lid 5, onder a**

Het verrichten van onderhoud- en verbeteringwerken aan eigen wegen is in het vijfde lid van de verbodsbepaling uitgezonderd. Hiertoe worden ook eigen werkzaamheden gerekend, die aan te merken zijn als feitelijke handelingen zonder enig rechtsgevolg, bijvoorbeeld het plaatsen van lantaarnpalen, mottoborden en overig vergelijkbaar wegmeubilair. Dit laat onverlet dat de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht moeten worden genomen.

Voor normaal onderhoud behoeft dit geen toelichting. Voor het verrichten van verbeteringswerken uitsluitend binnen het ruimtelijk weggebied, is doorgaans geen nadere besluitvorming in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening noodzakelijk.

In deze situatie zullen Gedeputeerde Staten wel een schriftelijk besluit nemen inzake de vaststelling van het verbeteringswerk. In de procedure die daaraan voorafgaat, kan een afweging worden gemaakt ten aanzien van de belangen van derden. Voor verbeteringswerken buiten het weggebied staat de besluitvorming in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening er garant voor dat derden bezwaren kunnen inbrengen. Het plaatsen van verkeersborden en op de weggebruiker gerichte infrastructurele maatregelen is geregeld in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en de Wegenwet.

Voorzieningen die op grond van wettelijke bepalingen zullen moeten worden gedoogd, zijn niet van het verbodsartikel uitgezonderd. In dit verband kunnen worden genoemd de wetgeving betreffende de telecommunicatie en de spoorwegen. Dit betekent dat Gedeputeerde Staten in die gevallen een ontheffing niet kunnen weigeren. Wel worden Gedeputeerde Staten in staat gesteld bij een dergelijke ontheffing, onverminderd andere wettelijke bepalingen, nadere voorschriften te geven of beperkingen op te leggen, in het belang van onder meer de bruikbaarheid van de weg en de verkeersveiligheid op de weg.

#### **Artikel 3, lid 5, onder b**

De in het vijfde lid onder b opgenomen uitzondering waarborgt de grondwettelijke vrijheid van meningsuiting. Dit geldt niet voor handelsreclame.

#### **Artikel 3 lid 6 t/m 9**

In deze leden wordt een koppeling gelegd met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Op grond van de Wabo wordt een ontheffing op grond van de Wegenverordening om een uitweg te maken, te hebben of te veranderen aangemerkt als een verbod om zonder omgevingsvergunning een dergelijk project uit te voeren. De Wabo regelt aldus dat voor gemelde activiteit een omgevingsvergunning is vereist. In de systematiek van de Wabo kan een college van B&W bevoegd zijn om over een dergelijke aanvraag te beslissen. De Wegenverordening bepaalt nu dat aan Gedeputeerde Staten een adviesrecht toekomt. Tevens wordt bepaald dat, in die gevallen waarin een college van B&W een omgevingsvergunning voor een uitweg verleent, wijzigt of intrekt, Gedeputeerde Staten daarvan in kennis worden gesteld. Ook in gevallen waarin een kennisgeving aan het bevoegd gezag wordt gedaan van overdracht van een object waarvoor ontheffing is verleend, moeten Gedeputeerde Staten daarvan in kennis worden gesteld, voor zover een college van B&W het bevoegd gezag is.

#### **Artikel 4**

##### **Artikel 4, lid 2**

Met belangen, vermeld in het tweede lid van dit artikel, worden niet alleen bedoeld de in het eerste lid van artikel 1 genoemde, maar ook de in het tweede lid van dat artikel bedoelde aanvullende belangen. Bij de toepassing van het bepaalde in artikel 3, tweede lid, zullen evenwel alleen de klassieke verkeersbelangen een rol kunnen spelen.

##### **Artikel 4, lid 6**

Met het zesde lid wordt de beslistermijn teruggebracht van maximaal 32 weken naar maximaal 14 weken. De beslistermijn bedraagt acht weken en kan één maal met zes weken worden verlengd.

### **Artikel 5**

Toezicht is te onderscheiden van opsporing. Weliswaar hebben toezichthouders soms ook opsporingsbevoegdheid, maar met het oog op zowel de rechten van de belanghebbende, respectievelijk de verdachte, als op de verhouding tot het openbaar ministerie moet zoveel mogelijk duidelijk zijn wanneer sprake is van toezicht en wanneer van opsporing.

Het Wetboek van Strafvordering biedt in artikel 142 de mogelijkheid om buitengewone opsporingsambtenaren aan te wijzen voor de handhaving of naleving van de bepalingen van bijzondere wetten of verordeningen.

In de straf- en handhavingbepalingen is niet de bevoegdheid tot het toepassen van bestuursdwang en dwangsom opgenomen. Deze bevoegdheid vloeit rechtstreeks voort uit artikel 122 e.v. van de Provinciewet.

### **Artikel 6**

Voor de bepaling van de strafmaat is de provincie gebonden aan het daarover bepaalde in de Provinciewet.

### **Artikel 7**

#### **Algemeen**

Vanzelfsprekend zal in de verordening rekening moeten worden gehouden met de toestand, zoals die op de dag van de inwerkingtreding aanwezig is.

#### **Artikel 7, lid 1**

Het eerste lid heeft betrekking op ontheffingen die in het verleden door Gedeputeerde Staten zijn verleend, of bij een weg die in het kader van de Wet herverdeling wegenbeheer door de provincie is overgenomen, door of vanwege een ander bevoegd bestuursorgaan.

#### **Artikel 7, lid 4**

Ten aanzien van werken waarvoor geen ontheffing is verleend, moet er in beginsel van worden uitgegaan dat in het verleden een activiteit illegaal is verricht. Kan de belanghebbende in zo'n geval aantonen dat het werk meer dan 5 jaar aanwezig is, dan zal hij zich kunnen beroepen op een verkregen recht en wordt een ontheffing geacht te zijn verleend. De periode van 5 jaar is dus te zien als een opschoningstermijn. Wil de provincie daarna nog tegen de aanwezigheid van een werk optreden, dan zal zij de ontheffing die geacht wordt te zijn verleend, moeten intrekken.

Hiervoor zal expliciet de gebruikelijke procedure worden gevolgd, die in het publiekrecht voorzien is van algemene rechtswaARBorgen (recht van bezwaar en beroep).

Is het werk korter dan 5 jaar aanwezig, dan wordt het werk geacht zonder ontheffing aanwezig te zijn en kan de wegbeheerder bestuursdwang overwegen.

#### **Artikel 7, lid 5**

Het vijfde lid is opgenomen omdat aan fictieve ontheffingen uiteraard geen voorschriften of beperkingen zijn verbonden die iets regelen voor het onderhoud van werken c.a., dit in tegenstelling tot concrete ontheffingen.

Wie als belanghebbende wordt aangemerkt, kan per geval verschillen. Meestal is dit de eigenaar van het werk.

**Artikel 7, lid 6**

Dit lid bepaalt dat Gedeputeerde Staten zonodig kunnen bepalen dat het onderhoud van ontheffingplichtige werken door de provincie wordt uitgevoerd. De reden hiervoor is dat daardoor de kwaliteit van de weg en de weguitrusting beter kan worden bewaakt. Dit mede in verband met de aan de wegbeheerder toegekende risicoaansprakelijkheid in het Burgerlijk Wetboek.



## Inhoudsopgave

<b>1. Beplanting langs provinciale wegen</b>	<b>35</b>
1.1 Aanleiding	35
• Vormen van schade	
• Schade door beplanting van derden	
- Kostenverhaal van schade	
• Aanwijzingen ter voorkoming van schade	
1.2 Beleidsplan Fryske Diken yn 't Grien!	36
1.3 Aanpassing van bestaande beplanting	37
1.4 Criteria voor nieuwe beplanting	38
<b>2. Kabels en leidingen</b>	<b>39</b>
<b>3. Wegaansluitingen, spoorwegkruisingen en uitwegen</b>	<b>40</b>
3.1 Aanleiding	40
• Definities	
3.2 Beleidsregels voor wegaansluitingen en spoorwegkruisingen	41
• Aanwijzingen	
3.3 Beleidsregels voor uitwegen	42
• Aanwijzingen	
• Verkeersveiligheidsknelpunten	
• Meldingsplicht	
3.4 Relatie met ruimtelijke ontwikkelingen	44
Bijlage: Vormgevingseisen Uitwegen	
<b>4. Medegebruik van bermen en groenstroken langs wegen</b>	<b>46</b>
4.1 Aanleiding	46
4.2 Bedrijfsmatige activiteiten	
4.3 Gebruik van de berm voor parkeren en uitwegen	47
• Parkeren	
• Uitwegen	
4.4 Op- en overslagactiviteiten	48
• Uitvoering Destructiewet	
• Op- en overslag van zaken	
4.5 Verzorgingsplaatsen	49
4.6 Gedenktekens	49
4.7 Kunstuitingen	50
4.8 Zend- en andere soorten masten	51

<b>5. Bewegwijzering en aanduidingenbeleid</b>	<b>52</b>
5.1 Aanleiding	52
5.2 De reguliere bewegwijzering	53
• Aanleg- en beheerkosten	
5.3 Aanduidingen	53
• Definities	
• Commerciële aanduidingen	
- voorwaarden	
- commerciële aanduidingen buiten de beheergrens van de weg	
• Niet commerciële aanduidingen	
- Informatieborden "i"	
- Specifieke aanduidingen bij dorpen	
- Mottoborden	
- Straatnaam/gemeentegrensborden	
- Routeborden	
• Ideële aanduidingen	
5.4 Object bewegwijzering	56
• Toepassingsmethoden voor toeristische bewegwijzering	
- Het passantencriterium	
- De plaatsnaamsystematiek	
• Algemene richtlijnen voor toepassing op provinciale wegen	
- Plaatsing van de bewegwijzering	
- Bundeling van objecten	
- Situaties binnen de bebouwde kom	
• Categorieën van verwijzingen	
• Samenvatting	
<b>6. Evenementen op of langs provinciale wegen</b>	<b>61</b>
6.1 Aanleiding	61
• Definities	
6.2 Wegafsluitingen als gevolg van evenementen	62
• Aanwijzingen	
• Relatie milieubeleid	
• kosten	
• Meldingsplicht	
• Ontheffingverlening door de gemeente	
6.3 Ontheffingen Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990	64
<b>7. Weggebonden bedrijven</b>	<b>65</b>
7.1 Aanleiding	65
• Definities	
7.2 Beleidsregels voor standplaatsen	66
• Aanwijzingen	
7.3 Beleidsregels voor tankstations	67
• Aanwijzingen	
• Kosten aanleg en herinrichting tankstations	
• Toewijzing weggebonden bedrijven bij nieuwe wegaanleg	
7.4 Overige weggebonden bedrijven	69

<b>8. Informatievoorziening, inspectie en handhaving</b>	<b>70</b>
8.1 Aanleiding	70
8.2 Functie hectometrering	70
8.3 Wijze van uitvoering	71
8.4 Gevolgen van het wijzigen van de hectometrering	71
8.5 Criteria voor het wijzigen van de hectometrering	71
8.6 Controle van de weg en weginrichting	72
• Systematische registratie	
8.7 Handhaving	72
• Legalisering	
• Inzet buitengewone opsporingsambtenaren (BOA)	
Bijlage: Adressenlijst	
<b>9. Tijdelijke werkzaamheden aan de weg</b>	<b>74</b>
9.1 Aanleiding	74
9.2 Veiligheid	75
- Wanneer wordt een weg afgesloten	
9.3 Bereikbaarheid	75
• Aanwijzingen	
- Omleidingsrouteplan	
- Speciale doelgroepen	
9.4 Routering gevaarlijke stoffen	78
9.5 Communicatie	78
9.6 Incidentmanagement	79
<b>10. Afwateringsvoorzieningen</b>	<b>80</b>
10.1 Aanleiding	80
10.2 Beleidsregels voor afwateringsvoorzieningen	81
<b>11. Ontheffingen Wegenverkeerswet</b>	<b>82</b>
11.1 Aanleiding	82
11.2 Wegenverkeerswet 1994	
11.3 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)	83
• Verkeerstekens C18 en C20	
• Vrijstellingen RVV	
11.4 Voertuigreglement	84
- Ondeelbare lading	
- Onbeladen voertuigen	
- Rijdende werktuigen	
- Landbouwtrekkers	
• Beleidsregels	
• Aanwijzingen	
• 20 km/u-voertuigen	
• Aanwijzing	



# Beplanting langs provinciale wegen

## 1.1 ■ Aanleiding

Langs provinciale wegen bevindt zich de nodige opgaande beplanting, zoals bomen en struiken. Uitgangspunten voor beplanting zijn:

- beplanting heeft een landschappelijke functie;
- beplanting kan van betekenis zijn voor de geleiding van het verkeer;
- beplanting behoeft afstemming op de inrichtingseisen die aan een weg worden gesteld;
- de wegbeheerder/eigenaar is op grond van het Burgerlijk Wetboek verantwoordelijk en aansprakelijk voor schade als gevolg van beplanting. Het beheer is gericht op het voorkomen van schade, mede door toepassing boominspecties.

### Vormen van schade

Schade kan ontstaan door opgaande beplanting. Over de weg hangende takken kunnen de vrije doorgang voor het verkeer hinderen. Daarnaast kan schade ontstaan, doordat weggebruikers door omstandigheden in de berm terecht komen en hierbij in aanraking met beplanting. Vooral bij bomen zijn de gevolgen vaak ernstig.

Door wortelgroei kan schade ontstaan aan de wegverharding en aan voorzieningen van derden die zich in de berm bevinden.

Daarnaast doen zich soms problemen voor met specifieke dieren zoals de eiken-processierups en planten zoals distels, berenklauwen en recent het Jacobskruiskruid. Voor dit laatste is een verordening van toepassing.

### Schade door beplanting van derden

Soms is er sprake van hinder of schade die veroorzaakt wordt door beplanting op aanliggende percelen, in eigendom of beheer bij derden. Indien derden nalaten deze hinder ongedaan te maken, kan op grond van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek de wegbeheerder hier zelf in voorzien. Dit geldt zowel voor overhangende opgaande beplanting, als voor wortelgroei binnen de beheergrens van een weg.

### Kostenverhaal van schade

Schade aan beplanting in eigendom en/of beheer van de provincie, wordt zo mogelijk verhaald op degene die de schade veroorzaakt heeft. De hoogte van het schadebedrag wordt bij onduidelijkheid bepaald door inschakeling van een hierin adviserend boomverzorgingsbedrijf. De kosten hiervan en de mogelijke kosten van herplant, komen voor rekening van veroorzaker.

Als er sprake is van een door de gemeente geregistreerde monumentale boom, dan wordt hiervan melding gemaakt bij betreffende gemeente.

### Aanwijzingen ter voorkomen van schade

Vooraf bomen kunnen schade veroorzaken. Dit is te voorkomen door de bomen regelmatig rondom visueel te controleren, dus niet uitsluitend vanuit een rijdende auto.

Het gehele boombestand zal periodiek eens per jaar op veiligheid gecontroleerd worden. Hieraan ligt een inventarisatie van het boombestand ten grondslag met een controleschema. De controle wordt uitgevoerd door iemand die kennis heeft van bomen en boomverzwakkingssymptomen kan herkennen. Als er sprake is van verhoogde gevaarstelling zal de controle verhoogd worden tot tenminste twee keer per jaar een boominspectie. Bij gevaarstelling is de keus aan de orde of de boom behandeld dan wel geveld wordt.

## 1.2 ■ Nota Fryske Diken yn 't Grien!

In 2004 hebben wij de provinciale nota Fryske Diken yn 't Grien! vastgesteld en deze tijdens de behandeling van het PVVP van 2006 als beleidsonderdeel toegevoegd. De nota bevat een visie voor de landschappelijke aspecten van de inrichting van de wegen in Fryslân. Voor elke provinciale weg is een inventarisatie gemaakt van de bestaande beplanting en een streefbeeld geformuleerd van het landschappelijk profiel van beplanting langs deze wegen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende landschapstypen binnen de provincie.

In sommige gevallen kan het streefbeeld bereikt worden door uitvoering van zorgvuldige onderhoudsbeurten, door het verwijderen, aanvullen of omvormen van de bestaande beplanting of de aanplant van nieuwe beplanting.

Naast deze in de nota Fryske Diken yn 't Grien! genoemde mogelijkheden, kan het streefbeeld in sommige gevallen worden bereikt door aanpassing van de weg of wegprofiel. Voor de wegbeheerder is het hierbij van belang dat het al dan niet aanbrengen van beplanting beleidsmatig wordt getoetst aan de inrichtingseisen van een weg, de beheergevolgen en de hierbij horende kosten. De criteria in onderhavig hoofdstuk voorzien hierin.

Opmerking: voor onderhoud aan bomen en struiken heeft de provincie in veel gemeenten een kapvergunning nodig. In een aantal gevallen staan gemeenten niet positief tegenover vergunningverlening, doordat er verschil van mening bestaat over de aan beplanting toe te kennen waarden.

Gemeenten hebben de mogelijkheid gekregen tot het indienen van zienswijzen.

Opmerking: Bij de landschappelijke inpassing van wegen zal rekening worden gehouden met de landschappelijke kwaliteit zoals beschreven is in het Streekplan 2006 en Grutsk op é Romte.

In de nota Fryske Diken yn 't Grien! is de visie voor de verschillende landschapstypen uitgewerkt. Deze nota zal geactualiseerd en geïntegreerd worden in de integrale visie op het wegontwerp (verwachte vaststelling in 2014).

### 1.3 ■ Aanpassing van bestaande beplanting

Vanuit de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder is het vrijhouden van beplanting langs wegen soms nodig. Ter voorkoming van willekeurig handelen, zijn hierna een aantal situaties onderscheiden, waarbij de overweging moet worden gemaakt om bestaande beplanting te snoeien of te verwijderen:

- a. beplanting bevindt zich binnen de obstakelvrije zone (zie het schema bij paragraaf 1.4) van een weg en de verkeerspraktijk wijst uit dat er op die locatie ongevallen gebeuren waarop deze beplanting van invloed is;
- b. voor het waarborgen van een vrije doorgang op de weg zal beplanting worden gesnoeid, die zich op geringere hoogte dan 4.50 meter boven voor het verkeer bestemde banen bevindt. Voor fiets- en voetpaden wordt een hoogte van 4.00 meter aangehouden;
- c. er is sprake van opwaardering en daadwerkelijke herinrichting van een weg overeenkomstig een hogere wegcategorie. De mate waarin bestaande beplanting inpasbaar is, hangt af van bijvoorbeeld het instellen van een hoger snelheidsregime;
- d. de beplanting veroorzaakt beschadigingen aan de weg, dan wel levert gevaar of hinder op voor het verkeer op de weg;
- e. indien verwijderde bomen niet herplant kunnen worden langs het zelfde weg-tracé, kan voor het betreffende wegtracé gekozen worden voor alternatieve beplanting, in overleg met afdeling Landelijk Gebied-beleid. Indien er sprake is van een herplantplicht in het kader van de Boswet, dienen verwijderde bomen elders herplant te worden;
- f. bij de uitvoering van werkzaamheden zal in het bestek nadrukkelijk aandacht zijn voor de bescherming van bestaande bomen en planten. Ook hierin kan afdeling Landelijk Gebied-beleid adviseren.

Bij verwijdering wordt beoordeeld in welke mate er vervangende beplanting nodig is. De Boswet kent een herplantplicht bij sanering van rijbeplanting met meer dan 20 bomen (m.u.v. wilgen/populieren en de boomsoorten linde en paardenkastanje). Dit betekent bij velling of rooien dat binnen drie jaar wordt hergeplant, of dat compensatiebeplanting wordt aangebracht op een andere locatie.

Landschapsbeheer Fryslân kan hierin een adviserende rol spelen. Indien hier gebruik van wordt gemaakt, zal dit in overleg met afdeling Landelijk Gebied-beleid gebeuren. Eventueel kan ontheffing van de herplantplicht aangevraagd worden.

Punt f. is opgenomen doordat er meestal te weinig kennis is van beplanting en welke maatregelen juist schade kunnen veroorzaken dan wel voorkomen. De gevolgen van het dempen van sloten of het overrijden met werkverkeer van wortelstructuren kan op termijn leiden tot het sterven van een boom. Het vereist deskundigheid om dit met soms eenvoudige middelen te voorkomen.

## 1.4 ■ Criteria voor nieuwe beplanting

In deze paragraaf zijn de criteria voor nieuw op te richten beplanting gegeven. De toelaatbaarheid hiervan wordt bepaald aan de hand van:

- de groeiwijze van beplanting in relatie tot de aanwezige vrije ruimte in verband met de aanwezigheid van kabels en leidingen (zie hoofdstuk 2);
- de sociale veiligheid en de functie van beplanting voor luwtewerking. Dit criterium is vooral van toepassing op verzorgingsplaatsen, fiets- en openbaar vervoer voorzieningen. Voor luwtewerking langs fiets/bromfietspaden is beplanting met een hoogte tussen 1.20 en 1.50 meter nodig;
- de obstakelvrije zones van wegen. Nieuw te planten bomen zijn binnen deze zone vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen niet toelaatbaar. Overige beplanting moet passen binnen de resterende criteria. De obstakelvrije zones zijn neergelegd in schema 1.1;
- de aanwezigheid van ecologische verbindingszones;
- het Convenant Duurzaam Iepenbeheer. Dit convenant heeft tot doel het realiseren van de duurzame instandhouding van de iep in het Friese landschap en het stedelijke gebied;
- een landschapsplan is onderdeel van nieuwe wegenwerken. Hierover vindt overleg plaats met afdeling Landelijk Gebied-beleid
- de obstakelvrije ruimte van 4.00 meter tot voorkant insteek van waterwegen bij aaneengesloten beplanting (struikgewas).

Opmerking: een ruimte van 4.00 meter is nodig voor onderhoudswerkzaamheden aan waterwegen. Deze ruimte is niet nodig wanneer het onderhoud plaats vindt vanaf de aanliggende percelen.

Vanuit de principes van duurzaam veilig is in onderstaand schema per wegcategorie een na te streven obstakelvrije zone opgenomen, gemeten uit de kant van de verharding. Binnen deze zone is vooral boombeplanting niet toelaatbaar. Hieronder wordt ook de uitgroei begrepen.

### schema 1.1

Obstakelvrije afstand per wegcategorie:

Wegen met een stroomfunctie	6.00 meter
Wegen met een ontsluitingsfunctie	4.50 meter
Overgangsfase	3.00 meter
Wegen met een erftoegangsfunctie	n.v.t.

Opmerking: de obstakelvrije afstand is niet van toepassing op bebording/bewegwijzering en bebakening die functioneel of wettelijk verplicht (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer), bij de weg hoort. Parallelwegen worden tot erftoegangswegen gerekend.

#### Meldingsplicht

Voor het wijzigen of aanbrengen van beplanting kan volstaan worden met een melding. Deze melding zal tenminste 4 weken voorafgaand aan de te verrichten werkzaamheden worden gedaan.

# 2

## Kabels en Leidingen

Voor kabels en leidingen is een afzonderlijk document vastgesteld, onder de titel Beheerbeleid, onderdeel kabels en leidingen.





# Wegaansluitingen, spoorwegkruisingen en uitwegen

## 3.1 ■ Aanleiding

Incidenteel wordt gevraagd om medewerking aan het realiseren van een nieuwe wegaansluiting op een provinciale weg. Daarnaast wordt regelmatig advies gevraagd door gemeenten voor een omgevingsvergunning voor het aanleggen of wijzigen van een uitweg. De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:

- wegaansluitingen hebben een wijziging in de wegenstructuur tot gevolg, die van invloed kan zijn op het gebruik van wegen en de bereikbaarheid van gebieden. Een wijziging is toelaatbaar als dit een positieve bijdrage levert aan de principes van duurzaam veilig verkeer en de gewenste samenstelling en omvang van verkeer- en vervoerstromen, volgens de doelstellingen uit het PVVP;
- nieuwe werken en werkzaamheden zullen de functionaliteit van ecologische verbindingzones niet aantasten;
- wegaansluitingen, spoorwegkruisingen en uitwegen zijn, gelet op de uitwisseling van verkeer, potentiële conflictpunten. Ze verstoren het beeld van de weg en zijn daarom verkeersonveilig;
- vanuit een duurzaam veilige vormgeving en inrichting wordt per wegcategorie gestreefd naar een eenduidige, uniforme en overzichtelijke inrichting van de weg, in overeenstemming met het gewenste gebruik;
- soms zijn tijdelijke wegaansluitingen en uitwegen nodig bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, ontgrondingen en andere werkzaamheden van tijdelijke aard. Na beëindiging van de werkzaamheden worden deze weer opgeheven;
- Op het ontwerp van wegaansluitingen en uitwegen zijn de landelijke richtlijnen van de CROW van toepassing, in combinatie met de provinciale visie op het wegontwerp, waarbij de principes van duurzaam veilig verkeer toepassing vinden;

- bij een gebiedsgewijze aanpak of een herinrichting in het kader van duurzaam veilig (zie deel A, paragraaf 3) vindt een heroverweging plaats ten aanzien van al aanwezige aansluitingen en uitwegen.

#### Definities

Wegaansluiting: is een aansluiting van een openbare weg, zoals bedoeld in de Wegenwet.

Hieronder vallen ook parallelwegen, (brom-)fiets-, wandel- en ruiterspaden.

Spoorwegkruising: de plaats waar een openbare weg zoals bedoeld in de Wegenwet, de spoorbaan kruist.

Uitweg: permanente verbinding tussen percelen en de openbare weg. Ze dienen om aanliggende percelen te ontsluiten.

### 3.2 ■ Beleidsregels voor wegaansluitingen en spoorwegkruisingen

Aanvragen worden naast de toepassing van de onder 3.1 verwoorde algemene uitgangspunten, getoetst aan de volgende criteria:

- voor stroomwegen zijn nieuwe aansluitingen bij hoge uitzondering toelaatbaar, waarbij vooral getoetst wordt aan het eerste uitgangspunt (3.1). In eerste instantie moet worden gestreefd naar het aansluiten op het onderliggend wegennet;

Opmerking: meestal hebben aanvragen voor nieuwe wegaansluitingen betrekking op wegvakken in of nabij bebouwde kommen. Gewoonlijk is hier een onderliggende wegenstructuur aanwezig die gebruikt kan worden. Elke wegaansluiting vormt een potentieel conflictpunt. Daarom wordt een terughoudend beleid gevoerd. Hoe hoger de aan de weg toegekende categorie, hoe zwaarder dit aspect weegt.

- de aansluiting wordt uitgevoerd overeenkomstig de vormgevings/inrichtings-eisen van de weg zoals neergelegd in het PVVP;
- er wordt gestreefd naar vermindering van het aantal bestaande gelijkvloerse spoorwegovergangen;
- omdat er gestreefd wordt naar minder verkeersslachtoffers in de komende jaren mogen er geen nieuwe onveilige situaties op kruisingen van spoorwegen ontstaan. Nieuwe gelijkvloerse overwegen worden daarom in principe niet meer aangelegd;
- bij spoorwegovergangen en oversteken voor uitsluitend voetgangers en recreatief fietsverkeer blijken zich in de praktijk bijna nooit ongevallen voor te doen. Het toestaan dan wel bevorderen van de realisatie van nieuwe gelijkvloerse weg- en spoorwegoversteken die gerelateerd zijn aan provinciale wegen, voor deze doelgroep is aan de orde bij gebiedsontsluitings- en erftoegangs-wegen. Voorwaarde is dat hierdoor een ontbrekende schakel in het recreatieve netwerk wordt opgelost en / of de oversteek deel uitmaakt van routes van officieel erkende en geïnventariseerde oude paden. Bij spoorwegen is toestemming van de beheerder nodig;
- de aanlegkosten en de kosten van aanvullende voorzieningen aan de provinciale weg, bijvoorbeeld van bewegwijzering of verlichting, komen voor rekening van veroorzaker;

- oversteekvoorzieningen voor ruiterspaden worden getoetst aan de inrichtings-eisen zoals die per weg voor fiets/bromfiets- en voetpaden gelden (zie PVVP).

#### Aanwijzingen

Bij het verlenen van toestemming voor de wegaansluiting, wordt de beheergrens door de wegbeheerder/toestemmende instantie vastgelegd in een overeenkomst en in het van toepassing zijnde geautomatiseerde beheersysteem (OBIS).

Indien er sprake is van doorsnijding van een ecologische verbindingszone, wordt in overleg met afdeling Landelijk gebied bepaald op welke wijze uitvoering plaats kan vinden.

### 3.3 ■ Beleidsregels voor uitwegen

Aanvragen worden getoetst aan de volgende criteria:

- uitwegen worden niet toegelaten op stroomwegen. Ontsluiting naar stroomwegen vindt plaats via parallelwegen of via het onderliggende wegennet. Parallelwegen sluiten aan op één punt;
- bij gebiedsontsluitingswegen worden uitwegen slechts bij uitzondering toegestaan, t.b.v. al aanwezige huizen/bedrijven en agrarische oversteken. Er wordt gestreefd naar een bundeling van aansluitingen op één punt;
- bij erftoegangswegen zijn uitwegen toegestaan, als deze op verkeersveilige wijze gesitueerd kunnen worden (zie bij 3.1, algemene uitgangspunten) en als voldaan wordt aan de overige criteria;
- binnen de bebouwde kom zijn uitwegen toegestaan. Bij aanwezigheid van een parallelweg wordt deze hiervoor gebruikt;
- per perceel wordt één uitweg toegestaan. Het toestaan van een tweede uitweg wordt overwogen als de aanvrager kan aantonen dat deze absoluut noodzakelijk is voor het functioneel kunnen gebruiken van de bestemming van het perceel;
- bij een perceel dat zakenrechtelijk te bereiken is via een naastliggend perceel, is een nieuwe uitweg niet toegestaan;
- de verkeersaantrekkende werking van het gebruik van het te ontsluiten perceel, in relatie tot de verkeersveiligheid;
- aan herinrichting van uitwegen voor het verwerken van meer/zwaarder bestemmingsverkeer, waarbij de uitweg op zich al niet past binnen de aan de weg gestelde eisen, wordt uitsluitend medewerking verleend als de functie-wijziging op het te ontsluiten perceel berust op een ten tijde van de aanvraag, vigerende planologische regeling;
- tijdelijke uitwegen (zie definitie) worden alleen bij uitzondering toegestaan op stroomwegen;
- indien een perceel wordt gesplitst in eigendom of door gebruiksrechten is het niet vanzelfsprekend dat er een nieuwe uitweg wordt toegestaan voor het afgesplitste perceel. Toetsing vindt plaats aan de hand van de beleidsregels in dit hoofdstuk.

### Aanwijzingen

Uitvoering van de uitweg geschiedt door de aanvrager conform het advies voor de omgevingsvergunning. In dit advies wordt gewezen op de verplichtingen die voortkomen uit de ARBO-wetgeving en het zonedig nemen van verkeersmaatregelen, voor het veilig uitvoeren van de werkzaamheden aan de uitweg. De gemeente heeft hierin een toezichthoudende en handhavende rol, die tegelijkertijd met het overdragen van de bevoegdheid tot vergunningverlening over is gedragen aan de gemeenten. Indien voor een uitweg aanvullende voorzieningen nodig zijn zoals een linksafvak, dan komen die kosten voor rekening van de aanvrager.

Als uitwegen onderdeel zijn van een faunawervende/geleidende voorziening, worden ze zodanig ingericht dat deze functie in stand blijft.

Op uitwegen is de in de bijlage opgenomen maatvoering van toepassing. Daarbij is onderscheid gemaakt naar uitwegen voor bepaalde bedrijven of uitwegen die alleen een woning ontsluiten. Verder is op de wijze van uitvoering de functie en inrichting van de betrokken weg relevant.

### Verkeersveiligheidsknelpunten

In de praktijk doet zich de omstandigheid voor dat een uitweg als een verkeersveiligheidsknelpunt wordt ervaren, zonder dat daarvoor op korte termijn een oplossing kan worden geboden. Het gevaar spitst zich vooral toe op verkeer dat linksaf wil slaan naar de uitweg en daarvoor moet stilstaan op de hoofdrijbaan. In een aantal situaties is de weginrichting dusdanig dat wachtend verkeer geheel buiten het verwachtingspatroon van de weggebruiker valt. Kop-staartbotsingen kunnen het gevolg zijn.

Voorafgaand aan de herinrichting van een weg overeenkomstig de principes van duurzaam veilig, kan een tijdelijke oplossing worden geboden door het in de wegberm aanleggen van een voorziening waarlangs achteropkomend verkeer kan passeren, dan wel afslaand verkeer kan wachten. Voorwaarden voor het toepassen van deze oplossing zijn:

- er is voldoende ruimte in de berm aanwezig (obstakelvrije ruimte, zie bijlage PVVP);
- het gebruik levert geen gevaar op voor naastliggende functies zoals fietspaden;
- bij aanwezigheid van een parallelweg: door fysieke maatregelen bevorderen dat bestemmingsverkeer gebruik maakt van de parallelweg om het aanliggende perceel te bereiken. Hierbij zal een afweging dienen te worden gemaakt in verband met de aard van het bestemmingsverkeer (b.v. vrachtverkeer) en de vormgeving en het gebruik van de parallelweg. Per geval zal worden beoordeeld of verkeer dat de parallelweg of uitweg verlaat, direct kan afslaan op de hoofdrijbaan.

De kostentoekening hiervan aan derden volgens het principe “de veroorzaker betaalt”, is afhankelijk van diverse factoren, zoals bestaande rechten en plichten, het feit of een werk meegenomen wordt in een groter project etc.

### Meldingsplicht

In de volgende situatie kan een aanvraag als melding worden afgedaan:

- aanvragen die gericht zijn op het wijzigen van een bestaande uitweg waarvoor al een ontheffing is verleend, behalve als de wijziging niet past binnen de toetsingscriteria.

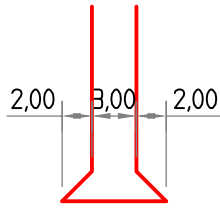
Opmerking: het beleid voor de hogere wegcategorieën is gericht op het saneren van uitwegen. Een aanvraag voor een verbreding van een uitweg in verband met een zwaardere functie hiervan, staat haaks op dit beleid. In dergelijke gevallen kan een weigeringsgrond aan de orde zijn. De procedure voor ontheffingverlening zal dan worden toegepast.

## 3.4 ■ Relatie met ruimtelijke ontwikkelingen

Meestal is een aanvraag om een nieuwe aansluiting of uitweg een gevolg van ontwikkelingen die neergelegd zijn in bestemmings- en landinrichtingsplannen. Niet alleen de aansluiting van een weg, maar ook de functietoedeling in deze plannen kan van invloed zijn op het wegenbeheer. Vooral verkeersaantrekkende functies zijn in dit kader relevant. Daarom zal bij de beleidsmatige beoordeling van ruimtelijke plannen nadrukkelijk aandacht worden gevraagd voor:

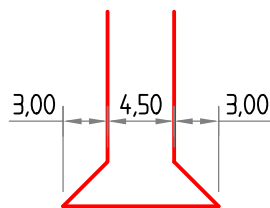
- a. het mobiliteitsgeleidend beleid zoals neergelegd in het PVVP;
- b. de gevolgen voor het beheer en het duurzaam veilig functioneren van het provinciale wegennet;
- c. de noodzaak voor extra voorzieningen aan de weg en de financiële gevolgen hiervan, waarvoor het principe geldt dat de veroorzaker betaalt.

Opmerking: ruimtelijke ontwikkelingen kunnen tot een grotere mobiliteit leiden. Als gevolg daarvan moeten er bijvoorbeeld op kruispunten aanvullende maatregelen worden genomen. De kostendekking en -verdeling hiervan dient tot uitdrukking te komen in de exploitatieopzet van ruimtelijke plannen. Bij voorkeur zullen functiewijzigingen die meer of andersoortig verkeer aantrekken, langs die wegen plaatsvinden waarop een verkeersveilige uitweging mogelijk is.



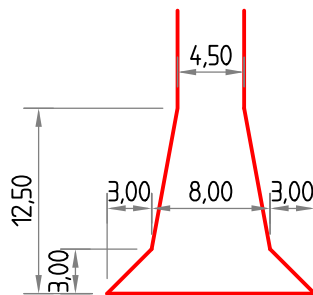
Openbare weg min. 4.50m

Uitrit woning



Openbare weg min. 4.50m

Uitrit landbouwpercelen  
+ bedrijf (klein)



Openbare weg min. 5.50m

Uitrit bedrijf (groot)



# Medegebruik van bermen en groenstroken langs wegen

## 4.1 ■ Aanleiding

In dit hoofdstuk komen diverse activiteiten aan de orde die zich afspelen in bermen en groenstroken langs wegen en niet onder te brengen zijn bij de overige hoofdstukken.

Naast de genoemde activiteiten kunnen meer zaken worden genoemd, bijvoorbeeld geluidwerende constructies, ecologische voorzieningen etc.. Hiervoor voorziet het Handboek Wegontwerp van de CROW vaak in criteria. Daarnaast zijn de volgende algemene uitgangspunten van toepassing:

- de berm heeft vanuit verkeersveiligheidsbelang een belangrijke functie als uitwijkmogelijkheid bij calamiteiten;
- vanuit beheer en onderhoud is medegebruik van de berm voor andere activiteiten ongewenst;
- de berm heeft een ondersteunende functie voor de wegconstructie;
- de nota Bermbeheer Provinciale Wegen Fryslân heeft invulling gegeven aan beleid met betrekking tot landschap- en natuurbeheer. Deze nota is onverkort van toepassing binnen het beheerbeleid.

## 4.2 ■ Bedrijfsmatige activiteiten

Langs een aantal provinciale wegen bevindt zich veel lintbebouwing. Deze bebouwing kenmerkt zich meestal door een grote verscheidenheid aan functies. Voor bedrijven zijn dit aantrekkelijke vestigingslocaties doordat ze goed bereikbaar en bovendien goed zichtbaar zijn. De hier bedoelde bedrijven hebben geen weggebonden karakter (leveren van goederen en diensten gericht op de doorgaande weggebruiker).

In een aantal gevallen wordt de wegbeheerder (overname wegen) geconfronteerd

met bestaand, praktisch permanent gebruik van de berm voor bedrijfsactiviteiten, zoals het te koop aanbieden van zaken en laad- en losactiviteiten. Dit doet afbreuk aan de functie van de berm. Hiervoor gelden de volgende beleidsregels:

- de activiteit wordt – zonodig onder toepassing van bestuurssancties - gesaneerd;
- bij onvoldoende eigen bedrijfsruimte worden de volgende maatregelen toegepast:
  - a. het gebruik wordt nog toegestaan gedurende een per geval te bepalen overgangsperiode;
  - b. bedrijfsverplaatsing. Dit middel komt in beeld als ter plaatse uit ongevalgegevens blijkt dat de verkeersveiligheid onevenredig wordt aangetast.

De kosten van maatregelen komen in principe voor rekening van de veroorzaker.

Een provinciale bijdrage is niet in alle gevallen ondenkbaar. Dit hangt met name af van bestaande rechten en plichten van derden. Dergelijke knelpunten komen in ieder geval aan de orde bij de gebiedsgewijze aanpak op grond van duurzaam veilig (zie deel A, paragraaf 3).

### 4.3 ■ Gebruik van de berm voor parkeren en uitwegen

#### Parkeren

Niet alleen bedrijfsmatig maar ook bij particuliere woningen worden bermten soms structureel gebruikt voor parkeren. Nu de Wegenverkeerswet dit gebruik van de berm niet meer regelt, zijn beleidsregels nodig voor het parkeren c.q. het treffen van parkeervoorzieningen in bermten. Daarbij is overwogen dat het niet zinvol is om voor alle bermten over te gaan tot een algeheel parkeerverbod. Langs de meeste wegen is alleen incidenteel sprake van parkeren in de berm en meestal ook nog door overmacht (pech onder weg). Daarnaast wordt het gebruik van bermten voor parkeren reeds beperkt door de obstakelvrije zones langs wegen (zie schema hoofdstuk1).

Knelpunten doen zich voor bij aanliggende percelen met woonbebouwing.

Hiervoor gelden de volgende beleidsregels:

- bij stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen wordt geen medewerking verleend aan het aanleggen van parkeervoorzieningen langs de weg;
- bij erftoegangswegen zijn parkeervoorzieningen langs de weg toelaatbaar, als er sprake is van ruimtegebrek op eigen terrein.
- voor evenementen en dergelijke wordt geen toestemming verleend voor het gebruik van de berm voor het parkeren.

#### Uitwegen

In een aantal gevallen wordt de berm gebruikt als uitweg, bijvoorbeeld om van de hoofdrijbaan naar de parallelweg te gaan. Op dergelijke plaatsen is dit vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen niet gewenst. Het gevolg is bovendien dat de berm kapot wordt gereden. Als legalisering niet aan de orde is, zal het doorsteken voorkomen dienen te worden door infrastructurele maatregelen.



## 4.4 ■ Op- en overslagactiviteiten

Langs provinciale wegen vinden op- en overslagactiviteiten plaats. In principe zijn deze activiteiten niet toegestaan. Er doen zich echter een aantal situaties voor waarbij deze onvermijdelijk zijn. Voor het reguleren hiervan zijn per onderwerp de volgende beleidsregels gegeven.

### Uitvoering Destructiewet

Kadavers en dergelijke worden gedeponereerd op een zodanige plaats dat het vanaf de openbare verharde weg binnen het vrije bereik ligt van de verlader. Rekening moet worden gehouden met fysieke belemmeringen, zoals de aanwezigheid van fiets- en voetpaden en ongeschikte bermen. Indien de voorwaarden waaronder kadavers moeten worden gedeponereerd goed worden opgevolgd, levert de opslag ervan geen problemen op.

Het deponeren van kadavers kan echter tot verkeersonveilige situaties leiden. Beleidsregel is dat deze activiteit niet langs wegen met een stroomfunctie plaatsvindt. Hetzelfde geldt voor gebiedsontsluitingswegen waar een parallelweg gebruikt kan worden.

### Op- en overslag van zaken

Langs provinciale wegen wordt geen toestemming verleend voor het op- en overslaan van zaken.

Soms worden bermen gebruikt door particulieren voor de opslag van bouw materiaal etc. In een aantal gevallen kan dit gebruik niet direct beëindigd worden. De verantwoordelijkheid voor opgeslagen zaken berust bij de zaakgerechtigde. Om de risico's te minimaliseren vindt opslag in de berm plaats onder toepassing van de volgende criteria:

- a. er is geen ruimte op het eigen erf voor de opslag van deze zaken;
- b. de opslag is uitsluitend toegestaan gedurende de door de wegbeheerder aangegeven periode, die zo kort mogelijk moet worden gehouden;
- c. de wegbeheerder geeft zo nodig instructies over de plaats waar de zaken zich mogen bevinden. Hierbij wordt rekening gehouden met aanwezige bomen, waar de druk van opgeslagen zaken schade kan veroorzaken aan wortelstelsels;
- d. de wegbeheerder zorgt voor obstakelbeveiliging van het object. De hiervoor te gebruiken materialen worden beschikbaar gesteld tegen een huurtarief;
- e. de activiteit wordt tijdig gemeld aan de wegbeheerder, zodat noodzakelijke maatregelen kunnen worden genomen.

Opmerking: voor dergelijke activiteiten wordt geen ontheffing verleend. Nu uit de praktijk blijkt dat deze soms toegestaan moeten worden, is het reguleren gebeurd door een melding waaraan voorwaarden worden gekoppeld.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het legen van containers van particulieren (woonhuizen). Het beleid is er op gericht om zoveel mogelijk verkeersveiligheids- en beheerproblemen te voorkomen. In de praktijk zal voor de toelaatbaarheid van deze activiteit getoetst worden aan de wegategorisering en de hierbij horende inrichtingseisen, zoals obstakelvrije afstanden, de verkeersintensiteiten van wegen etc. Dit kan er toe leiden dat nadere eisen worden gesteld aan de plaatsing.

Bijvoorbeeld zal bij aanwezigheid van een parallelweg de container hierlangs geplaatst en gelegd worden, zodat verkeer op de hoofdrijbaan hiervan geen hinder heeft.

#### 4.5 ■ Verzorgingsplaatsen

De provincie heeft op een aantal locaties langs de weg verzorgingsplaatsen. Het betreft meestal een parkeervoorziening met soms picknickvoorzieningen. Dergelijke voorzieningen zijn langs stroom- en gebiedsontsluitende wegen van betekenis voor de doorgaande weggebruiker. Langs wegen van een lagere categorie is een meer recreatieve functie aan de orde. Het beheer en onderhoud berust bij de wegbeheerder of op verzoek bij de betreffende aanvrager.

Bij nieuwe voorzieningen wordt gestreefd naar bundeling van activiteiten. Dit betekent dat verzorgingsplaatsen zo mogelijk worden gecombineerd met bijvoorbeeld tankstations, carpoolplaatsen etc. Het voordeel hiervan is dat slechts één uitweg nodig is. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Langs fietspaden e.d. kunnen dergelijke voorzieningen gerealiseerd worden op zogenaamde overhoeken.

In de nota Fryske Diken yn 't Grien zijn de volgende uitgangspunten voor verzorgingsplaatsen geformuleerd:

- inpassing en vormgeving dient een afspiegeling te zijn van het omliggende landschap;
- op de verzorgingsplaatsen kan informatie worden gegeven over Fryslân en het landschap;
- beplanting dient voor voldoende beschutting en afscherming te zorgen;
- met soorten meubilair, informatiebebording en vormgeving kan eenheid tussen verschillende verzorgingsplaatsen binnen de provincie worden vergroot.

Opmerking: na vaststelling van de integrale visie op het wegontwerp zal bij de vormgeving, inrichting en landschappelijke inpassing, hieraan getoetst worden.

Opmerking: uit de door de provincie in 2006 gehouden fietsenquête is het belang van picknickplaatsen gebleken. Een inventarisatie naar de mogelijkheden langs provinciale wegen is op zijn plaats.

#### 4.6 ■ Gedenktekens

Soms wordt aan de wegbeheerder verzocht om een gedenkteken toe te staan in de berm op de plaats waar een ongeval plaatsvond met dodelijke afloop. Onderkend wordt dat een dergelijk gedenkteken van emotionele betekenis kan zijn voor nabestaanden.

Vanuit verkeersveiligheid en een goed beheer en onderhoud van de weg is het uitgangspunt om bij voorkeur geen gedenktekens in de berm toe te staan. Een weg heeft in eerste instantie een functie voor het verkeer. Bermen hebben bovendien een uitwijkfunctie voor het wegverkeer.

Of een gedenkteken toelaatbaar is zal per geval moeten worden beoordeeld. Hierbij zijn de volgende criteria en voorwaarden van toepassing:

- a) de verkeersveiligheid op betreffende locatie. Vooral bij bochten, kruispunten en andere gevarenpunten zijn gedenktekens alleen toelaatbaar als ze geen afleidende werking hebben voor de weggebruiker;
- b) bij voorkeur alleen toestaan als ter plaatse een fietspad of parallelweg aanwezig is waarlangs het gedenkteken te plaatsen en te bereiken is;
- c) het gedenkteken wordt getoetst aan botsvriendelijkheid materialen en vormgeving.  
Verlichting en afleidende kleuren zijn niet toegestaan. Het moet zichtbaar zijn in verband met beheer en onderhoud van de berm;
- d) de locatie zal zich zo ver mogelijk vanaf de kant verharding bevinden, met als minimum een afstand van tenminste 2 meter. Eventueel is een gedenkteken te combineren met bijvoorbeeld bestaande beplanting;
- e) de kosten van plaatsing, instandhouden en verwijderen van gedenktekens komen voor rekening van verzoeker. Als blijkt dat gedurende langere tijd er geen onderhoud meer plaatsvindt, zal – indien bekend – in overleg met de nabestaanden het gedenkteken worden verwijderd;
- f) de plaatsing geschiedt in overleg met medewerkers van de provincie, in verband met de veiligheid en de doorstroming van het verkeer, alsmede een juiste plaats bepaling;
- g) de verzoeker dient zich vooraf op de hoogte te stellen en zich te houden aan de bepalingen van de van toepassing zijnde regelgeving zoals de Wegenverkeerswet en de Wegenverordening provincie Fryslân;
- h) indien in verband met het uitvoeren van werken door provincie Fryslân of rechtens door derden, een gedenkteken moet worden verplaatst of verwijderd, zal verzoeker daar medewerking aan moeten verlenen;
- i) de provincie is niet aansprakelijk voor eventuele verdwijning, vernieling of beschadiging van het gedenkteken. Eventuele schade die door de provincie of derden wordt geleden, als gevolg van de aanwezigheid van het gedenkteken, komt eveneens voor rekening van verzoeker;
- j) het gedenkteken is tijdelijk van aard. In overleg met betrokkenen wordt per geval die tijdelijkheid bepaald, eventueel met behulp van het bureau slachtofferhulp.

Opmerking: Bureau Slachtofferhulp kan hierin een rol spelen. Het bureau kan ook informatie geven over mogelijke emotionele gevolgen van het plaatsen van een gedenkteken.

Voor de plaatsing van een gedenkteken zal schriftelijk toestemming worden gegeven. Er geldt geen ontheffingsvereiste.

## 4.7 ■ Kunstuitingen

Een enkele keer worden aanvragen om ontheffing ingediend voor het plaatsen van beeldende kunst in wegbermen of rotondes of voor het aanbrengen van graffiti op kunstwerken. Ook kan de provincie zelf aanvrager zijn, door het plaatsen van dergelijke voorwerpen bij de reconstructie of nieuwe aanleg van wegen. Voor het plaatsen van beeldende kunst, het aanbrengen van graffiti en andere vormen van kunstuitingen, zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- kunstobjecten mogen onderhoudswerkzaamheden niet bemoeilijken;
- kunstobjecten mogen de verkeersveiligheid niet beïnvloeden;
- kunstobjecten mogen geen versturende werking hebben op de landelijke of stedelijke omgeving.

Op aanvragen om ontheffing of verzoeken om advies voor een omgevingsvergunning voor het plaatsen van een kunstobject, zijn de volgende beleidsregels van toepassing:

- kunstobjecten worden niet toegestaan binnen de obstakelvrije zone van wegen;
- er vindt een toetsing plaats aan de de nota Fryske Diken yn't grien (of na de vaststelling aan de integrale visie op het wegontwerp), omdat in de nota aan is gegeven op welke plaatsen kunstuitingen ongewenst zijn;
- het materiaalgebruik wordt getoetst aan de mate van verkeersafleidende werking en/of zichtbelemmering;
- de landschappelijke en stedenbouwkundige toets zal plaatsvinden door het team Ruimtelijke Kwaliteit van de provincie. Hiervoor gelden de volgende vereisten:
  - o het plaatsen van het object mag nog niet in uitvoering zijn;
  - o de toetsing dient tenminste zes weken voor de geplande plaatsing te gebeuren;
  - o bij de ontheffingsaanvraag of ten behoeve van het advies voor een omgevingsvergunning wordt van het kunstvoorwerp een driedimensionaal schaalmodel overlegd;
  - o de aanvrager biedt inzicht in de locatie en directe omgeving door middel van een overzichtstekening en fotomateriaal.

Opmerking: de gevraagde materialen heeft het team Ruimtelijke Kwaliteit nodig om zich een beeld te kunnen vormen van het object in relatie tot de omgeving.

#### 4.8 ■ Zend- en andere soorten masten

Een enkele keer wordt een aanvraag ingediend voor het plaatsen van zend-, hoogspannings-, reclamemasten of soortgelijke zaken.

Uitgangspunten:

- dergelijke voorzieningen worden alleen toegestaan als ze een algemeen belang dienen, vergelijkbaar met kabels en leidingen;
- de richtlijn Handboek wegontwerp vindt toepassing, onder meer voor afschermingsvoorzieningen voor objecten die zich binnen de obstakelvrije ruimte bevinden;
- langs stroom- en gebiedsontsluitingswegen zijn deze voorzieningen in principe niet toegestaan binnen de obstakelvrije ruimte;
- de aanvrager kan aantonen dat er geen andere locatie dan het beheergebied van de provinciale weg geschikt is voor de plaatsing;
- als voor de mast een omgevingsvergunning vereist is, volstaat naast het advies een melding aan de provincie als wegbeheerder.



# Bewegwijzering en aanduidingenbeleid

## 5.1 ■ Aanleiding

Bewegwijzering en aanduidingen dragen bij aan een juist en duurzaam veilig gebruik van wegen en bevordert een goede bereikbaarheid. Het wegenbeheer dient dan ook zorg te dragen voor een adequaat beheer van zowel de hierbij horende objecten, als van het inspelen op wijzigingen in de wegenstructuur. De wegbeheerder heeft daarnaast te maken met verschillende vormen van aanduidingen.

In deze nota worden deze verdeeld in commerciële, niet commerciële en ideële aanduidingen. Het is van belang om criteria vast te stellen voor de wijze van afhandelen van aanvragen voor het plaatsen van aanduidingen.

Het verwijzen van tijdelijke evenementen en dergelijke is ondergebracht in hoofdstuk 6.

Voor toepassing van dit hoofdstuk zijn de volgende uitgangspunten aan de orde:

- voor bewegwijzering is, indien in dit hoofdstuk niet anders bepaald, de Richtlijn bewegwijzering van 1 juli 2005 ( CROW-publicatie 222, ISBN 90 6628 396 3) van toepassing;
- verwijzingen voldoen qua vormgeving en uitvoering aan het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) en het Besluit Administratieve Bepalingen (BABW) inzake het wegverkeer;
- bewegwijzering draagt bij aan de principes van een duurzaam veilig verkeerssysteem, oftewel de zorg om het verkeer te leiden via die wegen die daar het best voor zijn ingericht;
- bewegwijzering en aanduidingen bevorderen een verkeersveilige afwikkeling en een zoveel mogelijke ongehinderde doorstroming van het verkeer;

- de zorg voor de instandhouding van weg en weglichaam en voor een adequaat onderhoud hiervan. Obstakels in de berm zijn als hinderlijk aan te merken voor zowel onderhoud als voor noodzakelijke werkzaamheden in de berm.

## 5.2 ■ De reguliere bewegwijzering

De hoeveelheid informatie die een weggebruiker kan verwerken is beperkt.

Te veel of overbodige informatie heeft een afleidende werking en vergroot de kans op ongevallen.

Bij bewegwijzering zijn de volgende zaken relevant:

- de categorie weggebruiker: doorgaand of bestemmingsverkeer. In het algemeen geldt dat voorkomen moet worden dat doorgaand verkeer geleid wordt door verblijfsgebieden. In de praktijk kan dit er toe leiden dat de weggebruiker niet altijd via de kortste route wordt geleid, maar wel langs de duurzaam veilige;
- de categorie van een weg: stroom, gebiedsontsluiting of erftoegang: voor stroomwegen wordt tenminste de bewegwijzering voor autowegen toegepast. Voor gebiedsontsluitingswegen is het Handboek wegontwerp van toepassing;
- het is van belang dat de bewegwijzering wordt aangepast zodra in een bepaald gebied de functietoedeling en de inrichting van wegen wijzigt;
- onduidelijke of ontbrekende bewegwijzering veroorzaakt ongewenst zoekgedrag bij de weggebruiker. Vanuit de principes van duurzaam veilig dient de bewegwijzering regelmatig gecontroleerd en zo spoedig mogelijk hersteld te worden. De reguliere controles voorzien hierin.

### Aanleg- en beheerskosten

Bewegwijzering is aan te merken als een algemeen belang. De kosten hiervan komen voor rekening van de wegbeheerder. Wijzigingen in de bewegwijzering op aanvraag komen voor rekening van de aanvrager.

Aanvragen gericht op specifieke wensen m.b.t. de bewegwijzering, moeten passen binnen de van toepassing zijnde criteria. Een voorbeeld hiervan is het verzoek om Friestalige plaatsnamen te gebruiken. Op zich kan hier mee worden ingestemd, maar de aanlegkosten komen voor rekening van de aanvrager.

## 5.3 ■ Aanduidingen

### Definities

Commerciële aanduidingen zijn borden die verwijzen naar commerciële instellingen en activiteiten.

Niet commerciële aanduidingen zijn borden die algemene informatie bevatten voor de weggebruiker.

Ideële aanduidingen hebben als doel het openbaren van gedachten of gevoelens.

### Commerciële aanduidingen

Binnen de beheergrens van de weg worden geen commerciële aanduidingen toegestaan. Uitzonderingen zijn mogelijk als één van de volgende criteria van toepassing is:

- a. het betreft een omvangrijke, veel verkeer aantrekkende instelling van bovenlokaal niveau;

Opmerking: er is geen getal ingevuld bij "veel verkeer". Dit betekent niet dat automatisch de aantallen uit de CROW-richtlijnen gelden. Deze zijn voor Friese begrippen erg hoog. Wat als veel verkeer wordt ervaren, is afhankelijk van de plaatselijke situatie en beperkingen van de weginfrastructuur.

b. het verzoek om verwijzing komt voort uit het maatschappelijke belang, b.v. ter voorkoming van onevenredige hinder of uit oogpunt van verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling (geleiding).

Opmerking: het is in overeenstemming met de principes van duurzaam veilig om bestemmingsverkeer dat binnen de bebouwde kom meerdere routes kan volgen, te leiden via de meest geschikte. Hierbij kan rekening gehouden worden met zowel de verkeersveiligheid, als de hinder en overlast voor andere functies.

Voorwaarden:

- a) de aansluitende wegbeheerder heeft eveneens medewerking verleend aan het plaatsen van noodzakelijke doorverwijzingen;
- b) de maximumrijafstand van het object tot de weg is 10 km.

De kosten van het aanbrengen en onderhouden van aanduidingen komen voor rekening van de aanvrager.

#### Commerciële aanduidingen buiten de beheergrens van de weg

Buiten het beheergebied van de weg wordt de toelaatbaarheid en uitvoering van aanduidingen voor wat betreft de landschappelijke en verkeersveiligheidsaspecten getoetst aan de volgende kaders:

- de landschapstoets waarvoor de gemeenten bevoegd zijn op grond van een Landschapsverordening of Algemene Plaatselijke Verordening;
- vanuit de ruimtelijke ordening toetst de provincie het toestaan van reclame-masten en dergelijke aan vastgestelde richtlijnen over toegestane hoogtes etc.;
- vanuit de Wegenverkeerswet en de Wegenverordening is handhaving mogelijk buiten het beheergebied als sprake is van een dusdanige afleidende werking dat hierdoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt.

#### Niet commerciële aanduidingen

Hierna zijn criteria gegeven voor de meest voorkomende aanduidingen.

##### Informatieborden

Voor passanten en bezoekers worden informatieborden toegestaan als:

- zich in een gebied voor passanten en bezoekers veel voorzieningen bevinden zoals bij grotere recreatiegebieden of stedelijke kernen;
- er een algemeen belang is om een gebied of object aan te duiden door de specifieke kwaliteiten daarvan, zoals bij de entree van een beschermd natuurgebied, Werelderfgoed of archeologische steunpunt.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het van belang dat deze borden voor de weggebruiker goed bereikbaar zijn. Daarom worden aan locatie en inrichting de volgende criteria gesteld:

- een bundeling met andere op de weggebruiker gerichte voorzieningen (verzorgingsplaatsen e.d.) of het plaatsen in de bebouwde kom heeft de voorkeur;

Opmerking: verzorgingsplaatsen komen nu ook al voor als vrijliggende picknickplaatsen langs stroomwegen en deze lenen zich hier uitstekend voor.

- bij stroomwegen zijn informatiepanelen alleen toegestaan als de hiervoor genoemde bundeling mogelijk is. Bij gebiedsontsluitingswegen is een langsliggende voorziening nodig, vrij van de hoofdrijbaan (zoals bij bushaltes);
- het rijzicht van de weggebruiker is voldoende;
- er dient voldoende parkeerruimte aanwezig te zijn;
- aanleg- en onderhoudskosten van de borden/panelen komen voor rekening van de aanvrager.

### Specifieke aanduidingen bij dorpen

Incidenteel worden aanvragen ingediend om ontheffing voor een specifieke aanduiding die een maatschappelijke betekenis heeft en waarvoor draagvlak bestaat bij het merendeel van de inwoners van een dorp of stad. Om het aantal obstakels in de berm te beperken, dient plaatsing zoveel mogelijk gecombineerd te worden met andere obstakels. Aangezien de aanduiding verbonden is aan een dorp of stad, kan deze bijvoorbeeld functioneel onder het bord "Bebouwde kom" worden aangebracht. Specifieke aanduidingen worden getoetst aan de volgende beleidsregels:

- het aanduidingsbord wordt aangebracht onder het bord "Bebouwde kom" of een ander beschikbaar object;
- het bord dient ter aanduiding van een activiteit die een maatschappelijk draagvlak heeft voor praktisch een geheel dorp of stad;
- de aanduiding is niet commercieel van karakter;
- de aanduiding wordt uitsluitend toegestaan bij bebouwde kommen waar sprake is van een lagere maximumsnelheid dan 70 km/u;
- de uitvoering en de hoeveelheid toe te stane aanduidingen per bebouwde kom bord etc., wordt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt getoetst aan de mate van af of misleidende werking voor de weggebruiker;
- de gemeente heeft eveneens ingestemd met de aanduiding. Temeer daar bebouwde komborden van de gemeente zijn.

### Mottoborden

Deze voorzieningen hebben als doel het beïnvloeden van het gedrag van de weggebruiker.

Het realiseren van deze voorzieningen betreft meestal de uitvoering van provinciaal of rijks "speerpunten" beleid op het gebied van specifieke onderwerpen betreffende de verkeersveiligheid. De aanleg- en onderhoudskosten komen voor rekening van de provincie. Als het een gezamenlijke actie van verschillende overheden en instanties betreft, komt een afwijkende kostenverdeling over de participanten per project tot uitdrukking. De uitvoering gebeurt door gebruikmaking van botsvriendelijke materialen.

Ook vanuit de plaatselijke bevolking doet zich soms de behoefte voor om te wijzen op een bepaald gevaar. Als deze vraag zich voordoet dan zal in het kader van bovengenoemd speerpunten- danwel het algemene verkeersveiligheidsbeleid worden beoordeeld wat de reden is van het verzoek. Aan de hand daarvan, wordt bepaald welke acties plaatsvinden. Indien het de aanduiding van een gevaar betreft waarin bebording uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens voorziet, dan kan overwogen worden om deze borden toe te passen.



### **Straatnaam/gemeentegrensborden**

Het betreft aanduidingen van geografische aard. De aanleg en onderhoudskosten horen thuis bij de gemeente. De uitvoering zal voldoen aan de te stellen verkeersveiligheidseisen, zoals rijzicht en botsvriendelijkheid constructie, indien binnen de obstakelvrije zone geplaatst.

### **Routeborden**

De provincie streeft naar het stimuleren van het gebruik van de fiets voor zowel utilitair- als recreatief verkeer en van de mogelijkheden voor wandelaars.

Bij provinciale wegen worden de volgende borden voor routes voor fietsers of voetgangers toegestaan:

- de route maakt deel uit van het provinciale fietsknooppuntennetwerk;
- de route maakt deel uit van een provinciaal netwerk van paden dat tot stand is gekomen binnen een door de provincie ondersteund project, waaronder bijvoorbeeld het project Oude Paden Nieuwe Wegen;
- het betreft een Lange Afstands Fiets- of Wandelroute.

### **Ideële aanduidingen**

Dergelijke aanduidingen kunnen niet op voorhand worden gereguleerd. In de toelichting op de Wegenverordening wordt aandacht besteed aan deze materie. Dit betekent overigens niet dat ideële aanduidingen en kunstuitingen overal toelaatbaar zijn. Met name de verkeersveiligheid kan een weigeringsgrond zijn. Als er sprake is van dergelijke aanduidingen dan zijn de volgende criteria van toepassing:

- a. de verkeersveiligheid, waarbij getoetst wordt aan rijzicht en de mate van afleidende werking;
- b. tijdsperiode: ideële aanduidingen zijn toegestaan gedurende maximaal een half jaar;
- c. de obstakelvrije afstand van een weg in relatie tot de gebruikte materialen.

De te maken kosten komen voor rekening van derden. Dit geldt ook voor de te maken kosten voor het opruimen van voorzieningen na afloop van de termijn van een half jaar.

## **5.4 ■ Objectbewegwijzering**

Objectbewegwijzering vindt plaats door middel van aanduidingen die opgenomen zijn in de reguliere bewegwijzering of door middel van het strokenbordsysteem. Bij dit laatste is de CROW "Richtlijn bewegwijzering" van toepassing onder meer voor de wijze van al dan niet plaatsen van voorwegwijzers.

Deze richtlijn bevat voor nieuwe situaties een dominantieberekening als de aanvragen het maximaal toelaatbare aantal overschrijden. Per type weg zijn de volgende aantallen verwijzingen per locatie het maximum:

Stroomweg 100 km/u	: 4, het totaal van regulier en strokenborden
Gebiedsontsluitingsweg	: 6, het totaal van regulier en strokenborden
Erftoegangsweg	: 8 strokenborden met evt. nog reguliere borden

### **Toepassingsmethoden voor toeristische bewegwijzering**

Voor toeristische bewegwijzering gelden een aantal toepassingsmethoden. Deze worden als eerste beschreven. Het betreft hier het passantencriterium en de plaatsnaamsystematiek.

### Het passantencriterium

Verwijzing van objecten is gebaseerd op het passantencriterium. Dat wil zeggen verwijzinggericht op de recreant die op doorreis is en geen overnachting heeft geboekt. Daarom worden alleen campings, restaurants en hotels verwezen, gelegen binnen een bepaalde afstand van de provinciale weg (afstandscriteria). Ook worden tankstations van belang geacht voor passanten. Voor de objecten geldt dat zij buiten de bebouwde kom zijn gelegen. Binnen de bebouwde kom aanwezige voorzieningen worden niet verwezen, met uitzondering van (mini-)campings en logiesaccommodaties. Campings, maar ook hotels en dergelijke vallen buiten het verwachtingspatroon van de weggebruiker bij veel kleinere dorpen en stadjes.

### De plaatsnaamsystematiek

De toerist heeft een routebeschrijving waarbij verwezen wordt naar de dichtst bij gelegen plaatsen. Bewegwijzering kan achterwege blijven zolang men de verwijzing via een plaatsnaam of andere aanduiding kan volgen. Vanaf het punt waar een verwijzing of richting niet langer te volgen is, dient een verwijzing naar het object zelf te worden aangebracht.

## Algemene richtlijnen voor provinciale wegen

### Bundeling van objecten

De informatie die een weggebruiker tot zich kan nemen is beperkt (verkeersveiligheid). In veel toeristische gebieden is sprake van een concentratie van toeristische activiteiten. In deze situatie is het beter de objecten te bundelen tot één gezamenlijke noemer. Eenmaal binnen het toeristisch gebied kunnen middels overzichtspanelen of separate verwijzingen de afzonderlijke objecten worden aangeduid. Als voorbeeld kan gedacht worden aan het recreatiegebied "De Groene Ster". Het toepassen van deze maatregel is sterk situatie afhankelijk. De volgende algemene richtlijnen dienen te worden gehanteerd:

- er is sprake van meer dan één object;
- er is een duidelijke relatie tussen de weggebruiker en de objecten;
- er bestaat een verzamelnaam voor een herkenbaar recreatiegebied waartoe de objecten behoren;
- geen afstandscriteria;
- verwijzingen zijn mogelijk op alle categorieën wegen.

### Voorzieningen binnen de bebouwde kom

Voorzieningen binnen de bebouwde kom worden in principe niet verwezen vanaf de buiten de kom gelegen provinciale weg. In de bebouwde kom is meestal een concentratie van objecten aanwezig, wat zou leiden tot een groot aantal verwijzingen. In verband met de overzichtelijkheid is het in deze situatie beter langs provinciale wegen informatiepanelen te plaatsen. Deze panelen kunnen middels een symbool verwezen worden. Een uitzondering voor een individuele verwijzing wordt gemaakt als onderstaande criteria van toepassing zijn:

- het bezoekersaantal van het object is dermate hoog dat zonder verwijzing de verkeersveiligheid in het gedrang komt, ofwel er is sprake van ernstige verkeersoverlast. Sportparken en zwembaden worden als zodanig aangemerkt;
- de reikwijdte van het object heeft minimaal een provinciaal karakter;

- het betreft een verwijzing naar de lokale V.V.V.-voorziening;
- het betreft erkende archeologische steunpunten;
- de ligging van het object binnen de bebouwde kom, valt buiten het verwachtingspatroon van de weggebruiker. (mini-)Campings en logiesaccommodaties worden als zodanig aangemerkt;
- de voorziening is alleen bereikbaar vanaf de provinciale weg;
- de ligging van het object binnen de bebouwde kom of buurtschap valt buiten het verwachtingspatroon van de recreatieve weggebruiker, doordat het een klein dorp met minder dan 750 inwoners betreft, dat bovendien geen recreatiekern of bijvoorbeeld één van de elf steden is. In dat geval is verwijzing mogelijk van:
  - o een geregistreerd museum (zie opmerking);
  - o overige recreatieve objecten, na positief advies van een onafhankelijke instantie zoals Fryslân Marketing.

Opmerking: het Nederlands Museumregister is een maatstaf om de kwaliteit in de musea zichtbaar te maken. Het initiatief vanuit de Museumvereniging en het Landelijk Contact van Museumconsulenten heeft als doel een bijdrage te leveren aan een verantwoord beheer van het culturele erfgoed. Museumfederatie Fryslân controleert of de musea aan alle eisen van de museumregistratie voldoen om een officiële erkenning als geregistreerd museum te krijgen.

#### Voorwaarde:

Er bestaat overeenstemming met de gemeente over doorverwijzing van een voorziening.

Het aantal verwijzingen door middel van strokenborden is gelimiteerd. Bij het bereiken van dit maximum, kan aan betrokkenen worden meegegeven om te kiezen voor een algemene aanduiding voor bijvoorbeeld overnachtingslocaties.

Wat als de provinciale weg zelf door de bebouwde kom loopt:

- bij stroomwegen en invalswegen met een maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 70 km/u of hoger, vindt met uitzondering van de hiervoor genoemde zaken, geen verwijzing via strokenborden plaats;
- bij overige wegen vindt het systeem van strokenborden toepassing waarbij voor het al dan niet verwijzen van objecten Bijlage II uit de CROWrichtlijn Bewegwijzering leidraad is.

#### Voorwaarde:

Er bestaat overeenstemming met de gemeente over doorverwijzing van een voorziening.

#### Categorieën van verwijzingen

##### Categorie A: verwijzingen t.b.v. passanten

Verwijzingen staan ten dienste van passanten, dus de toerist op doorreis. Hierbij worden afstandscriteria toegepast.

In het onderstaande overzicht zijn schematisch de beleidsregels weergegeven.

#### **Categorie A: verwijzingen t.b.v. passanten**

Objecten	maximale rijafstand van beslipunt tot object
Niet weggebonden restaurants	Maximaal 500 meter
Tankstations langs stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen	Maximaal 500 meter
Logies-accommodaties, B&B	Maximaal 2000 meter + verwijzing binnen de bebouwde kom
Jeugdherbergen	Maximaal 4000 meter
Campings en minicampings	Maximaal 4000 meter + verwijzing van binnen de bebouwde kom gelegen (mini)-campings

#### **Categorie B: verwijzingen t.b.v. verblijfsaccommodaties, recreatieve bestemmingen en overige bestemmingen.**

De verblijfsbestemmingen zijn objecten waarbij de toerist meestal gebruik maakt van een boeking. De toerist gaat gericht op zoek naar zijn bestemming. De samenstelling van de bezoekers van een verblijfsbestemming is meestal sterk wisselend. Een duidelijke verwijzing is dus op zijn plaats. Dit verwijzen gebeurt op basis van de plaatsnaamsystematiek. In tegenstelling tot de objecten in categorie A is hier dus geen sprake van een afstandscriterium. De objecten welke behoren tot verblijfsaccommodatie zijn de volgende: bezoekerscentra; bungalowparken; groepsaccommodaties; jachthavens; recreatiegebieden en windsurflocaties.

Voor deze categorieën gelden de volgende criteria voor verwijzing:

- interlokale bewegwijzering via plaatsnaamsystematiek is niet meer te volgen;
- bereikbaar via veiliger voorkeursroute;
- het object is alleen bereikbaar via een niet nader geduide zijweg vanaf de provinciale weg.

Voor overige bestemmingen zie Richtlijn CROW, evenals het verwijzen binnen de bebouwde kom.

#### **Categorie C Uitzonderingen**

Tot deze categorie behoren de objecten die niet voldoen aan eerder genoemde criteria of omschrijvingen. De objecten komen alleen voor verwijzing in aanmerking indien één van de onderstaande situaties van toepassing is:

- het bezoekersaantal van het object is dermate hoog dat zonder verwijzing de verkeersveiligheid in het gedrang komt. De reikwijdte van het object heeft minimaal een provinciaal karakter. Een afstandscriterium is niet van toepassing;

Opmerking: een maximum aantal bezoekers wordt niet als criterium gehanteerd, omdat veel objecten seizoengebonden zijn. Ook zal de verkeersveiligheid in het ene geval eerder aanleiding geven tot verwijzen, dan in een ander geval.

- er ontstaat door het ontbreken van een verwijzing ernstige verkeersoverlast op het onderliggende wegennet;

Opmerking: dit kan zich voordoen indien veel bezoekers van een object de verkeerde afslag nemen en bijvoorbeeld voor verkeersoverlast zorgen binnen de bebouwde kom.

- het object betreft een door de provincie erkend archeologisch steunpunt;
- het object is alleen bereikbaar vanaf de provinciale weg;

Opmerking: in dit geval is er maar één verwijzing mogelijk.

Voorwaarde:

Het object ligt binnen een afstand van 4000 meter tot de provinciale weg.

# 6

## Evenementen op of langs provinciale wegen

### 6.1 ■ Aanleiding

Langs en op provinciale wegen worden door derden evenementen georganiseerd. Jaarlijks komen ongeveer 40 ontheffingsaanvragen binnen. Het merendeel heeft betrekking op het organiseren van toertochten. In een enkel geval wordt verzocht om het verkeer op de provinciale weg te stremmen. Voor evenementen zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- evenementen beïnvloeden de doorstroombaan van de weg en beperken de bereikbaarheid voor aanwonenden en van gebieden;
- evenementen kunnen leiden tot afwijkend verkeersgedrag en conflicten, waardoor de verkeersveiligheid vermindert;
- bij evenementen worden in beginsel geen verwijsborden gebruikt, omdat dit afleidend en verstorend werkt op de weggebruiker;
- routegebonden activiteiten met een wedstrijdelement die worden gehouden met voertuigen, zoals wielerrondes, toertochten of oriëntatieritten, vallen onder de verbodsbepalingen van de Wegenverkeerswet 1994. Er is geen sprake van een wedstrijdelement als de deelnemers vooraf, of zonder de tocht te volbrengen, een beloning ontvangen.

#### Definities

Een evenement is een tijdelijke activiteit op en langs de weg. Onderscheid wordt gemaakt in plaatselijke activiteiten, zoals feesten en markten en routegebonden activiteiten, zoals wielerrondes, toertochten of oriëntatieritten. Plaatsgebonden evenementen spelen zich meestal af in de bebouwde kom.

## 6.2 ■ Wegafsluitingen als gevolg van evenementen

In vooral bebouwde kommen worden vaak jaarlijks terugkerende activiteiten georganiseerd. In een aantal gevallen vinden deze activiteiten plaats op de openbare weg. Het beleid van de provincie is er op gericht om alleen in uitzonderingsgevallen medewerking te verlenen aan het stremmen van wegen als gevolg van evenementen. Voor het verlenen van een ontheffing van de Wegenverordening, dan wel de Wegenverkeerswet 1994, zijn de volgende beleidsregels van toepassing:

- a. voor stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen geldt dat in principe geen medewerking wordt verleend aan een afsluiting;

Opmerking: het gebruik van deze wegen dient zo weinig mogelijk belemmeringen te kennen voor het doorgaande wegverkeer. In principe wordt daarom geen medewerking verleend aan stremmingen. Uitzonderingen zijn voorstelbaar bij wegen die nog niet ingericht zijn overeenkomstig hun functie. De wegen lopen bijvoorbeeld nog door bebouwde kommen. In deel A van deze nota zijn overgangsregels opgenomen.

- b. het oudste evenement heeft de meeste rechten, als blijkt dat de combinatie met een tegelijkertijd te houden evenement tot problemen leidt. Dit betekent dat de oplossing in principe moet worden gevonden bij het jongste evenement;
- c. een ontheffing kan worden geweigerd als een evenement plaatsvindt op een dag of dagen en op een locatie, waarop door bijzondere gebeurtenissen of omstandigheden extra verkeersdruk wordt verwacht;

Opmerking: gedacht moet worden aan feestdagen zoals tweede kerst- of paasmaandag. Op dergelijke dagen zijn meestal veel mensen recreatief onderweg, bijvoorbeeld voor een langweekend of winkelen via de "meubelroute". Deze verkeersstromen veroorzaken op diverse locaties verkeersopstoppingen. Het is van belang om met dergelijk weggebruik bij ontheffingverlening rekening te houden.

- d. een ontheffing wordt geweigerd als er geen medewerking door de politie wordt verleend, terwijl deze, gezien de aard of de omvang van het evenement, wel noodzakelijk is;
- e. een ontheffing wordt geweigerd als naar de mening van gedeputeerde staten niet voldoende waarborgen gegeven kunnen worden ten aanzien van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling;
- f. in bebouwde kommen in gebiedsontsluitingswegen B en erftoegangswegen worden evenementen in principe toegestaan mits er een voldoende veilige en milieuvriendelijke omleidingsroute beschikbaar is;
- g. de uitvoerbaarheid van de dienstregeling van openbaar vervoerlijnen moet voor het verbindend en ontsluitend net gegarandeerd zijn (zie bijlage bij hoofdstuk 12);
- h. verwijzingen worden toegestaan, indien deze nodig zijn i.v.m. de verkeersveiligheid, de verkeersgeleiding en/of ter voorkoming van onevenredige hinder en overlast;

Opmerking: dit wordt per situatie bepaald aan de hand van de hoeveelheid verwachte bezoekers en de plaatselijke verkeerssituatie. Vooral bij meerdere toegangswegen binnen bebouwde kommen kan het aspect hinder en overlast een rol spelen.

i. voor ontheffingverlening van rally's komen in principe alleen aanvragen in aanmerking, welke zijn ingediend door of namens verenigingen of andere (rechts)personen die de auto- of motorsport tot doel hebben, of de wedstrijd laten plaatsvinden onder auspiciën van een (inter-)nationale overkoepelende auto- of motorsportorganisatie.

### **Aanwijzingen**

De bewegwijzering van de omleidingsroute moet tenminste vier weken voorafgaand aan het evenement ter vaststelling aan de provincie worden voorgelegd. De omleidingsroute wordt door de organisatoren van het evenement gepubliceerd in de relevante lokale krant(en).

Er moet overeenstemming zijn met betrokken wegbeheerders over de omleidingsroute. Er wordt aangetoond op welke wijze de belangen van aanwonenden zijn meegenomen.

De aanvrager kan aantonen dat de gemeentelijke overheid bereid is om medewerking te verlenen aan het houden van het evenement.

De aanvrager van een ontheffing op grond van de Wegenverkeerswet 1994, kan aantonen dat voldaan wordt aan de verplichtingen die deze wet stelt ter dekking van de aansprakelijkheid.

### **Relatie milieubeleid**

In het provinciaal Milieubeleidsplan is in algemene zin stilgestaan bij de hinderaspecten van gemotoriseerd verkeer. Stiltegebieden vormen een specifiek aandachtspunt. Normaal gebruik van provinciale wegen binnen stiltegebieden is niet aan beperkingen onderhevig.

Het is echter wenselijk om specifiek gebruik voor gemotoriseerde toertochten die gerouteerd zijn door stiltegebieden (zie bijlage hoofdstuk 15) te toetsen aan het op het moment van aanvraag van toepassing zijnde milieubeleid. Bij die toets kunnen zaken als aard van de tocht, bijvoorbeeld nachtelijke toertochten en omvang, een rol spelen.

### **Kosten**

De kosten van de eventueel door de wegbeheerder te treffen maatregelen, komen voor rekening van de aanvrager.

### **Meldingsplicht**

Verzoeken om een verwijzing etc. van jaarlijks terugkerende evenementen binnen bebouwde kommen, kunnen na het verkrijgen van een ontheffing voor een periode van vijf opeenvolgende jaren via een melding worden afgehandeld.

Een melding is niet voldoende als het evenement duidelijk afwijkt ten opzichte van voorgaande jaren, bijvoorbeeld door uitbreiding van activiteiten.



In de ontheffingsvoorwaarden zullen de procedure vereisten voor een melding worden opgenomen, zoals tijdstip van indiening etc.

#### **Ontheffingverlening door de gemeente**

Indien een wedstrijd zoals bedoeld in artikel 10 van de Wegenverkeerswet, binnen het geografische gebied van één gemeente valt, dan treedt die gemeente op als ontheffingverlenende instantie voor zowel de gemeentelijke als de provinciale wegen. Hierover zal de gemeente de provincie moeten horen. Als de provincie kan instemmen met het gebruik van de provinciale weg, verleent de provincie een verklaring van geen bezwaar.

#### **Ontheffingverlening door de provincie voor gemeentelijke wegen**

Indien een wedstrijd binnen het geografische gebied van meerdere gemeenten valt, geschiedt ontheffingverlening door de provincie. De aanvrager vraagt in dit geval een verklaring van geen bezwaar van de betrokken gemeenten.

#### **Uitgangspunten**

- overeenkomstig artikel 148 van de Wegenverkeerswet kan een ontheffing slechts worden verleend indien wordt aangetoond dat maatregelen zijn getroffen ter voorkoming van deelneming aan de wedstrijd zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de schade waartoe het gebruik van motorrijtuigen tijdens de wedstrijd aanleiding kan geven, is gedekt door een verzekering overeenkomstig de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. De verzekering dient mede te dekken de aansprakelijkheid van degenen die de wedstrijd organiseren;
- bij de beoordeling van het ontheffingsverzoek dan wel het afgeven van een verklaring van geen bezwaar, maakt de bevoegde wegbeheerder voor zijn gebied een belangenafweging, waaronder het belang van de verkeersveiligheid, openbare orde en veiligheid, de verkeersafwikkeling voor andere weggebruikers en de bereikbaarheid van bedrijven;
- de wegbeheerder maakt tevens een afweging voor het verplichten tot overleg met of inzet van hulpdiensten die noodzakelijk wordt geacht voor het te houden evenement in verband met het risico op calamiteiten;
- aandachtspunten zijn: kruispunten, gelijkvloerse spoorwegovergangen, bruggen, sluizen, afwijkend gebruik van wegen (waarvoor vaak aanvullende ontheffingen nodig zijn van het RVV) en de geschiktheid van de route in relatie tot het aantal deelnemers.

### **6.3 ■ Ontheffingen Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990**

Bij wedstrijden en dergelijke, kan uit de aanvraag blijken dat ook een ontheffing wordt gevraagd van het RVV 1990. Het betreft met name het gebruik van de hoofdrijbaan voor wegwedstrijden. Dit betekent dat de hoofdrijbaan geheel of gedeeltelijk afgesloten moet worden. De onder 6.2 beschreven beleidsregels zijn eveneens van toepassing op deze ontheffingsaanvragen.

Bij de beoordeling van aanvragen met betrekking tot skeelers, is de huidige jurisprudentie uitgangspunt: skeelers zijn voetgangers en dienen zich zo te gedragen.

# 7

## Weggebonden bedrijven

### 7.1 ■ Aanleiding

Jaarlijks komen enige aanvragen binnen van bedrijven die zich langs de weg willen vestigen, omdat hun product zich voornamelijk richt op de weggebruiker. Voorbeelden van dergelijke bedrijven zijn tankstations, motels, wegrestaurants, maar ook snackwagens, kiosken en dergelijke.

De groeiende verkeersintensiteit op de provinciale wegen heeft gevolgen voor bestaande weggebonden bedrijven. Vooral de inrichting van tankstations voldoet in veel gevallen niet meer aan de eisen van deze tijd. De wijze van uitwegen op de hoofdrijbaan kan voor verkeersonveilige situaties zorgen. De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:

- weggebonden bedrijven hebben vooral een functie voor doorgaand verkeer op stroomwegen;
- in- en uitritten van weggebonden bedrijven zijn, gelet op de uitwisseling van verkeer en de verkeersaantrekkende werking, potentiële conflictpunten. Ze verstoren het beeld van de weg en zijn daarom verkeersonveilig;
- per wegcategorie wordt gestreefd naar een eenduidige, overzichtelijke inrichting van de weg en een uniforme vormgeving van in- en uitritten;
- bestaande en nieuwe tankstations worden in overleg met de exploitant/eigenaar duurzaam veilig ingericht;
- het Handboek Wegontwerp, de Richtlijn Wegontwerp Provincie Fryslân en de vormgevingseisen duurzaam veilig zijn van toepassing;
- de algemene maatregel van bestuur (AmvB) "Milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen" is van belang voor de toetsing van de afstand van het tankstation tot kwetsbare objecten en is afhankelijk van de jaaromzet van

de LPG. In de onderstaande tabellen staat per afstand het maximale aantal personen per hectare vermeld.

De afstand van een tankstation zonder LPG tot kwetsbare objecten bedraagt 30 meter.

Tabel 1

Jaaromzet personen/hectare	Veiligheidszone	Groepsrisico	Max. aantal permanente
500 m3	80 meter	80 -160 meter	18
1000 m3	80 meter	80 -160 meter	13
1500 m3	110 meter	110 -160 meter	9

Tabel 2

Jaaromzet personen/hectare	Veiligheidszone	Woonbebouwing	Max. aantal permanente
500 m3	80 meter	80 -110 meter	13 personen tot 160 meter
1000 m3	80 meter	80 -110 meter	9 personen tot 160 meter
1500 m3	110 meter	110 -160 meter	7

Bij de hierna uitgewerkte beleidsregels is onderscheid gemaakt tussen de meer mobiele bedrijvigheid en permanent aanwezige bedrijvsvormen.

### Definities

Tankstation: is een inrichting langs de weg, waar in hoofdzaak motorbrandstoffen worden verkocht.

Standplaats: is een uitstalling langs de weg om zaken tijdelijk te koop aan te bieden of diensten te verlenen.

Weggebonden bedrijf: een inrichting die zaken of diensten levert, gericht op de weggebruiker.

## 7.2 ■ Beleidsregels voor standplaatsen

Aanvragen voor het innemen van een standplaats betreffen meestal het te koop aanbieden van etenswaren (snackwagen etc.) of het bijvoorbeeld te koop aanbieden van aardappelen, groenten en fruitproducten. Langs wegen met veel verkeer is het innemen van een standplaats economisch aantrekkelijk. Het standplaats innemen is meestal van tijdelijke aard, als gevolg van seizoengebonden activiteiten of evenementen. De volgende beleidsregels zijn van toepassing:

- langs wegen met een stroom- of gebiedsontsluitingsfunctie wordt het innemen van een standplaats niet toegestaan;
- langs erftoegangswegen worden standplaatsen toegestaan, indien er voldoende parkeergelegenheid is. Bij parallelwegen geldt bovendien dat de activiteit geen onevenredige overlast op de hoofdrijbaan mag veroorzaken;

- standplaatsen worden zoveel mogelijk gecombineerd met andere voorzieningen, zoals een verzorgings- of carpoolplaats (indien bij de laatste extra ruimte wordt gecreëerd voor deze activiteit).

Opmerking: het beleid is gericht op het concentreren van functies. Dit bevordert de verkeersveiligheid doordat er b.v. slechts één uitweg nodig is. Ook is bij concentratie van functies een gebied beter te beheren door een grotere sociale controle. Dit kan negatieve effecten zoals zwerfvuil voorkomen.

#### Aanwijzingen

Er wordt getoetst op aantasting van natuur- en landschappelijke waarden.

Ten behoeve van de beëindiging van de exploitatie van de standplaats worden in de ontheffing voorschriften gegeven hoe grond en opstallen dienen te worden opgeleverd.

### 7.3 ■ Beleidsregels voor tankstations

Langs de provinciale wegen zijn ± 35 tankstations gevestigd. Hiervan zijn twintig binnen of in de directe nabijheid van een bebouwde kom gelegen. De overige tankstations hebben geen directe relatie met een dorp of stad. Een ander aspect dat opvalt is dat het overgrote deel van de tankstations zich in Noordoost Fryslân bevindt. Dit heeft te maken met de dichte wegenstructuur in dit gebied waarbij veel provinciale wegen de bebouwde kom doorsnijden.

De volgende beleidsregels zijn van toepassing:

- Langs stroomwegen zonder gescheiden rijstroken wordt een tankstation dubbelzijdig en identiek uitgevoerd (zie opmerking 1);
- Een enkelzijdig tankstation dat vanuit twee richtingen toegankelijk is, wordt ontsloten door een linksafvak;
- bij stroom- en gebiedsontsluitingswegen is de situering vrijliggend;
- behalve bij erftoegangswegen: parallelwegen of fietspaden worden om het tankstation heen geleid (zie opmerking 3);
- tankstations worden zo mogelijk gecombineerd met andere weggebonden voorzieningen;
- tankstations die voorzieningen aanbieden voor gebruikers die niet van de provinciale weg gebruik mogen maken waaraan het tankstation is gevestigd, zijn voor deze groepen bereikbaar via het onderliggend wegennet;
- voor de situering van een tankstation en inrichting van de weg ter hoogte van een tankstation gelden de voorwaarden (CROW, 2002). In het algemeen geldt dat een tankstation op voldoende afstand van potentiële gevarenpunten moet worden aangelegd. Dit houdt in dat zij onder andere niet mogen worden gesitueerd:
  - o in binnenbogen, tenzij geparkeerde auto's en beplanting geen belemmeringen vormen voor het rijuitzicht;
  - o in buitenbogen omdat dan afbreuk wordt gedaan aan de geleidende werking van die boog;
  - o binnen de invloedssfeer (300m. aan beide zijden) van uitwegen, beweegbare bruggen, spoorwegovergangen, wegversmallingen, halteplaatsen en kruispunten;

- o een tankstation wordt altijd vrijliggend van de weg gerealiseerd;
- o een tankstation wordt buiten de obstakelvrije ruimte aangelegd;
- o de toerit naar het tankstation is vormgegeven door een uitvoegstrook (met als toevoeging dat er een linksafvak nodig is bij niet gescheiden rijstroken);
- o parallelwegen, busbanen, fietspaden en eventuele voetpaden moeten in beginsel achter het verkooppunt worden aangelegd;
- o het uitzicht op het overige verkeer moet zodanig zijn dat die per weg-categorie aangegeven 'uitzichtlengte' is gegarandeerd om te kunnen invoegen of te kruisen.

Opmerking 1: de inrichting en de hoge gemiddelde snelheid op een stroomweg maken een enkelzijdig tankstation tot een gevaarlijk conflictpunt. Een dubbelzijdig tankstation voorkomt ongewenste verkeersbewegingen en zorgt voor een onge-stoorde afwikkeling van het verkeer op de hoofdrijbaan. Uitgangspunt is een volledig identiek voorzieningen- en bedieningsniveau. Hierdoor wordt voorkomen dat weggebruikers proberen over te steken, wat als een gevaarlijke verkeersbeweging moet worden beschouwd. Zonodig kan dit voorkomen worden door fysieke maatregelen aan de weg.

Opmerking 2: de aansluiting van een tankstation kan op deze wijze geïntegreerd worden in het bestaande knooppunt. Er ontstaat geen conflictpunt op de weg van de hoogste categorie.

Opmerking 3: bij tankstations moeten parallelwegen en fietspaden om het tankstation geleid worden, zodat het langzame en lokale verkeer gescheiden blijft van het verkeer dat het tankstation bezoekt. Zonodig kunnen de overgangsbepalingen worden toegepast (deel A, 3).

#### Aanwijzingen

Ten behoeve van de beëindiging van de exploitatie van het tankstation worden in de ontheffing voorschriften gegeven hoe grond en opstallen dienen te worden opgeleverd.

Voor zover dit niet plaatsvindt binnen de planologische procedure, wordt getoetst aan natuurlijke en landschappelijke waarden, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met ecologische verbindingzones.

Aan de inrichting en bedrijfsvoering van tankstations worden kwalitatieve voorwaarden gesteld bij ontheffingverlening, bijvoorbeeld over de aan te bieden producten, openingstijden etc.. Voor tankstations langs erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen zullen uitsluitend eisen worden gesteld vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

#### Kosten aanleg en herinrichting tankstations

De aanpassing van bestaande stations aan de inrichtingsprincipes van duurzaam veilig, wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan onderhouds- en investeringswerken aan de weg. Het combineren van werkzaamheden reduceert de kostprijs. Eventuele noodzakelijke procedures kunnen gelijktijdig verlopen.

Bij wegreconstructie moet voor bestaande stations voldaan worden aan de richtlijnen voor nieuwe tankstations. Per geval wordt beoordeeld in welke mate de provincie/ontheffing-houder bijdraagt in herinrichtingskosten. Bepalend is onder meer de voormalige functie van een weg en de nieuw toegekende functietoedeling in het geldende PVVP; voldeed het station al niet aan de voormalige weginrichtingseisen en in welke mate wijkt de bestaande inrichting van een tankstation af van de nieuwe functie-eisen van de provinciale weg.

Bij nieuwbouw van tankstations en als de ontheffinghouder zelf overgaat tot aanpassing van de bestaande locatie, komen de kosten van het aanpassen van de provinciale weg en andere hierbij horende werkzaamheden, voor rekening van de aanvrager.

#### **Toewijzing weggebonden bedrijven bij nieuwe wegaanleg**

Er kan voor gekozen worden om bij nieuwe wegaanleg tegelijkertijd inzicht te bieden in de plaatsen waar vestigingsmogelijkheden zijn voor weggebonden bedrijven. Door combinatie met de planologische regeling van het wegtracé is een optimale gebiedsinvulling te realiseren. Voor zowel gemeenten als bedrijven is helder waar de ontwikkelingsmogelijkheden zich voordoen. Verkeerskundig kan hier al rekening mee worden gehouden.

Indien realisering van bedrijven niet tegelijkertijd met het tracé plaatsvindt, biedt de Wet op de Ruimtelijke Ordening flexibiliteit door bijvoorbeeld gronden te reserveren door middel van een wijzigingsbevoegdheid.

Bij deze werkwijze wordt de mogelijkheid geboden om tijdens of voorafgaand aan het planologische proces een selectie van weggebonden bedrijven op de hoogte te stellen van de mogelijkheden. Zij kunnen daarbij uitgenodigd worden om hun concrete belangstelling kenbaar te maken.

De huidige gevestigde bedrijven die hun belangstelling eerder kenbaar hebben gemaakt worden eveneens aangeschreven.

Daarnaast wordt een kennisgeving geplaatst in lokale kranten die met hun verspreidingsgebied binnen de invloedssfeer van de nieuw aan te leggen weg valt. Indien er meerdere gegadigden voor een locatie zijn en tussen hen geen rangorde is vast te stellen, wordt de toewijzing van de locatie bij loting bepaald.

## **7.4 ■ Overige weggebonden bedrijven**

Aanvragen voor overige weggebonden bedrijven worden getoetst aan de beleidssuitgangspunten en beleidsregels zoals die gelden voor tankstations.

# 8



## Informatievoorziening, inspectie en handhaving

### 8.1 ■ Aanleiding

Een randvoorwaarde voor een goed wegbeheer is het hebben van actuele en correcte gegevensstromen. Een onderdeel van wegbeheer is dan ook de zorg voor informatie door toegankelijke en actuele gegevenssystemen.

Informatievoorziening is van belang in relatie tot risicoaansprakelijkheid en speelt een rol bij het oplossen van beleidsvragen over gesignaleerde verkeer- en vervoerknelpunten. Oplossingen kunnen worden bepaald door gegevens over intensiteiten en rijsnelheden. Voor beheer spelen daarbij de hectometrering, de weginspectie een rol. Handhaving vormt bij geconstateerde gebreken het sluitstuk.

### 8.2 ■ Functie hectometrering

Hectometrering is vooral van betekenis als locatieaanduiding langs wegen, doordat dit in combinatie met wegnummers uniek hoort te zijn binnen heel Nederland. In Fryslân is dit unieke karakter gewaarborgd door de koppeling van hectometrering aan wegnummering.

Veranderingen op of aan wegen leiden soms tot verlenging van een weg of juist tot een korter wegtracé. Hierdoor is de hectometrering niet meer correct. Voor een goed gebruik is het echter niet gewenst om deze steeds aan te passen. Voorkom zo mogelijk dat de hectometrering langs de hele route aanpassing behoeft. Niet alleen vanwege de registratiefunctie, maar ook in verband met de hiermee gemoeide kosten.

Binnen de provinciale dienst wordt hectometrering gebruikt voor het verwerken van ongevallencijfers, wegkenmerken, verkeerstellingen etc..

Verder wordt dit gebruikt bij ontheffingverlening en door wegakantoniers bij het signaleren en vastleggen van activiteiten langs wegen. Extern zijn er echter ook diverse instanties die hier gebruik van maken. Denk bijvoorbeeld aan de politie, brandweer, het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC), de rijksverkeersinspectie en de ANWB. Bij calamiteiten is het nut van een goede lokalisering van wezenlijk belang.

### 8.3 ■ Wijze van uitvoering

Het 0-punt van de hectometrering begint bij de aansluiting van een weg op de weg die het hoogst in functie is. Hectometrering is gekoppeld aan een wegnummer. De metrerering is provinciegrensoverschrijdend als wegtracés en het hierbij horende wegnummer doorlopen van de ene naar de andere provincie.

In bebouwde komtraverses kan het voorkomen dat er geen hectometreringbordjes zijn geplaatst. Wel wordt de lengte van het binnen de kom gelegen weggedeelte doorgeteld in de metrerering.

### 8.4 ■ Gevolgen van het wijzigen van de hectometrering

Het wijzigen van de hectometrering heeft een aantal gevolgen. Zo zijn bijvoorbeeld statistisch verwerkte verkeersgegevens niet meer te vergelijken met voorgaande jaren. Maar ook richting hulpverlenende instanties kunnen wijzigingen vervelende gevolgen hebben, doordat de kans bestaat dat hun informatiemateriaal niet meer correct is.

Opmerking: het doorgeven van wijzigingen aan derden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de diverse afdelingen de informatie bij derden terechtkomt. Als hulpmiddel is een adressenlijst van deze instanties toegevoegd aan dit hoofdstuk. In ieder geval zal één keer per jaar (december) een overzichtskaart met wijzigingen worden verspreid.

### 8.5 ■ Criteria voor het wijzigen van de hectometrering

Vanuit de functie die hectometrering heeft, is de functie als locatieaanduiding belangrijker dan het vastleggen van een exacte afstand van 100 meter. Echter ook een afwijkende maatvoering kent grenzen. Daarom zijn de volgende criteria opgenomen:

- afwijking < 10%: de metrerering wordt herverdeeld binnen de grenzen van het uitgevoerde werk;
- afwijking > 10% de afstand van de aan te passen metrerering verlengen tot buiten het werk, zodanig dat de afwijking gereduceerd kan worden tot < 10%. Hierbij zo mogelijk de metrerering ter hoogte van wegaansluitingen in tact laten;
- een afwijking die niet te reduceren is tot < 10% is toegestaan gedurende een periode van maximaal 2 jaar;

Opmerking: als er binnen de termijn van 2 jaar een werk plaatsvindt dat eveneens een correctie of herplaatsing (b.v. bij groot onderhoud) van de hectometrering tot gevolg heeft, dan is het praktisch de aanpassing hier op te laten wachten.

- het corrigeren door een negatieve terugtelling vanaf het 0-punt is niet toegestaan.



Opmerking: in de praktijk lijkt dit een praktische oplossing. Echter het onderscheid tussen bijvoorbeeld - 100 en + 100 is dusdanig gering en valt bovendien buiten het verwachtingspatroon van de gebruikers, dat dit het unieke karakter van de metrerings aantast.

## 8.6 ■ Controle van de weg en weginrichting

Hoe hoger de wegcategorie, hoe groter het belang van een goede kwaliteit van de weg en weginrichting. De doorstroming, geleiding en afwikkeling van het verkeer moet op deze wegen zo optimaal mogelijk plaatsvinden. Beschadigingen en dergelijke dienen dan ook zo snel mogelijk gesignaleerd te worden door middel van het schouwen van wegen.

Een randvoorwaarde voor de mate waarin schouwen plaatsvindt, wordt gevormd door risico/schuldaansprakelijkheid. Risicoaansprakelijkheid is alleen te voorkomen door continu bewaking van het gehele wegennet. Dit is praktisch niet uitvoerbaar vanwege de hiermee gemoeide kosten.

Een afdoende schouwfrequentie is afhankelijk van de eisen die men onder de gegeven omstandigheden aan de weg mag stellen. Uit jurisprudentie blijkt dat bij de vaststelling van de te verwachten staat van onderhoud, de aard van de weg ook een rol speelt.

Vanuit oogpunt van kwaliteitsbewaking is voor het schouwen het volgende uitgangspunt:

- Alle wegen worden op werkdagen dagelijks geschouwd.
- Extra schouw vindt plaats als de beheerpraktijk daar aanleiding toe geeft, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van beplanting, veel aanliggende bebouwing etc.

Extra schouw is soms seizoengebonden (extreme weersomstandigheden, in recreatieve gebieden etc).

Voor het zoveel mogelijk beperken van aansprakelijkheid en het behouden van de gewenste kwaliteit van weg en weginrichting, dienen tijdens de wegenschouw gesignaleerde gebreken, zo snel als mogelijk hersteld te worden of dienen preventieve maatregelen plaats te vinden.

### Systematische registratie

In verband met het bevorderen van het effectief verwerken van de bij het schouwen verkregen gegevens en t.b.v. een verantwoording achteraf, is het van belang dat inspectiegegevens en klachten van derden systematisch en digitaal worden verwerkt. Een goede tijdregistratie van signalering van een gebrek en het tijdstip van herstel kan van wezenlijk belang zijn bij de afhandeling van schadeclaims.

## 8.7 ■ Handhaving

Het schouwen van wegen heeft onder meer ten doel om overtredingen van de Wegenverordening (WVF) te voorkomen of tijdig te beëindigen.

Door de provincie is de beleidsvisie en aanpak Provinciale Handhaving in Fryslân vastgesteld. Doel daarvan is een integraal handhavingsbeleid. Deze paragraaf beperkt zich daarom tot het benoemen van enige uitgangspunten. De in te zetten middelen zijn beschreven in de hiervoor genoemde nota.

### Legalisering

Bij een geconstateerde overtreding is als eerste vraag aan de orde of legalisering mogelijk is. De volgende criteria spelen hierin o.a. een rol:

- er is sprake van een gewijzigde toestand van de weg als gevolg van reconstructies;
- de weg is of wordt ingedeeld in een lagere wegcategorie;
- de overtreden regel is of wordt gewijzigd;
- de gevolgen voor beheer en onderhoud;
- de mate waarin de verkeersveiligheid en/of de doorstroming van het wegverkeer in het gedrang komt. De werkelijke verkeersintensiteiten en weginrichting zijn bij deze toets van belang;
- de mate waarin sprake is van onevenredig nadeel voor derden;
- mogelijke ongewenste precedentwerking.

Als het resultaat positief is, zal aan de betrokkene alsnog worden verzocht om een aanvraag om ontheffing in te dienen.

Indien legalisatie niet mogelijk is, kan een handhavingsprocedure worden gestart. De handhavingsmiddelen zijn beschreven in de eerder genoemde beleidsvisie en aanpak Provinciale Handhaving in Fryslân.

Inzet buitengewone opsporingsambtenaren (BOA)

Op grond van de Wegenverordening kan de politie of de bij de provincie in dienst zijnde buitengewone opsporingsambtenaren BOA worden ingeschakeld. Indien gebruik wordt gemaakt van een BOA dan dient het volgende aangegeven te worden:

- wat voor activiteit betreft het;
- wat is de locatie;
- welke handeling wordt verwacht: het opmaken van een procesverbaal of assistentie bij de toepassing van bestuursdwang.

De provinciale inspectie is te bereiken via het interne telefoonnummer 5888.

Bijlage: adressenlijst van instanties die op de hoogte moeten worden gesteld van wijzigingen in de hectometrering:

### KLIC-meldpunt Wetterskip Fryslân

Bijlage: adressenlijst van instanties die op de hoogte moeten worden gesteld van wijzigingen in de hectometrering:

### Obis: contactpersoon beheer en uitvoering

#### Contact Nationaal Wegenbestand:

email: [avvloket@avv.rws.minvenw.nl](mailto:avvloket@avv.rws.minvenw.nl)

tel. 010-2825959

fax. 010-2825639

#### KLIC-meldpunt Wetterskip Fryslân

Postbus 36

8900 AA Leeuwarden

058-2339924

#### Bureau Verkeer en Vervoer

Cluster Informatievoorziening



# Tijdelijke Werkzaamheden aan de weg

## 9.1 ■ Aanleiding

Er zijn verschillende omstandigheden te onderscheiden waarbij sprake is van tijdelijke werkzaamheden op of langs de weg. Hierbij kan gedacht worden aan het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden en het verrichten van verkeersonderzoek.

Daarnaast heeft de wegbeheerder te maken met ongeplande zaken, b.v. als gevolg van ongevallen of bij extreme weersomstandigheden. Op tijdelijke werkzaamheden aan de weg zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- tijdelijke werkzaamheden zijn van invloed op de verkeersveiligheid van weggebruikers en wegwerkers. Ze beïnvloeden de doorstroming op de weg en dus de bereikbaarheid van gebieden;
- de Arbeidsomstandighedenwet 1998 en het Arbeidsomstandighedenbesluit;
- in relatie tot de Arbeidsomstandighedenwet 1998 heeft de provincie in de rol van opdrachtgever aandacht voor de kwaliteit van arbeidsomstandigheden, zodanig dat deze de toets der redelijkheid kan doorstaan. Dit kan betekenen dat niet altijd voor de goedkoopste wijze van uitvoering wordt gekozen;
- toepassing van de CROW-publicatie 96b ; Maatregelen bij werk in uitvoering;
- de wegategorisering, waarbij getoetst wordt aan de functie, aard van verkeersstromen en verkeersintensiteiten. Dit in verband met de te maken keuzes over de wijze waarop het verkeer tijdens de werkzaamheden zal worden afgewikkeld;
- zorgen voor een zo optimaal mogelijke afstemming van werkzaamheden op elkaar en op die van andere wegbeheerders;
- het omleidingsrouteplan.

## 9.2 ■ Veiligheid

- Voor een zo veilig mogelijke uitvoering van werken aan de weg zijn de volgende beleidslijnen van toepassing:
- Handboek wegafzettingen 96b van de CROW;
- Instructie Verkeersmaatregelen voor landmeten op of langs provinciale wegen in Nederland;
- het in de ontwerpfase zoveel mogelijk onderkennen en wegnemen of verminderen van risico's (Arbeidsomstandighedenbesluit). Zo nodig zullen voor het waarborgen van een redelijk kwaliteitsniveau van het werken in de uitvoeringsfase voorwaarden worden gesteld. Eén en ander wordt neergelegd in het Veiligheids- en Gezondheidsplan, dat onderdeel is van het bestek;
- bij kleinere opdrachten zonder bestek, worden kwaliteitseisen t.a.v. de keus van b.v. arbeidsmiddelen in relatie tot veiligheid en risico's, opgenomen in de overeenkomst.  
In de uitvoeringsfase is de aannemer verantwoordelijk om de maatregelen t.a.v. de veiligheidsrisico's te nemen.

### Aanwijzing

Bij het nemen van snelheidsbeperkingen moet de nodige zorgvuldigheid worden betracht. De tijdelijke snelheidslimiet moet goed zichtbaar zijn en niet van toepassing op het moment dat er geen werkzaamheden plaatsvinden. Onnuttige snelheidsbeperkingen tasten de acceptatie van deze maatregelen aan bij de weggebruiker, ook in die situaties dat ze juist zinvol zijn.

### Wanneer wordt een weg afgesloten

Een weg wordt afgesloten als:

- de aard van het werk dit met zich meebrengt, b.v. bij vervanging van een brug;
- niet voldaan kan worden aan een vrije ruimte naast het werk van 60 cm. (Arbowetgeving, verwoord in de CROW-publicaties 96a/96b);
- de kosten – batenverhouding bij volledige afsluiting opweegt tegen (deels) openstelling voor verkeer tijdens het werk (in relatie tot voorgaand punt is deze vraag alleen aan de orde bij wegen met een verhardingsbreedte van tenminste 8 meter).

Het laatste criterium wordt bepaald door de mate waarin kosten worden bespaard door sneller en effectiever kunnen werken buiten het verkeer om. Dit moet worden afgezet tegen de gevolgen van de extra verkeersbelasting op het onderliggende wegennet, de noodzakelijke omrijbeweging en de aard van de verkeersstromen (doorgaand/lokaal).

## 9.3 ■ Bereikbaarheid

Stremmingen beperken de gebruiksmogelijkheden van een weg. Vooral bij de hogere wegcategorieën zal de hinder van werkzaamheden voor weggebruikers minimaal mogelijk moeten zijn.

- a. afstemming met overige wegbeheerders over omleidingroutes en tijdstip van uitvoering wegwerkzaamheden;

- b. afstemming op andere werkzaamheden op of langs een bepaalde weg die ook voor stremmingen zorgen. Hierbij kan aangesloten worden bij de voorwaarde van clustering van werkzaamheden bij werkzaamheden aan kabels en leidingen in hoofdstuk 2 onder 2;
- c. de omleidingroute is zo mogelijk van gelijk niveau of hoger dan de af te sluiten weg. Stroom- en gebiedsontsluitingswegen komen als eerste in aanmerking voor het omrijden (zie bijlage II van deel A). Ook kunnen de zogenaamde openbaar vervoerontsluitingswegen gebruikt worden voor het afwikkelen van extra verkeer.  
Deze routes zijn te vinden op de Website van provincie Fryslân;
- d. voorkom omrijden voor gebruikers van hoofdfietsroutes (zie PVVP);
- e. er vindt overleg plaats over de instelling van verkeersregelinstallaties. Deze installaties kunnen zonodig afgestemd worden op de gewijzigde verkeersstromen.

Gebruik van de onder c genoemde wegen kan leiden tot een onaanvaardbare omrijafstand. Wat acceptabel is, hangt mede af van de toegankelijkheid van het onderliggende wegennet. De keuze kan zijn dat dit wegennet een rol gaat spelen in de omleidingrouting. Daarbij zal getoetst worden aan de volgende elementen:

- beperk zoveel mogelijk de hinder voor de omgeving. Zo kan bijvoorbeeld de hinder verspreid worden door verkeer via verschillende routes te leiden;
- vermijd bebouwde kommen;
- zorg voor een goede bewegwijzering die zeer regelmatig wordt gecontroleerd op compleetheid.

Het is van belang dat overeenstemming wordt bereikt met andere wegbeheerders over omleidingsroutes. Voorkomen moet worden dat met veel te lange omrijroutes moet worden gewerkt. De ervaring leert dat verkeer vervolgens zijn eigen weg gaat zoeken, met alle gevolgen van dien (sluiproutes).

### Aanwijzingen

Voorafgaand aan en tijdens werkzaamheden zullen verwijzingen volledig en correct geplaatst zijn.

Tijdens werkzaamheden wordt er zorg voor gedragen dat tijdelijke verkeersmaatregelen op de juiste wijze zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld geen snelheidsbeperkingen instellen op momenten dat dit niet aan de orde is. Een correcte uitvoering komt de acceptatie van de overlast bij de weggebruiker ten goede.

### Omleidingsrouteplan

Er is een omleiding routeplan ontwikkeld waarin alternatieve routes bij omleidingen staan vermeld. Alle kruispunten met een provinciale weg hebben een nummer. Als een wegvak tijdelijk moet worden afgesloten wordt met behulp van deze nummers de omleidingsroute bepaald. Jaarlijks zal het omleidingrouteplan afgestemd worden met gemeenten en het rijk.

Afwijken van dit routeplan is in overleg met andere wegbeheerders mogelijk als de praktische uitvoerbaarheid daar aanleiding toe geeft.

Er zijn plannen om de omleidingroudekaart te digitaliseren zodat bij eventuele wijzigingen de kaart snel geactualiseerd kan worden. Daarnaast wordt de kaart op de provinciale website geplaatst ([www.fryslan.nl](http://www.fryslan.nl)).

De volgende richtlijnen gelden bij wegwerkzaamheden:

1. Het verkeer blijft zoveel mogelijk gebruik maken van de provinciale weg. Bij afsluiting van een weggedeelte wordt eerst gekeken in hoeverre het verkeer gebruik kan blijven maken van de weg. Er kan gebruik van de volgende mogelijkheden worden gemaakt:
  - tijdelijke verkeersregelininstallatie;
  - de berm geschikt maken om verkeer overheen te leiden;
  - gebruik maken van een aanwezige parallelweg;
  - de werkzaamheden uitvoeren op tijdstippen dat er weinig verkeer is (bijvoorbeeld 's nachts).
  
2. Uitgangspunt voor het bepalen van omleidingsroutes is dat zij zo kort mogelijk zijn, maar waarbij de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet op een onwenselijke manier onder druk komen te staan. Voor het bepalen van een omleidingroute zijn de onderstaande richtlijnen van toepassing:
  - zoveel mogelijk mijden van bebouwde kommen;
  - zo weinig mogelijk obstakels ( met name wegversmallingen);
  - geen beperkingen voor wat betreft aslasten, hoogte en breedte etc. van voertuigen;
  - voorkeur voor een route met een vrijliggend fietspad;
  - voorkeur voor een route die niet is opgenomen in het streekvervoer;
  - voorkeur voor een route die niet kruist met een route voor het streekvervoer;
  - voorkeur voor een route met een minimale wegbreedte van 6 meter;
  - voorkeur voor een route met asfalt/betonverharding;
  - voorkeur voor een route met beperkte omrijdafstand.

### Speciale doelgroepen

Bij het stremmen van verkeer zal nagegaan worden op welke wijze de bereikbaarheid en doorstroming is geregeld voor speciale groepen. Zo zal er altijd overleg over de toegankelijkheid moeten plaatsvinden met:

- openbaarvervoerbedrijven;
- hulpdiensten zoals ambulance, brandweer en politie;
- direct aanwonenden;
- bij grotere bebouwde gebieden: ondernemersverenigingen en dorpsbelangen;
- zo nodig de vaarwegbeheerder;
- bedrijven die economisch afhankelijk zijn van een wegroute, zoals tankstations, wegrestaurants, transportondernemingen;
- route bijzondere of gevaarlijke transporten.

Plaatselijke ondernemingsverenigingen en gemeenten vormen belangrijke informatiebronnen voor het achterhalen van belanghebbende bedrijven. Eveneens kunnen zij informatie verschaffen die van invloed is op het tijdstip van uitvoering. Hierbij kan gedacht worden aan recreatieperiodes, evenementen, bedrijfsmatige seizoensgebonden activiteiten, zoals bietencampagnes e.d..

### Aanwijzing

Bij openbaarvervoerbedrijven vindt bij stremmingen een beleidsmatige terugkoppeling plaats als de stremming gevolgen heeft voor de dienstregeling, over de wijze waarop het openbaarvervoerbedrijf de dienstregeling tijdens de stremming zal uitvoeren. Deze terugkoppeling vindt in ieder geval plaats bij stremmingen die langer duren dan 21 dagen. Afhankelijk van het type maatregel voor het openbaar vervoer of aan de weg, worden de meerkosten vergoed aan het openbaar vervoerbedrijf respectievelijk wordt het projectbudget verhoogd uit de middelen die beschikbaar zijn voor het openbaar vervoer.

## 9.4 ■ Routing gevaarlijke stoffen

Op 1 juli 1998 (no MO98-30264) is een deel van de provinciale wegen krachtens artikel 12 Wet vervoer gevaarlijke stoffen, aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. (Rapport: "Aanwijzing provinciale wegen voor routing van gevaarlijke stoffen").

Deze wegen kunnen door gemeenten gebruikt worden voor routing van gevaarlijke stoffen. Het daadwerkelijk routeren is een bevoegdheid die van gemeenten, ook voor rijks- en provinciale wegen.

Een deel van de omleidingsroute is niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft de volgende provinciale wegen:

N380 (Oudeschoot-Donkerbroek)

N917 (Ureterp -Haulerwijk)

N918 (Haulerwijk-N919)

N361 (N355-Oentsjerk)

N358 (Holwerd-Ternaard en N361-Engwierum)

N393 (Vrouwenparochie-Sexbierum)

## 9.5 ■ Communicatie

Voor grootschalige werken aan de weg, waarbij het verkeer op wegen meestal voor meerdere dagen geheel of gedeeltelijk is gestremd, bestaat een vast communicatietraject. Globaal is dit in drie stappen te verdelen: het vooroverleg, algemene kennisgeving en de uitwerking per project. Hierna wordt per stap aangegeven wat er moet gebeuren.

### Vooroverleg

Gedetailleerd overleg over individuele projecten met andere wegbeheerders is afhankelijk van de planning van de start van uitvoering van het project, maar dient in een zo vroeg mogelijk stadium plaats te vinden.

Opmerking:

Er vindt jaarlijks overleg plaats met andere wegbeheerders over grotere werken en werkzaamheden.

### Communicatie per project

Per uit te voeren project kunnen de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- persberichten aan regionale/lokale radio en TV-omroepen;
- informatieve brief aanwonenden;
- bedrijven worden tenminste vier maanden voorafgaand aan de uitvoering, op de hoogte gesteld van de stremmingen. Dit stelt hen in de gelegenheid de nodige maatregelen te nemen. Schadeclaims kunnen zo worden voorkomen;
- grootschalige projecten die een landelijke invloedssfeer hebben, komen in aanmerking voor melding aan de Verkeerscentrale Nederland in Utrecht (zie 9.5 Incidentmanagement)
- informatiepanelen plaatsen op locatie. Afhankelijk van de omvang van het werk twee tot vier weken voorafgaand aan de uitvoering plaatsen. Hierop aard en tijdsduur vermelden, maar ook waarom het werk plaatsvindt. Dit laatste vergroot de acceptatie bij weggebruikers van het oponthoud;
- nadrukkelijk nagaan op welke wijze de omleidingsroutes kenbaar moeten worden gemaakt via bewegwijzering aan de weggebruiker. Hierbij rekening houden met specifieke bekende doelgroepen. Dit kan er toe leiden dat op enige afstand van het werk al verwijzingsborden nodig zijn;
- tenminste 1 week en maximaal twee weken voor de uitvoering van het project vindt publicatie plaats in de dagbladen en in huis aan huisbladen. In deze publicatie wordt kort weergegeven waarom een werk plaatsvindt, hoelang etc. Bij gehele of gedeeltelijke wegafsluiting kan een verkeersbesluit worden genomen. Tijdens de werkzaamheden worden aanwonenden op de hoogte gehouden van de aard van de werkzaamheden en daarmee samenhangend de mate van bereikbaarheid;
- Bij een omleidingsroute waarover geen gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, wordt ook Transport en Logistiek Nederland (TLN) geïnformeerd.

Naast hiervoor genoemde middelen wordt bij grootschalige werken een informatiebijeenkomst gehouden. Dit kan een effectief middel zijn als de bereikbaarheid van een stad of dorp in het geding is. Indien er een planologische procedure voor wordt gevolgd, dan kan in dit verband een dergelijke bijeenkomst worden georganiseerd.

## 9.6 ■ Incidentmanagement

In Utrecht bevindt zich de Verkeerscentrale Nederland (VCN) waar de doorstroming van het verkeer dag en nacht wordt gecontroleerd. Aan de hand van videobeelden en meldingen van het korps landelijke politie diensten (KLPD) worden actuele meldingen aan de weggebruikers doorgegeven via radiostations en worden via de eventueel aanwezige verkeersmanagementsystemen maatregelen genomen. Als de verkeerscentrale op de hoogte is van werkzaamheden aan de weg kan voorkomen worden dat het verkeer via wegomleggingen omgeleid gaat worden. Door de landelijke verkeersregelcentrales en de hulpdiensten kunnen deze gegevens worden geraadpleegd.

Momenteel werkt het systeem voornamelijk vóór en op de autosnelwegen maar verwacht wordt dat ook de provincies hier binnen niet al te lange tijd bij betrokken worden.



# 10

## Afwateringsvoorzieningen

### 10.1 ■ Aanleiding

Het wegenbeheer heeft raakvlakken met het waterbeheer en vice versa. Voor het weglichaam zelf dient de afwatering gewaarborgd te zijn. De waterschappen hebben een taak in het beheren van het oppervlaktewater. De hiervoor noodzakelijke infrastructuur kan deel uit maken van het weglichaam. Het provinciaal Waterhuishoudingsplan ligt ten grondslag aan de uitvoering van het waterbeheer. Voor het wegenbeheer zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- de toedeling van onderhoud van waterwegen vindt plaats door de staat van werken van waterschappen en het reglement van Wetterskip Fryslân;
- voor vrijkomend materiaal als gevolg van onderhoud aan waterwegen, is de ontvangstplicht (met soms een verspreidingsplicht) voor aanliggenden wettelijk geregeld. De afvoer en verwerking vindt plaats conform de nota Bermbeheer Provinciale Wegen Fryslân;
- bij het uitvoeren van de werkzaamheden worden de richtlijnen uit hoofdstuk 9 toegepast;
- bij een hoofdwater berust de verantwoordelijkheid voor het dagelijks onderhoud van het natte stroomprofiel van watergang, duikers en de hierbij horende schuiven, stuwen e.d. alsmede de hierbij horende lasten, bij de waterschappen. Voor overige wateren die het weglichaam kruisen, berust dit bij de wegbeheerder;
- met uitzondering van duikers die zijn gerealiseerd met een ontheffing van de wegbeheerder, berust de eigendom en het constructief onderhoud van duikers bij de provincie. Het beheer en onderhoud van duikers in dammen ten behoeve van de ontsluiting van percelen, is voor de aanligger.

Opmerking: voor nieuw aan te leggen duikers in bestaande wegen wordt op grond van het veroorzakerprincipe het dagelijks en het constructief onderhoud van duikers ten laste van de aanvrager gebracht. In de meeste gevallen is dit een waterschap. Er bestaat geen overwegende reden om voor deze voorzieningen een uitzondering op het veroorzakerprincipe te maken.

## 10.2 ■ Beleidsregels voor afwateringsvoorzieningen

De voornaamste afwateringsvoorzieningen zijn watergangen en duikers. Hiervoor zijn de volgende beleidsregels van toepassing:

- de landschappelijke of ecologische functie van watergangen, wordt bepaald door toetsing aan de nota Bermbeheer Provinciale Wegen Fryslân (onderdeel van het beleidskader Onderhoudbeleidsplan) en het provinciaal plan Ecologische Verbindingszones (zie provinciale website voor overzichtskaart);
- duikers moeten noodzakelijk zijn in belang van de waterhuishouding;
- de aanlegkosten van nieuwe duikers komen voor rekening van de aanvrager.

# 11

## Ontheffingen wegenverkeerswet

### 11.1 ■ Aanleiding

De Wegenverkeerswetgeving en de hierbij horende uitvoeringsbesluiten, bevatten diverse verbodsbepalingen. Van een aantal kan de wegbeheerder ontheffing verlenen. Voor exceptionele transporten, met uitzondering van landbouwtrekkers, verleent Rijkdienst voor het Wegverkeer (RDW) de ontheffingen.

Uitgangspunten zijn:

- Ontheffingverlening op grond van de wegenverkeerswetgeving kan leiden tot een vermindering van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op wegen;
- Ontheffingverlening kan daarnaast leiden tot aantasting van weglichaam en weginrichting;
- Bedrijven kunnen economische belangen hebben die in de te maken belangenafweging een rol moeten spelen;
- Bij exceptionele transporten gaat de voorkeur uit naar vervoer over water;
- De zorg voor de mobiliteit van minder validen.

Waar dit nodig wordt geacht, zijn hierna voor enige onderwerpen uit de wegenverkeerswetgeving beleidsregels gegeven.

### 11.2 ■ Wegenverkeerswet 1994

Artikel 10 van de Wegenverkeerswet 1994 verbiedt het houden van wedstrijden met voertuigen op de weg of daar aan deel te nemen. Onder bepaalde voorwaarden kan hiervoor ontheffing worden verleend. Het beleid voor dit onderwerp is neergelegd in Hoofdstuk 6 van deze nota.

## 11.3 ■ Reglement verkeersregels en verkeerstekens

Het RVV geeft ver- en gebodsbepalingen aan de weggebruiker. De wegbeheerder is op grond van artikel 87 van het RVV bevoegd om ontheffing te verlenen. Dit betreft onder meer verbodsbepalingen over de plaats op de weg van de weggebruiker, het stilstaan of parkeren en het gebruik van wegen met een geslotenverklaring of verplichte rijrichting. Beleidsregels worden gesteld voor de hierna genoemde verboden en voor het verlenen van ontheffing met toepassing van het gebruik van een transponder.

### 11.3.1 Verkeerstekens C07(gesloten voor vrachtwagens waarvan de breedte meer is dan op het bord is aangegeven) en C20 (beperkte aslast)

De provincie heeft één weg in beheer waarop het verkeersteken C07 van toepassing is. Dit betreft de N910. Daarnaast is op enkele bruggen bij de N910 het verkeersteken C20 van toepassing. Niet uitgesloten is dat uit het meerjaren programma kunstwerken (MPK) blijkt dat meerdere wegen c.q. kunstwerken voorzien moeten worden van een C20- of C21-bebording.

Feitelijk betekenen deze verkeerstekens dat constructie en wegbreedte slechts zijn ingericht op een beperkte breedte/aslast. Bij ontheffingverlening wordt getoetst aan de volgende beleidsregels:

- ontheffing wordt verleend als de aanvrager uitsluitend via die weg huispercelen kan bereiken;
- ontheffing wordt verleend voor bestemmingsverkeer, dat meestal bestaat uit bevoorradingsverkeer van/naar bedrijven of woningen, welke uitsluitend via die betreffende weg te bereiken zijn;
- de aanvrager voldoet aan de vestigingsvereisten die hierna zijn opgenomen voor het gebruik van een transponder.

### Vrijstellingen RVV

De provincie verleent vrijstelling van de ver- en gebodsbepalingen van het RVV aan eigen personeel en aan bedrijven die werkzaamheden voor de provincie of met toestemming van de provincie, verrichten binnen het beheergebied van de weg. Als voorbeeld van dergelijke werkzaamheden kunnen worden genoemd:

- het uitvoeren van verkeer- of milieuonderzoeken;
- het uitvoeren van wegwerkzaamheden, zoals onderhoud, reconstructie of aanleg van wegen;
- het uitvoeren van werkzaamheden van of door derden binnen de beheergrenzen van de weg, zoals de aanleg van kabels en leidingen etc.

### 11.3.2 Het toestaan van het gebruik van een transponder

Soms is de toegankelijk van een weg of weggedeelte beperkt door een fysieke dynamische afsluiting, die op te heffen is door gebruik van een transponder. Voor het gebruik van een transponder kan ontheffing worden verleend, met toepassing van de volgende criteria:

- de ontheffing geldt voor een gemotoriseerd voertuig, een brommobiel en een bromfiets, uitgezonderd een gehandicaptenvoertuig;
- voor een ontheffing komen personen in aanmerking die volgens de gemeentelijke basisadministratie wonen aan de betreffende weg of in het aanliggende gebied en redelijkerwijs kunnen worden gezien als belanghebbende bij de door gang;

- voor een ontheffing komen ondernemers of instellingen in aanmerking die:
  - o gevestigd zijn aan de betreffende weg;
  - o beroepsvervoerders of leveranciers ter bevoorrading van aan de betreffende weg gelegen bedrijven;
  - o bedrijven die werkzaamheden verrichten zoals het inzamelen van afval of het onderhoud van de openbare ruimte;
  - o hulpdiensten verrichten zoals brandweer en politie.
- een ontheffing wordt in ieder geval ingetrokken als niet meer wordt voldaan aan de vereisten om hiervoor in aanmerking te komen;
- een tijdelijke ontheffing wordt verleend aan bedrijven of personen, voor een bepaalde periode, ten behoeve van tijdelijke activiteiten zoals bouw- of installatiewerkzaamheden, evenementen etc.;
- bij de tijdelijke ontheffing wordt een afweging gemaakt ten aanzien van de activiteit en de maatschappelijk-sociaal of -economische redenen waarom deze niet via een andere route kan worden uitgevoerd. Daarbij kan worden overwogen om de dynamische afsluiting tijdelijk uit te schakelen;
- het gebruik van de ontheffing kan worden beperkt tot bepaalde perioden, waarbinnen de afgesloten weg of het weggedeelte mag worden bereden met een motorvoertuig;
- de transponder zal worden verstrekt op een nader te bepalen wijze, waaraan voorwaarden zullen worden gekoppeld.

## 11.4 ■ Regeling voertuigen

In de Regeling voertuigen is geregeld aan welke eisen voertuigen moeten voldoen voor toelating aan het verkeer op de weg. Uit de regeling zijn de volgende ontheffingsbepalingen relevant voor de provincie als wegbeheerder:

1. het afwijken van de wettelijke eisen die gesteld worden aan voertuigen, voor wat betreft de afmetingen en massa's zonder lading;
2. het afwijken van de maximaal toegestane totale massa en afmetingen voor voertuigen, inclusief de (ondeelbare) lading;
3. tenslotte kent het de regeling nog een overgangsbepaling (toegestaan gebruik tot 2010) ten aanzien van zogenaamde 20 km/u-voertuigen.

Voor de onder punt 1 en 2 genoemde onderdelen zijn de volgende categorieën te onderscheiden:

### Ondeelbare lading

Voor het vervoer van ondeelbare lading is een ontheffing nodig als:

- de breedte inclusief lading meer bedraagt dan 3.00 meter;
- de hoogte inclusief lading meer bedraagt dan 4.00 meter;
- de lengte inclusief lading meer bedraagt dan 22 meter bij een samenstel van trekker en oplegger;
- de lengte inclusief lading meer bedraagt dan 18.75 bij een samenstel van bedrijfsauto en aanhangwagen;
- het gewicht van de totale massa van auto en lading meer bedraagt dan 50.000 kilo.

### Onbeladen voertuigen

Voor onbeladen voertuigen is een ontheffing nodig als:

- de breedte van het voertuig en/of aanhangwagen meer bedraagt dan 2.60/2.55 meter;

- de lengte meer bedraagt dan 16.50 meter bij een samenstel van bedrijfsauto en aanhangwagen;
- de lengte van de oplegger meer bedraagt dan 12.00 meter.

#### Rijdende werktuigen

Onder rijdende werktuigen vallen bijvoorbeeld mobiele kranen. Voor deze voertuigen is een ontheffing nodig als:

- de breedte meer dan 3 meter bedraagt;
- het gewicht meer dan 60.000 kilo bedraagt.

#### Landbouwvoertuigen

Onder landbouwvoertuigen worden meerassige motorrijtuigen verstaan, die in het bijzonder ontworpen zijn voor het trekken, duwen, dragen, in beweging brengen of aandrijven van werktuigen, machines of aanhangwagens die zijn bestemd voor gebruik in de landbouw. Deze ontheffing wordt door de wegbeheerder verleend. Voor deze voertuigen is een ontheffing nodig als:

- de lengte meer bedraagt dan 18.75 meter bij een samenstel van tractor en aanhangwagen;
- de breedte meer bedraagt dan 3.00 meter.

##### 11.4.1. Criteria voor landbouwvoertuigen

Incidentele ontheffingen van de gestelde eisen in de Regeling voertuigen voor landbouwvoertuigen en/of aanhangwagens worden verleend als dit noodzakelijk is omdat percelen of bedrijven waar deze voertuigen moeten zijn, niet op een andere wijze dan via de provinciale weg te bereiken zijn.

Geen ontheffing wordt verleend om uitsluitend een route te bekorten of als voor landbouwvoertuigen en aanhangwagens de breedte teruggebracht kan worden tot de wettelijke afmeting, door middel van een eenvoudige handeling voorafgaand aan het transport.

##### 11.4.2. Criteria voor exceptionele transporten

Voor de meest relevante ontheffingsmogelijkheden zijn de volgende beleidsregels van toepassing. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen zogenaamde jaarlijkse ontheffingen en incidentele ontheffingen. Dit zijn de zogenaamde exceptionele transporten.

#### Jaarlijkse ontheffingen

Voor jaarlijkse ontheffingen die rechtstreeks afgegeven worden door de RDW, zonder tussenkomst van de provincie gelden de volgende beleidsregels:

- voor alle provinciale wegen, met uitzondering van de N910 en enige provinciale kunstwerken zoals bruggen in gemeentelijke wegen, kan een jaarlijkse ontheffing worden verleend tot:
  - een breedte van 3.50 meter;
  - een lengte tot 27,5 meter bij bestuurbare achterassen;
  - een hoogte van 4,25 meter, met uitzondering van het wegvak N359, viaduct A6 bij Lemmer;
  - een maximale aslast normale as: 10.000 kg,
  - een maximale aslast pendelas : 12.000 kg,

beide op basis van een jaarlijkse ontheffing tot maximaal 60.000 kg (massa en lading), behalve als uit een technisch beoordeling blijkt dat een andere massa toepassing kan of moet krijgen;

- voor onbeladen voertuigen kan ontheffing worden verleend tot de afmetingen en massa's die in het kentekenbewijs of registratiebewijs staan vermeld.

### Aanwijzing

Voor de mandatering van kunstwerken met een gewichtsbeperking van minder dan 60.000 kg, zal de mandatering tot 60.000 kg of hoger pas worden vrij gegeven na een technische beoordeling van deze provinciale kunstwerken. Deze bevinden zich meestal in gemeentelijke wegen.

Voor de mandatering voor een massa tot 100.000 kg zullen provinciale wegen pas worden vrij gegeven na een technische beoordeling van de in die wegen gelegen kunstwerken.

### Incidentele ontheffingen

Incidentele ontheffingen betreffen grotere afwijkingen van wettelijke eisen dan bovengenoemde. Bij ontheffingverlening zijn de volgende beleidsregels van toepassing:

- aan exceptionele transporten kunnen beperkingen worden gesteld in tijdstippen waarop gereden mag worden, waarbij de criteria die de RDW hanteert, toe passing vinden;
- bij een breedte van meer dan 4 meter of een lengte van meer dan 32 meter kunnen meer begeleidende voertuigen worden voorgeschreven dan de standaardbegeleiding, als:
  1. het transport op bepaalde plaatsen niet passeerbaar is voor het begeleidende voertuig;

Opmerking: dit doet zich voor wanneer de begeleidende voertuigen een kruispunt moeten afzetten om het transport te laten passeren. Bij meerdere transporten betekent dit: of minder tegelijk of de transporten moeten meer begeleiding hebben.

2. er tegen de rijrichting in wordt gereden. Dit wordt als een uitermate onveilige verkeersbeweging beschouwd (zie ook het laatste punt);
  3. kruispunten, wegen en viaducten dit vanuit hun functie of vormgeving nodig maken.
- als er sprake is van het tegen de rijrichting inrijden en/of het transport heeft een breedte van 5 meter of meer, dan wordt in principe alleen ontheffing verleend voor gebruik van de weg op zaterdagmorgen en bij goede weersomstandigheden;

Opmerking: het tegen de rijrichting inrijden bij transporten met ladingen van 5 meter of meer, moet als uitermate verkeersonveilig worden beschouwd. Beperkingen kunnen worden gesteld aan het tijdstip waarop deze transporten plaatsvinden, om de negatieve invloed op de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid voor het overige verkeer zoveel mogelijk te beperken evenals de schade aan verharding en bermen.

De negatieve invloed op de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid voor het overige verkeer is op dat tijdstip gering.

Voor ontheffingen buiten de beslisruimte vraagt de RDW advies aan de provincie.

#### **Aanwijzingen**

Een voorwaarde voor ontheffingverlening voor incidentele ontheffingen is, dat de aanvrager gebruik maakt van gekentekende en geregistreerde voertuigen.

Opmerking: soms worden landbouwtrekkers gebruikt voor het transporteren van goederen zoals boten en bouwmaterialen. Deze voertuigen zijn hier niet specifiek voor ingericht, terwijl dit bij de hier voor bestemde voertuigen wel het geval is. Het gebruik van een trekker kan goedkoper zijn, maar de gevolgen van dit oneigenlijke gebruik kunnen tot uitermate onveilige situaties leiden en tot grote schadeposten. Ook als in de toekomst trekkers kentekenplichtig worden, komen deze voertuigen niet voor ontheffing voor het transporteren van goederen in aanmerking.

De aanvrager is zelf verantwoordelijk om te beoordelen of zich eventueel knelpunten in de route voordoen, bijvoorbeeld in de vorm van fysieke belemmeringen zoals verkeersregelinstanties, die het transport in de weg staan.

#### **Lange en zware transporten (LZV's)**

De provincie werkt al geruime tijd mee aan ontheffingen die worden verleend voor langere (maximaal 25,25 meter) en zwaardere (maximaal 60 ton) vrachtwagens. Voordeel van dergelijke vrachtwagens is minder voertuigbewegingen en emissies. Een nadeel is dat deze vrachtwagens minder wendbaar zijn. De ervaringen met LZV's zijn hier en landelijk positief. Bij advisering aan de RDW wordt een route getoetst aan het stappenplan in de CROW-publicatie 320.



## Colofon

### **Uitgave**

Provincie Fryslân  
Postbus 20120  
8900 HM Leeuwarden  
e-mail: [provincie@fryslan.nl](mailto:provincie@fryslan.nl)

### **Foto's**

Provincie Fryslân

### **Redactie**

Greetje Kluwer

### **Vormgeving**

Tjitse Zijlstra,  
Provincie Fryslân

