

Beleidsregel van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant houdende beleid inzake de uitvoering van de wettelijke zorgplicht voor provinciale wegen in de provincie Noord-Brabant (Beleidsregel provinciale wegen Noord-Brabant)

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant;

Gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Overwegende dat de provincie Noord-Brabant de wettelijke verplichting heeft een provinciale weg te onderhouden als bedoeld in artikel 15 van de Wegenwet en de belangen te beschermen als bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten in het belang van de uitvoering van haar wettelijke zorgplicht voor provinciale wegen het wenselijk vinden om vast te stellen hoe zij met de wettelijke zorgplicht voor provinciale wegen omgaan en daartoe een beleidsregel wensen vast te stellen;

Besluiten vast te stellen de volgende beleidsregel:

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen algemeen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

A-watergang: water van overwegend belang voor de waterkwantiteit in het beheersgebied van het waterschap of water waaraan het waterschap een bijzondere waarde heeft toegekend;

bebouwde kom: bebouwde kom als bedoeld in artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994;

B-watergang: watergang met een lokale functie voor de aan- en afvoer van water;

CROW: Nederlands kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid;

C-watergang: watergangen waarin regenwater wordt verzameld;

druppel: weggedeelte van beperkte omvang in de vorm van een verhoogde druppel;

erftoegangsweg: erftoegangsweg als bedoeld in artikel 1.1 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant;

gebiedsontsluitingsweg: gebiedsontsluitingsweg als bedoeld in artikel 1.1 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant;

Handboek globale inspectie: Handboek globale inspectie van het CROW;

Handboek visuele inspectie: Handboek visuele inspectie van het CROW;

incident management: geheel van maatregelen dat beoogt de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden vrij te maken voor het verkeer;

infraproject: project met betrekking tot onderhoud of reconstructie van een provinciale weg in het kader van de zorgplicht of de aanleg van een nieuwe provinciale weg;

inspecteren: gericht onderzoeken of de toestand van een provinciale weg of tot een provinciale weg behorende verkeersvoorziening noodzaakt tot het nemen van een maatregel;

Kwaliteitscatalogus openbare ruimte: Kwaliteitscatalogus openbare ruimte van het CROW;

overhoek: stuk grond van een provinciale weg dat voor het functioneren van een provinciale weg overbodig is;

provinciale weg: provinciale weg als bedoeld in artikel 1.1 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant;

provincie: provincie Noord-Brabant;

Richtlijn Organisatie en bestrijding van wintergladheid: Richtlijn Organisatie en bestrijding van wintergladheid van het CROW;

schouwen: controleren of de toestand van een provinciale weg of tot een provinciale weg behorende verkeersvoorziening kan leiden tot verkeersonveilige situaties;

stroomweg: stroomweg als bedoeld in artikel 1.1 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant;

tot een provinciale weg behorende verkeersvoorziening: element met een verkeersfunctie die Gedeputeerde Staten in het kader van de zorgplicht hebben geplaatst of aangebracht op of aan een provinciale weg;

veroorzakersprincipe: principe waarbij de initiatiefnemer de kosten van een infraproject zelf draagt;

weg van een andere wegbeheerder: weg in eigendom van een gemeente, een waterschap of het Rijk;

wegvakkentheorie: verdeling van kosten op basis van het aantal wegbeheerders en hun wegen die onderdeel zijn van een infraproject;

zorgplicht: wettelijke verplichting om een provinciale weg te onderhouden als bedoeld in artikel 15 van de Wegenwet en de belangen te beschermen als bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994.

Paragraaf 2 Uitvoering zorgplicht

Artikel 2.1 CROW

Gedeputeerde Staten volgen voor de uitvoering van de zorgplicht de richtlijnen van het CROW.

Artikel 2.2 Algemene uitgangspunten eigendom en onderhoud

1. Gedeputeerde Staten hanteren de volgende algemene uitgangspunten voor het eigendom van een provinciale weg en tot een provinciale weg behorende verkeersvoorzieningen:
 - a. het eigendom behoort toe aan de provincie;
 - b. de eigendomsgrens van een provinciale weg wordt zo veel als mogelijk bepaald op basis van zichtbare geometrische lijnen.
2. Gedeputeerde Staten hanteren de volgende algemene uitgangspunten voor het onderhoud van een provinciale weg en daartoe behorende verkeersvoorzieningen:
 - a. het onderhoud wordt uitgevoerd door Gedeputeerde Staten;
 - b. de technische kwaliteit wordt onderhouden op gemiddeld onderhoudsniveau B als bedoeld in de Richtlijn Beheersystematiek openbare ruimte;
 - c. de beeldkwaliteit wordt onderhouden op niveau B als bedoeld in de Kwaliteitscatalogus openbare ruimte;
 - d. verkeersvoorzieningen worden in principe onderhouden voor eigen rekening en risico;
 - e. wegen en tot een weg behorende verkeersvoorzieningen in eigendom van een andere wegbeheerder of van derden worden in principe niet door Gedeputeerde Staten onderhouden;
 - f. indien Gedeputeerde Staten afwijken van de uitgangspunten, bedoeld in de onderdelen d en e, wordt geen financiële vergoeding verlangd of betaald.
3. Gedeputeerde Staten kunnen in uitvoeringsdocumenten vastleggen op welke wijze zij nadere invulling geven aan deze beleidsregel.

Artikel 2.3 Uitgangspunten zijwegen en uitwegen

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, hanteren Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor zijwegen en uitwegen:

- a. bij kruisingen en rotondes met een deels betonnen verharding is de provincie eigenaar van de wegverharding tot en met de overgang van de soort wegverharding inclusief de dilatatievoeg;
- b. bij kruisingen en rotondes met een geheel betonnen verharding is de provincie eigenaar van de wegverharding tot en met de eerstvolgende dilatatievoeg op de zijweg van de rotonde;
- c. bij kruisingen en rotondes met parallel liggende fietspaden is de provincie eigenaar van de wegverharding tot en met de achterkant van het fietspad;
- d. van onderdeel c, wordt in ieder geval afgeweken in de volgende gevallen:
 - 1°. bij aanwezigheid van een overgang tussen verschillende soorten wegverhardingen is de provincie eigenaar van de wegverharding tot en met de voegovergang en van het fietspad tot en met de achterkant van de fietspadverharding;
 - 2°. bij aanwezigheid van een niet gescheiden hemelwaterreguleringsstelsel dat geheel of gedeeltelijk op de grond van een andere wegbeheerder ligt, maar functioneert voor een provinciale weg, is de provincie eigenaar van het hemelwaterreguleringsstelsel;
- e. bij kruisingen en rotondes met een verhoogde druppel zonder dat een fietspad aanwezig is, is de provincie eigenaar van de wegverharding tot en met de achterkant van de druppel en niet van de markering;
- f. van onderdeel e, wordt in ieder geval afgeweken in de volgende gevallen:
 - 1°. bij aanwezigheid van een overgang tussen beton en asfalt is de provincie eigenaar van de wegverharding tot en met de voegovergang en van de berm en tot en met de achterkant van de verhoogde druppel;
 - 2°. indien een verhoogde druppel een duidelijke grens in het soort materiaal heeft, is de provincie eigenaar van de verhoogde druppel tot en met de overgang van het materiaal;
- g. de provincie is eigenaar van de zijwegaansluiting, op- en afritten en uitwegen van een provinciale weg.

Artikel 2.4 Uitgangspunten fietspaden en parallelwegen

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, hanteren Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor fietspaden en parallelwegen:

- a. de provincie is eigenaar van parallel aan een provinciale weg gelegen fietspaden, inclusief een parallelweg die onderdeel is van een doorlopend fietspad;

- b. de gemeente is eigenaar van parallelwegen, met uitzondering van een deel van een parallelweg dat onderdeel is van een doorlopend provinciaal fietspad;
- c. de eigendomsgrens tussen een provinciale weg en een parallelweg of een parallel aan een provinciale weg gelegen fietspad van een andere wegbeheerder, ligt 1,00 meter uit de kant van de verharding van de parallelweg of een parallel aan een provinciale weg gelegen fietspad;
- d. de eigendomsgrens van parallelwegen en provinciale fietspaden die elkaar kruisen ligt op de kant van de verharding van de aansluiting.

Artikel 2.5 Uitgangspunten voetpaden

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, hanteren Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor voetpaden:

- a. de provincie is eigenaar van een voetpad dat leidt naar een bushalte, tot en met de band van de achterkant van de voetpadverharding;
- b. de gemeente is eigenaar van een binnen de bebouwde kom parallel aan een provinciale weg gelegen voetpad, exclusief de band en daarin gelegen kolken aan de kant van een provinciale weg.

Artikel 2.6 Uitgangspunten watergangen en waterbergingen

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, hanteren Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor watergangen en waterbergingen:

- a. het waterschap is eigenaar van een parallel aan een provinciale weg gelegen A-watergang vanaf de insteek van de watergang aan de zijde van een provinciale weg;
- b. in afwijking van het eerste lid, is een A-watergang die parallel aan een provinciale weg ligt en overwegend langs een provinciale weg de functie van een B- of C- watergang heeft, in eigendom van de provincie;
- c. de provincie is eigenaar van een parallel aan een provinciale weg gelegen B- of C-watergang of waterberging tot 0,50 meter achter de insteek van de B- of C-watergang of waterberging aan de zijde van het naburige perceel.

Artikel 2.7 Uitgangspunten kunstwerken

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, hanteren Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor kunstwerken:

- a. de provincie is eigenaar van een kunstwerk in een provinciale weg;
- b. de provincie is eigenaar van een geluidscherm of andere geluidwerende voorziening die vanwege de geluidsproductie van een provinciale weg op een provinciale weg is geplaatst;
- c. In afwijking van artikel 2.2, tweede lid hanteren Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor het onderhouden van kunstwerken:
 - 1°. in geval dat wordt de weg op het kunstwerk eigendom is van een andere partij, dan onderhoudt de eigenaar van de weg de weg;
 - 2°. in geval de pompen of gemalen van een kunstwerk zijn aangesloten op een gemeentelijk riool en zorgen voor de afwatering van een gemeentelijk fietspad, dan onderhoudt de gemeente de pompen of gemalen;
 - 3°. de beplanting op een faunapassage onderhoudt een natuurorganisatie.

Artikel 2.8 Uitgangspunten bermen

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, volgen Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor bermen:

- a. de provincie is eigenaar van groen in een provinciale weg;
- b. de provincie is eigenaar van de faunavoorzieningen in een provinciale weg;
- c. Gedeputeerde Staten onderhouden faunavoorzieningen die voor het goed functioneren van een provinciale weg buiten een provinciale weg geplaatst zijn.

Artikel 2.9 Uitgangspunten bushaltes

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, is de provincie eigenaar van een bushalte en tot de bushalte behorende elementen en voorzieningen in een provinciale weg.

Artikel 2.10 Uitgangspunten openbare verlichting

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, volgen Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor openbare verlichting:

- a. de provincie is eigenaar van en installatieverantwoordelijk als bedoeld in bepaling 4.2.101 van NEN 3140 voor de openbare verlichting op de provinciale weg, inclusief de daarbij behorende bekabeling en kasten;
- b. de provincie sluit haar openbare verlichting aan op een eigen netwerk en koppelt openbare verlichting van andere eigenaren die ook zijn aangesloten op dat netwerk af;
- c. indien een andere wegbeheerder op een provinciale weg binnen de bebouwde kom openbare verlichting wil plaatsen met een afwijkende uitvoering en vormgeving dan de provinciale standdaarden, dan is de andere wegbeheerder eigenaar van die openbare verlichting en onderhoudt deze;
- d. de provincie is eigenaar van de paden die leiden naar de kast van de openbare verlichting, alsmede van de grond waarop de kast is geplaatst.

Artikel 2.11 Uitgangspunten verkeersregelininstallaties

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, volgen Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor verkeersregelininstallaties:

- a. de provincie is eigenaar van en installatieverantwoordelijk als bedoeld in bepaling 4.2.101 van NEN 3140 voor de verkeersregelininstallatie op de provinciale weg, inclusief de daarbij behorende bekabeling en kasten;
- b. de provincie sluit haar verkeersregelininstallaties aan op een eigen netwerk en koppelt verkeersregelininstallaties van andere eigenaren die ook zijn aangesloten op dat netwerk af;
- c. indien verkeersregelininstallaties van verschillende wegbeheerders in elkaars functionele invloedssfeer liggen, verkrijgt een van de wegbeheerders het eigenaarschap en voert het functionele beheer uit;
- d. de provincie is eigenaar van de paden die leiden naar de kast van de verkeersregelininstallatie, alsmede van de grond waarop de kast is geplaatst;
- e. in afwijking van artikel 2.2, tweede lid, onderdeel f, verdelen Gedeputeerde Staten de investeringskosten en kosten voor databeheer van verkeersregelininstallaties tussen de betrokken wegbeheerders volgens de wegvakkentheorie.

Artikel 2.12 Uitgangspunten geleiding, bebakening, hekwerken en afrastering

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, is de provincie eigenaar van de geleiding, bebakening, hekwerken en afrastering op een provinciale weg voor zover deze een verkeersfunctie hebben voor een provinciale weg.

Artikel 2.13 Uitgangspunten verkeerstekens, overig wegmeubilair en markeringen

Onverminderd artikel 2.2, eerste en tweede lid, volgen Gedeputeerde Staten de volgende uitgangspunten voor verkeerstekens, overig wegmeubilair en markeringen:

- a. de provincie is eigenaar van de verkeerstekens, bedoeld in artikel 3 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, op een provinciale weg;
- b. de provincie is eigenaar van overig wegmeubilair op een provinciale weg voor zover deze een verkeersfunctie hebben voor een provinciale weg;
- c. Indien borden H1 en H2 als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op een provinciale weg onderdeel zijn van een gemeentelijk komportaal, dan onderhoudt de gemeente de borden H1 en H2.

Artikel 2.14 Schouw en inspectie

1. Gedeputeerde Staten schouwen minimaal een keer per week.
2. Gedeputeerde Staten volgen voor het inspecteren het Handboek globale inspectie en het Handboek visuele inspectie.
3. Gedeputeerde Staten inspecteren indien daartoe aanleiding is.
4. Gedeputeerde Staten houden van het schouwen en het inspecteren een administratie bij.

Artikel 2.15 Gladheidsbestrijding

1. Onverminderd artikel 2.1 volgen Gedeputeerde Staten voor de bestrijding van gladheid op een provinciale weg de Richtlijn Organisatie en bestrijding van wintergladheid.
2. In afwijking van het eerste lid hanteren Gedeputeerde Staten tijdens de uitvoering van de bestrijding van gladheid op een provinciale weg de volgende uitgangspunten:
 - a. er is voldoende strooizout voor de bestrijding van gladheid op een provinciale weg in eigen voorraad;
 - b. de methode voor de bestrijding van gladheid op een provinciale weg is natzoutstrooien;
 - c. er wordt geen onderscheid in soorten wegdek gemaakt;
 - d. voor preventieve strooiacties geldt een maximale tijdsduur van tweeënhalve uur.

Artikel 2.16 Incident management

1. Gedeputeerde Staten streven ernaar om voor een provinciale weg incident management toe te passen.
2. Gedeputeerde Staten volgen voor een provinciale weg waar incident management wordt toegepast:
 - a. de Beleidsregels incident management Rijkswaterstaat; en
 - b. de Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
3. Gedeputeerde Staten werken tijdens de toepassing van incident management zo veel mogelijk samen met Rijkswaterstaat en gemeenten in de provincie Noord-Brabant.

Artikel 2.17 Kostenverdeling infraprojecten

1. Gedeputeerde Staten hanteren de volgende uitgangspunten bij het verdelen van kosten van een door Gedeputeerde Staten geïnitieerd infraproject:
 - a. bij een infraproject dat geen baten heeft voor de weg van een andere wegbeheerder wordt het veroorzakersprincipe toegepast;
 - b. bij een infraproject dat baten heeft voor de weg van een andere wegbeheerder wordt de wegvakentheorie toegepast
2. Gedeputeerde Staten hanteren de volgende uitgangspunten bij het verdelen van kosten van een door een andere wegbeheerder geïnitieerd infraproject:
 - a. bij een infraproject van een andere wegbeheerder dat geen baten heeft voor een provinciale weg wordt het veroorzakersprincipe toegepast;
 - b. bij een infraproject van een andere wegbeheerder dat baten heeft voor een provinciale weg wordt de wegvakentheorie toegepast.

Artikel 2.18 Kostenverdeling overdracht wegbeheerders

1. Gedeputeerde Staten kunnen het eigendom van een provinciale weg aan een andere wegbeheerder overdragen of het eigendom van een weg van een andere wegbeheerder overnemen.
2. De overdracht van het eigendom van een provinciale weg aan een andere wegbeheerder geschiedt:
 - a. voor een symbolisch bedrag indien de functie van de weg behouden blijft voor tenminste 10 jaar;
 - b. voor een marktconform bedrag indien de functie van de weg niet behouden blijft voor tenminste 10 jaar.
3. Indien het eigendom van een provinciale weg op verzoek van Gedeputeerde Staten wordt overgedragen aan een andere wegbeheerder, betalen Gedeputeerde Staten een afkoopsom voor toekomstig onderhoud aan de andere wegbeheerder.
4. Indien het eigendom van een provinciale weg op verzoek van een andere wegbeheerder wordt overgedragen aan die wegbeheerder, dan betalen Gedeputeerde Staten geen afkoopsom voor toekomstig onderhoud.
5. Indien het eigendom van een weg van een andere wegbeheerder op verzoek van die wegbeheerder wordt overgedragen aan de provincie, dan verlangen Gedeputeerde Staten een afkoopsom.
6. Indien het eigendom van een weg van een andere wegbeheerder op verzoek van Gedeputeerde Staten wordt overgedragen aan de provincie Noord-Brabant, dan verlangen Gedeputeerde Staten geen afkoopsom.
7. Gedeputeerde Staten en de andere wegbeheerder bepalen in onderling overleg of de afkoopsom, bedoeld in het derde en vijfde lid, besteed wordt aan het toekomstig onderhoud, of aan het duurzaam veilige herinrichten van de over te dragen of over te nemen weg.

Artikel 2.19 Kostenverdeling overdracht private partij

1. Gedeputeerde Staten kunnen het eigendom van een overhoek overdragen aan een private partij.
2. Gedeputeerde Staten hanteren bij een overdracht als bedoeld in het eerste lid, de volgende uitgangspunten:
 - a. de overdracht van het eigendom van een overhoek naar een private partij geschiedt voor een marktconforme prijs;
 - b. de aan de overdracht van een overhoek naar een private partij verbonden kosten zijn voor rekening van de private partij.

Paragraaf 3 Fietspaden**Artikel 3.1 Toepassingsbereik**

De paragrafen 1 en 2 zijn van overeenkomstige toepassing voor de fietspaden die onderdeel zijn van een provinciale weg.

Paragraaf 4 Kunstwerken

Artikel 4.1 Begripsbepalingen specifiek

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

CROW-CUR: afdeling van het CROW met specifieke kennis op het gebied van beton, civieltechnische constructies, ondergrond en geotechniek en waterbouw;

kunstwerk: kunstwerk als bedoeld in artikel 1.1 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant;

NEN 2767-4: methodiek van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut waarmee de conditie van infrastructuur en kunstwerken wordt gemeten;

Richtlijn inspectie en advies civiele kunstwerken: richtlijn van het CROW-CUR gericht op het systematisch en kostenbesparend inspecteren en beheren van kunstwerken om de kwaliteit en veiligheid te waarborgen.

Artikel 4.2 Onderhoud

In afwijking van artikel 2.2, tweede lid, onder b, onderhouden Gedeputeerde Staten kunstwerken minimaal op ambitieniveau B als bedoeld in de NEN 2767-4.

Artikel 4.3 Schouw en inspectie

1. Onverminderd artikel 2.1, hanteren Gedeputeerde Staten voor het inspecteren van kunstwerken de Richtlijn inspectie en advies civiele kunstwerken.
2. In afwijking van artikel 2.3, eerste lid, schouwen Gedeputeerde Staten kunstwerken minimaal een keer per jaar.
3. In afwijking van artikel 2.3, tweede lid, inspecteren Gedeputeerde Staten kunstwerken minimaal een keer per zeven jaar.
4. Gedeputeerde Staten houden van het schouwen en het inspecteren van kunstwerken een administratie bij.

Paragraaf 5 Bermen en groen

Artikel 5.1 Begripsbepaling specifiek

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

berm: strook grond behorende bij een provinciale weg;

biodiversiteit: verscheidenheid aan levensvormen en groen;

CROW-kennismodule Alles over wegbermen: webpublicatie van het CROW over de aanleg, inrichting en het onderhoud van de berm;

groen: beplanting, kruidachtige vegetatie en bomen;

Visual Tree Assessment-systematiek: methodiek voor het visueel onderzoeken van de boomveiligheid.

Artikel 5.2 Publicatie

Onverminderd artikel 2.1 hanteren Gedeputeerde Staten voor groen behorende bij een provinciale weg de CROW-kennismodule Alles over wegbermen.

Artikel 5.3 Inrichting, onderhoud en inspectie

1. Onverminderd artikel 5.2, streven Gedeputeerde Staten naar een zo groot mogelijke biodiversiteit in de berm.
2. Onverminderd artikel 5.2, passen Gedeputeerde Staten tijdens de inspectie van bomen in een provinciale weg de Visual Tree Assessment-systematiek toe.

Paragraaf 6 Elektrische installaties

Artikel 6.1 Begripsbepalingen specifiek

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

elektrische installatie: tot een provinciale weg behorende voorziening met een elektrische voeding;

Handboek verkeerslichtenregelingen: Handboek verkeerslichtenregelingen van het CROW;

NEN 1010: norm van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut voor de veiligheid van laagspanningsinstallaties;

NEN 3140: norm van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut over de veilige bedrijfsvoering van werkzaamheden nabij, aan of met elektrische installaties;

NEN 3322: norm van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut over eisen voor verkeersregelinstantaties in aanvulling op NEN-EN 12368;

NEN 3384: norm van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut voor verkeerstechnische, elektrische en mechanische eisen en beproevingsmethoden voor verkeersregelinstantaties die verkeerslichten als bedoeld in artikel 68 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 bedienen;

NEN-EN 12368: norm van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut over eisen voor verkeersregelinstallaties;
NEN-EN 12675: norm van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut voor functionele veiligheidseisen voor verkeersregelinstallaties;
NSVV: Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde;
NPR 13201: Nederlandse Praktijk Richtlijn van de NSVV voor kwaliteitscriteria van openbare verlichting;
Richtlijn ontruimingstijden verkeersregelinstallaties: Richtlijn ontruimingstijden verkeersregelinstallaties van het CROW;
openbare verlichting: elektrische installatie voor de verlichting van een provinciale weg;
verkeersregelinstallatie: verkeerslicht als bedoeld in de artikelen 68 tot en met 75 van het Reglement verkeerstekens en verkeersregels 1990, inclusief de daaraan verbonden elektrische kast, voeding, bekabeling en constructie.

Artikel 6.2 Publicaties

1. In afwijking van artikel 2.1, eerste lid, volgen Gedeputeerde Staten voor het plaatsen en hebben van elektrische installaties, met uitzondering van verkeersregelinstallaties, de richtlijnen van de NSVV;
2. Gedeputeerde Staten volgen voor het werken aan elektrische installaties de NEN 3140;
3. Gedeputeerde Staten kunnen gemotiveerd afwijken van de richtlijnen van de NSVV.

Artikel 6.3 Openbare verlichting

Onverminderd artikel 6.2, eerste lid, hanteren Gedeputeerde Staten voor openbare verlichting op een openbare weg de volgende uitgangspunten

- a. openbare verlichting wordt alleen geplaatst indien dit noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid;
- b. lichtbronnen van de openbare verlichting worden vervangen door energiezuinige lichtbronnen met een minimale gegarandeerde levensduur van 100.000 branduren;
- c. bij het plaatsen, hebben of vervangen van openbare verlichting wordt de NPR 13201 gevolgd.

Artikel 6.4 Verkeersregelinstallaties

1. Gedeputeerde Staten volgen voor het ontwerpen, plaatsen en configureren van verkeersregelinstallaties het Handboek aanleg verkeersregelinstallaties, de Richtlijn ontruimingstijden verkeersregelinstallaties en het Handboek verkeerslichtenregelingen.
2. Onverminderd het eerste lid volgen Gedeputeerde Staten de NEN 1010, de NEN 3322, de NEN 3384, de NEN-EN 12368 en de NEN-EN 12675.

Paragraaf 7 Bushaltes

Artikel 7.1 Begripsbepalingen specifiek

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

buurtbusvervoer: openbaar vervoer op basis van een dienstregeling en uitgevoerd door vrijwillige chauffeurs van een buurtbusorganisatie met een voertuig dat bestemd is voor vervoer van maximaal 9 personen;

bushalte: bushalte met bord L3b als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeers-tekens 1990 aangeduide plaats voor het onmiddellijk laten instappen of uitstappen van passagiers;

flexvervoer: vraagafhankelijk openbaar vervoer zonder dienstregeling;

kennismodule Openbaar vervoer: kennismodule van het CROW over het openbaar vervoer;

tot de bushalte behorende elementen of voorzieningen: element of voorziening in de vorm van een opstelstrook, een haltekom, een perron, een bord voor digitale reisinformatie, zitgelegenheid, een abri, een afvalbak, een fietsparkeerplaats, verlichting of een naar de bushalte leidend fietspad of voetpad.

Artikel 7.2 Publicaties

Onverminderd artikel 2.1 volgen Gedeputeerde Staten bij het ontwerpen, aanleggen en inrichten van een bushalte de kennismodule Openbaar vervoer.

Artikel 7.3 Voorzieningenniveau

1. In afwijking van de kennismodule Openbaar vervoer hanteren Gedeputeerde Staten voor het minimale voorzieningenniveau van een bushalte en tot de bushalte behorende elementen of voorzieningen de volgende categorisering:
 - a. categorie 1 voor flexvervoer;
 - b. categorie 2 voor buurtbusvervoer;
 - c. categorie 3 voor lijnbusvervoer met tot en met 24 instappers gemiddeld per werkdag;
 - d. categorie 4 voor lijnbusvervoer vanaf 25 instappers gemiddeld per werkdag.
2. Per categorie bushalte hanteren Gedeputeerde Staten het minimale voorzieningenniveau, opgenomen in bijlage 1 bij deze beleidsregel.

Paragraaf 8 Bewegwijzering, strokenborden en bijzondere aanduidingen

Artikel 8.1 Begripsbepalingen specifiek

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

bewegwijzering: bewegwijzering als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder y, van de Wegenverkeerswet 1994 en bijlage 1, hoofdstuk K, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

bijzondere aanduiding: informatiepaneel, routenummervwijzing, gebiedsaanduidingsbord, streekgrensbord, provinciegrens- of gemeentegrensbord of naambord als bedoeld in de Richtlijn bewegwijzering, alsmede een provinciaal mottobord of bouwbord;

haven: haven, niet zijnde een industriële haven, bestemd als opstapplaats voor passagiers te water;

industrieterrein, bedrijventerrein of kantorenpark: terrein als bedoeld in de Richtlijn bewegwijzering, alsmede een industriële haven;

militair object of terrein: object of terrein van het Ministerie van Defensie;

recreatiegebied: gebied met een toeristisch-recreatieve functie;

Richtlijn bewegwijzering: Richtlijn bewegwijzering van het CROW;

strokenbord: strokenbord als bedoeld in de richtlijn bewegwijzering;

verkeersbord: bord als bedoeld in artikel 4 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

vliegveld: luchthaven die uitsluitend of gedeeltelijk bestemd is voor de burgerluchtvaart;

winkelgebied: gebied dat bestemd is voor de vestiging van meerdere winkels op één locatie;

ziekenhuis: ziekenhuis als bedoeld in de Richtlijn bewegwijzering, alsmede een ziekenhuis zonder afdeling spoedeisende hulp.

Artikel 8.2 Richtlijn bewegwijzering

Onverminderd artikel 2.1 volgen Gedeputeerde Staten voor bewegwijzering, strokenborden en bijzondere aanduidingen op een provinciale weg de Richtlijn bewegwijzering.

Artikel 8.3 Bewegwijzering

Onverminderd artikel 8.2 kunnen Gedeputeerde Staten ook de volgende objecten of terreinen aanduiden op bewegwijzering:

- a. een industrieterrein, bedrijventerrein of kantorenpark met een oppervlakte van minimaal 50 hectare;
- b. een vliegveld of haven van waaruit minimaal 25.000 reizigers per kalenderjaar worden vervoerd;
- c. een ziekenhuis;
- d. een dagrecreatief object of terrein:
 - 1°. met minimaal 500.000 bezoekers per kalenderjaar;
 - 2°. dat op een maximale rijafstand van 10 kilometer van een provinciale weg ligt;
- e. een nationaal park met een bezoekerscentrum;
- f. een recreatiegebied dat in het gemeentelijke omgevingsplan als zodanig is aangeduid;
- g. een winkelgebied dat in het gemeentelijke omgevingsplan als zodanig is aangeduid;
- h. een militair object of terrein.

Artikel 8.4 Strokenborden

1. In afwijking van artikel 8.2 kunnen Gedeputeerde Staten de volgende objecten of terreinen aanduiden op een strokenbord:
 - a. een crematorium of begraafplaats met meer dan 50.000 bezoekers per kalenderjaar;
 - b. een conferentieoord met meer dan 50.000 bezoekers per kalenderjaar;
 - c. een bedrijventerrein met een oppervlakte:
 - 1°. groter dan 25 hectare; en
 - 2°. kleiner dan 50 hectare;
 - d. een object of terrein:
 - 1°. met meer dan 50.000 bezoekers per kalenderjaar;
 - 2°. dat gedurende zes maanden of meer per kalenderjaar geopend is; en
 - 3°. dat primair gericht is op het bieden van een overnachtingsmogelijkheid, dagrecreatie of sportrecreatie;
 - e. een restaurant, café-restaurant of partycentrum:
 - 1°. met meer dan 25.000 bezoekers per kalenderjaar; en
 - 2°. dat iedere week gemiddeld vier dagen geopend is.

2. In afwijking van artikel 8.2 plaatsen Gedeputeerde Staten alleen een strokenbord voor de objecten en terreinen bedoeld in het eerste lid indien een strokenbord bijdraagt aan de zorgplicht.
3. Een strokenbord draagt in ieder geval bij aan de zorgplicht indien:
 - a. een object of terrein niet kan worden bereikt door de bestaande bewegwijzering te volgen;
 - b. door het ontbreken van een strokenbord op een provinciale weg de verkeersveiligheid of doorstroming op een provinciale weg in het geding is;
 - c. het doel, de functionaliteit en de kwaliteit van een provinciale weg onaangetast blijven;
 - d. het vrije zicht van weggebruikers op een provinciale weg of het zicht op een tot een provinciale weg behorende verkeersvoorziening onbelemmerd blijft;
 - e. voor het plaatsen voldoende fysieke ruimte beschikbaar is; of
 - f. in het geval dat:
 - 1°. een weggebruiker na het verlaten van een provinciale weg meer dan één afslaannde verkeersbeweging moet maken om het object of terrein te bereiken; en
 - 2°. de bevoegd wegbeheerder op haar wegen die aansluiten op een provinciale weg strokenborden plaatst voor het aan te duiden object of terrein.

Artikel 8.5 Bijzondere aanduidingen

1. Onverminderd artikel 8.2 plaatsen Gedeputeerde Staten alleen een bijzondere aanduiding indien deze bijdraagt aan de zorgplicht.
2. Om te bepalen of een bijzondere aanduiding bijdraagt aan de zorgplicht is artikel 8.4, tweede lid, onder b tot en met f, van overeenkomstige toepassing.
3. Onverminderd het tweede lid kunnen Gedeputeerde Staten een bijzondere aanduiding met naamgeving van een kunstwerk of van een rotonde plaatsen indien:
 - a. een verzoek tot plaatsing van een bijzondere aanduiding met naamgeving van een kunstwerk of rotonde is ingediend door het gemeentebestuur;
 - b. de naamgeving lokaal maatschappelijk draagvlak geniet;
 - c. de naamgeving een duurzaam karakter heeft;
 - d. de naamgeving gemakkelijk uitspreekbaar is; of
 - e. de naamgeving past bij de omgeving en andere naamgevingen van objecten in de nabijheid.
4. Onverminderd het derde lid en het vierde lid, onderdeel a, kunnen Gedeputeerde Staten een bijzondere aanduiding met persoonsnaamgeving van een kunstwerk of een rotonde plaatsen indien:
 - a. de persoon waarnaar vernoemd wordt bijzondere verdiensten heeft verricht voor de maatschappij;
 - b. uit een antecedentenonderzoek naar de persoon waarnaar vernoemd wordt geen bezwaren blijken.

Artikel 8.6 Borden bebouwde kom

Gedeputeerde Staten staan de borden H1 en H2 van een gemeente, bedoeld in bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, alleen toe in een provinciale weg als:

- a. een provinciale weg binnen de bebouwde kom ligt; of
- b. als daarvoor op de gemeentelijke weg technisch of ruimtelijk geen mogelijkheid is.

Artikel 8.7 Plaatsingsvereisten

1. Gedeputeerde Staten plaatsen per object of terrein maximaal twee strokenborden per provinciale weg.
2. Een strokenbord bevat een verzamelnaam indien meerdere soortgelijke objecten of terreinen:
 - a. op dezelfde locatie of in dezelfde straat zijn gevestigd; of
 - b. op korte afstand van elkaar liggen en bereikt kunnen worden door dezelfde richting te volgen.
3. Gedeputeerde Staten plaatsen op een bevestigingspunt maximaal zes strokenborden.
4. In aanvulling op de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens hanteren Gedeputeerde Staten de vereisten, opgenomen in bijlage 2 bij deze beleidsregel.
5. Voor de maatvoering en uitvoering van een strokenbord hanteren Gedeputeerde Staten de vereisten, opgenomen in bijlage 3 bij deze beleidsregel.
6. Gedeputeerde Staten voeren een strokenbord dat een object en terrein met een toeristisch-recreatieve functie aanduidt uit in een bruine achtergrondkleur.
7. Gedeputeerde Staten voeren een gebiedsaanduidingsbord uit in een bruine achtergrondkleur.
8. De maximale oppervlaktemaat van een gebiedsaanduidingsbord is 2,00 m².

Paragraaf 9 Langzaam gemotoriseerd verkeer

Artikel 9.1 Begripsbepalingen specifiek

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

gebiedsontsluitingsweg type I: gebiedsontsluitingsweg met 2x2 rijstroken;

gebiedsontsluitingsweg type II: gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstrook;

gehandicaptervoertuig: gehandicaptervoertuig als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen;

geslotenverklaring: besluit op basis waarvan een weg door middel van de borden C8 of C9 uit bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 gesloten is verklaard voor langzaam gemotoriseerd verkeer;

landbouw- of bosbouwtrekker: landbouw- of bosbouwtrekker als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen;

langzaam gemotoriseerd verkeer: landbouw- of bosbouwtrekkers, gehandicaptervoertuigen, motorrijtuigen met beperkte snelheid en rijdende werktuigen;

motorrijtuig met beperkte snelheid: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen;

omrijdfactor: verhouding tussen de kortste afstand over een route op een gebiedsontsluitingsweg en de afstand over de gewenste alternatieve route;

rijdend werktuig: rijdend werktuig als bedoeld in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen.

Artikel 9.2 Geslotenverklaring

Gedeputeerde Staten stellen een geslotenverklaring in op:

- a. stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen type I;
- b. gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen die een etmaalintensiteit hebben van meer dan 12.000 voertuigen.

Artikel 9.3 Afwegingen geslotenverklaring

Onverminderd artikel 9.2, onder b, onderzoeken Gedeputeerde Staten, alvorens voor een gebiedsontsluitingsweg type II of erftoegangsweg een geslotenverklaring in te stellen in ieder geval of er:

- a. alternatieve routes beschikbaar zijn of geschikt gemaakt kunnen worden voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid;
- b. mogelijkheden voorhanden zijn om een nieuwe route aan te leggen die geschikt is voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Artikel 9.4 Criteria alternatieve route

1. Gedeputeerde Staten toetsen een alternatieve route aan de volgende criteria:
 - a. de route waarborgt de herkomsten en bestemmingen voor het langzaam gemotoriseerd verkeer;
 - b. de route heeft een omrijdfactor van maximaal 1,4;
 - c. de route gaat bij voorkeur via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen.
2. Onverminderd het eerste lid toetsen Gedeputeerde Staten een alternatieve route die buiten de bebouwde kom is gelegen, aan de volgende criteria:
 - a. de breedte van de verharding van de hoofdrijbaan is minimaal 5,50 meter, tenzij passeergelegenheid aanwezig of te realiseren is;
 - b. de doorrijhoogte voldoet aan de wettelijke norm;
 - c. er is sprake van een gescheiden afwikkeling van fietsverkeer en langzaam rijdend verkeer, indien:
 - 1°. de weg tevens is aangeduid als primaire fietsroute;
 - 2°. de 85-percentielwaarde van de gereden snelheden op de weg hoger is dan 60 kilometer per uur.
3. Onverminderd het eerste lid toetsen Gedeputeerde Staten een alternatieve route die binnen de bebouwde kom is gelegen aan de volgende criteria:
 - a. de breedte van de verharding van de hoofdrijbaan is minimaal 6,00 meter;
 - b. de doorrijhoogte voldoet aan de wettelijke norm;
 - c. er is sprake van een gescheiden afwikkeling van fietsverkeer en langzaam rijdend verkeer, indien de weg tevens is aangeduid als primaire fietsroute.
4. Onverminderd het eerste tot en met derde lid, betrekken Gedeputeerde Staten bij het bepalen van de geschiktheid van de alternatieve route de volgende aspecten:
 - a. de wegconstructie;

- b. de leefbaarheid;
- c. de doorstroming van het verkeer; en
- d. aangebrachte snelheidsremmende maatregelen.

Artikel 9.5 Criteria nieuw aan te leggen route

1. Indien geen alternatieve route buiten de bebouwde kom voorhanden is, onderzoeken Gedeputeerde Staten de mogelijkheid om een nieuwe route aan te leggen.
2. Een nieuw aan te leggen route als bedoeld in het eerste lid voldoet aan de criteria, genoemd in artikel 9.4, eerste en tweede lid.

Paragraaf 10 Verzoeken tot het plaatsen of verwijderen

van verkeerstekens of het nemen van fysieke maatregelen

Artikel 10.1 Begripsbepalingen specifiek

duiding van de verkeersborden: nummering van de verkeersborden volgens bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

fysieke maatregelen: maatregelen die op of aan een provinciale weg getroffen worden en leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een provinciale weg gebruik kan maken;

hectometrering: op een hectometerbord vermelde waarde, uitgedrukt in kilometers overeenkomstig een interval van 100 meter;

verkeerstekens: verkeerstekens als bedoeld in artikel 3 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Artikel 10.2 Vereisten verzoek

1. Gedeputeerde Staten kunnen een verzoek tot het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens of tot het treffen van fysieke maatregelen in overweging nemen.
2. Gedeputeerde Staten toetsen een verzoek als bedoeld in het eerste lid op basis van de volgende gegevens:
 - a. een overzicht van te plaatsen, te verwijderen of te behouden verkeerstekens op een provinciale weg;
 - b. de vermelding van de hectometrering van de locatie van de verkeerstekens;
 - c. de duiding van de verkeersborden; en
 - d. de fysieke maatregelen die worden getroffen;
 - e. een tekening, met daarop:
 - 1°. een provinciale weg op een topografische ondergrond;
 - 2°. de kadastrale eigendomsgrenzen;
 - 3°. de verkeerstekens die worden verwijderd in grijs;
 - 4°. de verkeerstekens die worden geplaatst in kleur;
 - 5°. de verkeerstekens die worden behouden in kleur;
 - 6°. de fysieke maatregelen die worden getroffen;
 - f. de aanleiding, overweging en motivatie voor het verzoek als bedoeld in het eerste lid;
 - g. indien overleg is gevoerd met een of meerdere wegbeheerders over het verzoek als bedoeld in het eerste lid, het verslag van dat overleg;
 - h. indien overleg is gevoerd met de politie, brandweer, ambulancedienst of een aanbieder van openbaar vervoer over het verzoek als bedoeld in het eerste lid, het verslag van dat overleg;
 - i. indien een informatiebijeenkomst is gehouden over het verzoek als bedoeld in het eerste lid, het verslag van die bijeenkomst.

Paragraaf 11 Verzoeken tot vaststelling grens bebouwde kom en wegenlegger

Artikel 11.1 Begripsbepalingen specifiek

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

bebouwde kom: bebouwde kom als bedoeld in artikel 27, tweede lid, van de Wegenwet;

herverkaveling: herverkaveling als bedoeld in afdeling 12.4 van de Omgevingswet;

ruilbesluit: besluit als bedoeld in artikel 12.22 van de Omgevingswet;

wegenlegger: legger als bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de Wegenwet.

Artikel 11.2 Grens bebouwde kom

1. Gedeputeerde Staten kunnen een verzoek van burgmeester en wethouders van een gemeente tot het vaststellen van de grens van de bebouwde kom in overweging nemen.
2. Gedeputeerde Staten toetsen een verzoek als bedoeld in het eerste lid op basis van een tekening:
 - a. met daarop een provinciale weg op een van Rijkswegen uitgegeven topografische ondergrond;

- b. met een schaal van minimaal 1:25.000;
- c. van maximaal een jaar oud;
- d. waarop alle wegen en wijkbebouwingen zijn ingetekend;
- e. die een noordpijl bevat; en
- f. waarop de beoogde grens van de bebouwde kom is ingetekend.

Artikel 11.3 Wegenlegger

1. Gedeputeerde Staten kunnen een verzoek van burgemeester en wethouders van een gemeente tot vaststellen van de wegenlegger in overweging nemen.
2. Gedeputeerde Staten toetsen een verzoek als bedoeld in het eerste lid op basis van de volgende gegevens:
 - a. het ontwerp van de legger, bedoeld in artikel 34, eerste lid, van de Wegenwet;
 - b. een overzichtskaart als bedoeld in artikel 30, derde lid, van de Wegenwet;
 - c. de volgende documenten waaruit blijkt dat burgemeester en wethouders afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht hebben gevolgd:
 - 1°. een lijst met aangeschreven belanghebbenden;
 - 2°. een kopie van de publicatie waarmee de ontwerp-wegenlegger ter inzage is gelegd en de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze werd geboden;
 - 3°. een kopie van alle ingekomen zienswijzen;
 - d. het standpunt van burgemeester en wethouders over iedere ingekomen zienswijze als bedoeld in onderdeel c, onder 3;
 - e. het ruilbesluit, indien sinds de vaststelling van de geldende wegenlegger een herverkaveling heeft plaatsgevonden;
 - f. alle besluiten waarmee sinds de vaststelling van de geldende wegenlegger nieuwe wegen in de gemeente openbaar zijn verklaard;
 - g. alle bewijsstukken waaruit blijkt dat sinds de vaststelling van de geldende wegenlegger nieuwe wegen in de gemeente openbaar zijn geworden;
 - h. alle besluiten waarmee sinds de vaststelling van de geldende wegenlegger wegen in de gemeente aan de openbaarheid zijn onttrokken;
 - i. een overzicht van alle wijzigingen tussen de geldende en de ontwerp-wegenlegger in een transponeringstabel.

Artikel 11.4 Onvolledig verzoek

Indien de verstrekte gegevens en bescheiden onvoldoende zijn voor de beoordeling van het verzoek of voor de voorbereiding van de beschikking op het verzoek, stellen Gedeputeerde Staten burgemeester en wethouders eenmaal in de gelegenheid het verzoek aan te vullen:

- a. binnen een termijn van vier weken, indien het een verzoek betreft als bedoeld in artikel 11.2;
- b. binnen een termijn van acht weken, indien het een verzoek betreft als bedoeld in artikel 11.3.

Paragraaf 12 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 12.1 Intrekking

De volgende beleidsregels worden ingetrokken:

- a. Beleidsregel langzaam gemotoriseerd verkeer op wegen Noord-Brabant;
- b. Beleidsregel verzoeken tot vaststelling grens bebouwde kom en wegenlegger Noord-Brabant;
- c. Beleidsregel bewegwijzering, strokenborden en bijzondere aanduidingen op provinciale wegen Noord-Brabant.

Artikel 12.2 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2024.

Artikel 12.3 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel provinciale wegen Noord-Brabant.

's-Hertogenbosch, 5 december 2023

Gedeputeerde Staten voornoemd,

de voorzitter,

mr. I.R. Adema

de secretaris,

drs. P.J. Buijtels

Bijlage 1 behorende bij artikel 7.3, tweede lid, van de Beleidsregel provinciale wegen Noord-Brabant

Minimale voorziening	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4
Contactgegevens vervoerder flexvervoer	x	x	x	x
Uitleg flexvervoer	x	x	x	x
Vertrekinformatie		x	x	x
Reis- en routeinformatie				x
Afvalbak	x	x	x	x
Perron	hoogte 0,12m, breedte 1,5m, lengte 6m	hoogte 0,12m, breedte 1,5m, lengte 6m	conform kennis- module open- baar vervoer	conform kennis- module open- baar vervoer
Zit-/wachtmogelijkheid	bank	bank	bank	abri
Openbare verlichting	x	x	x	x
Fietsparkeerplaatsen	4	4	8	16

Bijlage 2 behorende bij artikel 8.7, vierde lid, van de Beleidsregel provinciale wegen Noord-Brabant

Wegcategorie op basis Duurzaam Veilig	Streefafstand tot beslipunt buiten de kom	Streefafstand tot beslipunt binnen de kom
Stroomweg	300 meter	Niet van toepassing
Gebiedsontsluitingsweg	Tussen de 150 en 200 meter	Tussen de 25 en 50 meter
Erftoegangsweg	Tussen de 25 en 50 meter	Tussen de 25 en 50 meter

Bijlage 3 behorende bij artikel 8.7, vijfde lid, van de Beleidsregel provinciale wegen Noord-Brabant

Afmetingen	1 regel tekst	2 regels tekst
Breedte mm	1600/1200 bij smalle berm	1600/1200 bij smalle berm
Hoogte mm	250	350
Pictogram mm	100	100
Kapitalen /onderkasten mm	80/60	80/60
Materiaal	Retroreflecterend klasse 3	Retroreflecterend klasse 3
Hoogte onderste bord t.o.v. maaiveld in mm	1200	1200

Toelichting behorende bij de Beleidsregel provinciale wegen Noord-Brabant

I. Algemeen deel

Op grond van artikel 15 van de Wegenwet heeft de provincie Noord-Brabant voor haar provinciale wegen een onderhoudsverplichting en moet zij de belangen die in artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 benoemd zijn, beschermen.

De provincie Noord-Brabant is op grond van artikel 15 van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van haar wegen en op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 voor het beschermen en verbeteren van onder meer de verkeersveiligheid en doorstroming op haar wegen. Hiertoe richt de provincie haar wegen zo veel als mogelijk in volgens een aanpak waarbij verkeersveiligheid een vanzelfsprekend onderdeel is van de ruimtelijke ordening, de vormgeving van infrastructuur en het gedrag van verkeersdeelnemers. In het kader van deze aanpak, beter bekend als Duurzaam Veilig, zijn een provinciale wegen naar gebruik en functie gecategoriseerd in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Een uniforme inrichting van die wegen verhoogt de doorstroming van het verkeer en bevordert de verkeersveiligheid.

Deze beleidsregel staat niet op zichzelf. Deze beleidsregel is gebaseerd op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 en Omgevingsverordening Noord-Brabant en vormt een belangrijke schakel tussen het beleid van Provinciale Staten op het gebied van verkeer en vervoer (thans opgenomen in het Beleidskader mobiliteit) en de uitvoeringsagenda van Gedeputeerde Staten over provinciale wegen. Gedeputeerde Staten maken met deze beleidsregel een integrale afweging van belangen voor haar keuzes over hoe zij met haar wegen omgaat, mede in relatie tot andere belangen zoals het milieu en de flora en fauna, en over hoe zij haar rol als wegbeheerder invullen.

II. Artikelsgewijs deel

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen algemeen

De begripsbepalingen bevat omschrijvingen van verschillende publicaties van het CROW. Voorheen gebruikte de CROW naast een titel een nummer om een publicatie aan te duiden. Als gevolg van de digitaliseringsslag die het CROW de afgelopen jaren heeft doorgemaakt, heeft zij na actualisering van een richtlijn geen publicatienummer aan de titel verbonden.

Diverse documenten van het CROW zijn op haar website te raadplegen. Voor het kunnen downloaden van de meeste CROW-documenten is echter een betaald abonnement noodzakelijk. Omdat Gedeputeerde Staten voor de uitvoering van haar zorgplicht zich conformeren aan de adviezen van het CROW, bieden Gedeputeerde Staten aan geïnteresseerden desgevraagd de gelegenheid tot inzage in CROW-documenten in het provinciehuis te 's-Hertogenbosch.

erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg, stroomweg

In het kader van de zorgplicht voor een provinciale weg richten Gedeputeerde Staten haar wegen zo veel als mogelijk in volgens een aanpak waarbij verkeersveiligheid een vanzelfsprekend onderdeel is van de ruimtelijke ordening, de vormgeving van infrastructuur en het gedrag van verkeersdeelnemers. In het kader van deze aanpak, beter bekend als Duurzaam Veilig, zijn een provinciale wegen naar gebruik en functie gecategoriseerd in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Een uniforme inrichting van die wegen verhoogt de doorstroming van het verkeer en bevordert de verkeersveiligheid.

kunstwerk

Voorbeelden van kunstwerken zijn bruggen, viaducten, tunnels, duikers, stuwen en geluidsschermen. Tot een kunstwerk behoren in ieder geval de fundering, landhoofden, taludbekleding, voegovergangsconstructies, stootplaten, pijlers, schampranden, terre arméé-panelen, het waterdicht membraam, de geleiderail- en leuningconstructies inclusief de voortzettingen daarvan in de bermen, ankers voor de bevestiging verkeersborden, doorvoervoorzieningen voor kabels en leidingen, wateropvangconstructies, hekwerken en de verlichting als integraal onderdeel van de constructie.

overhoek

Gedeputeerde Staten hebben reeds in 2005 beleid vastgesteld over de overdracht van gronden met een minimale oppervlakte. Dit betrof vooral kleine stukken grond bij provinciale wegen. Het beleid voorziet in het afstoten van gronden die niet meer nodig zijn voor het functioneren van een provinciale weg. Deze gronden grenzen veelal direct aan particuliere percelen.

tot de weg behorende verkeersvoorziening

Voorbeelden van tot de weg behorende verkeersvoorzieningen zijn verkeerstekens, kunstwerken, duikers, bomen en andere beplantingen, geleiders en verlichting. Verkeerstekens zijn de tekens als bedoeld in artikel 3 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer; verkeersborden, verkeerslichten en verkeerstekens op het wegdek. Uit artikel 6 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer volgt dat de volgende markeringen in ieder geval tot verkeerstekens op het wegdek behoren: doorgetrokken strepen aan de kant van de weg en op de as van de weg, gele doorgetrokken en onderbroken strepen, blauwe strepen, parkeerplaatsen, voetgangersoversteekplaatsen, blokmarkeringen bij een bushalte, verdrijvingvakken, stopstrepen, voorsorteervakken, haaiantanden, busbanen met opschrift bus of lijnbus en markeringen ter geleiding van het verkeer, herinnering aan de geldende maximumsnelheid en ter aanduiding van andere omstandigheden.

Paragraaf 2 Uitvoering zorgplicht**Artikel 2.1 Publicaties**

In december 1997 hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer ondertekend. Duurzaam Veilig is erop gericht zo veel mogelijk verkeersongelukken te voorkomen, onder andere door wegen zo veilig mogelijk, uniform en herkenbaar in te richten en door educatie van weggebruikers. Het convenant bevat de inspanningsverplichting van overheden om de principes van Duurzaam Veilig zo veel mogelijk te volgen en toe te passen.

Het CROW heeft als Nederlands kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid diverse richtlijnen, handboeken en publicaties over het aanleggen, inrichten en onderhouden van wegen uitgebracht. De adviezen van het CROW gaan uit van het principe Duurzaam Veilig. Gedeputeerde Staten conformeren zich voor hun zorgplicht voor een provinciale weg in beginsel aan de CROW-publicaties. In de praktijk blijkt echter dat vaak maatwerk vereist is. Redenen hiervoor zijn dat de adviezen van het CROW geen rekening kunnen houden met voor het aanleggen of onderhouden van wegen bepalende factoren, zoals fysiek beschikbare ruimte, financiële mogelijkheden, toekomstig verwacht weggebruik, soorten ondergronden en keuzes op andere provinciale beleidsterreinen die daarvoor van invloed kunnen zijn. Bovendien kunnen, afhankelijk van in welk gebied de weg ligt, in meer of mindere mate wettelijke bepalingen beperkend van toepassing zijn, zoals milieueisen, bepalingen ter beperking van geluidshinder, bepalingen in het kader van de natuurbescherming of bepalingen als gevolg van de ligging van grondwaterbeschermingsgebieden.

In het geval Gedeputeerde Staten maatwerk moeten leveren en mogelijk van de CROW-publicaties moeten afwijken, zullen zij wel zo veel als mogelijk de CROW-publicaties in acht nemen. De Nederlandse rechtspraak heeft deze beleidskeuze herhaaldelijk onderschreven. Daarbij geldt tevens dat Nederlandse wegbeheerders een ruime mate van beleidsvrijheid genieten, mits zij hun keuzes goed motiveren. Het expliciet in deze beleidsregel opnemen dat Gedeputeerde Staten, mits gemotiveerd, kunnen afwijken van de CROW-publicaties, of überhaupt het bepaalde in deze beleidsregel, is niet nodig omdat in artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht reeds geregeld is dat het door een bestuursorgaan afwijken van een beleidsregel mogelijk is. Dit is bekend als de inherente afwijkjingsbevoegdheid.

Het CROW vernieuwt en actualiseert haar richtlijnen, handboeken en publicaties regelmatig. Gedeputeerde Staten volgen in beginsel de actuele publicaties van het CROW.

Artikel 2.2 Algemene uitgangspunten eigendom en onderhoud**Eerste lid**

Op grond artikel 158, derde lid van de Provinciewet en in het bijzonder artikel 15 van de Wegenwet moet de provincie haar eigendommen, waaronder de wegen, onderhouden. Die plicht is niet overdraagbaar of onder verantwoordelijkheid van een ander te brengen. Een ander mag wel namens de provincie Noord-Brabant onderhoud uitvoeren, de provincie blijft echter verantwoordelijk en aansprakelijk. Datzelfde geldt voor het rijk en de gemeente.

Uit het vorenstaande vloeit voort dat het voor het onderhouden en goed functioneren van een provinciale weg het van belang is dat eigendomsgrenzen zo logisch mogelijk gekozen worden. De gekozen uitgangspunten leiden daartoe en bieden een basis om door de jaren heen in de praktijk ontstane onjuistheden te herstellen door overhoeken af te stoten of terug te vorderen, zonder provinciale toestemming in gebruik of in bezit genomen gronden terug te vorderen en eigendomsgrenzen met andere wegbeheerders te corrigeren. De uitgangspunten bieden tot slot duidelijkheid voor het ontwerp en de voorbereiding van een infraproject en voorkomen onduidelijkheden in de onderhoudspraktijk na oplevering van een infraproject. Gebruikmaking van deze uitgangspunten reeds tijdens de voorbereiding op infraprojecten maakt dat werkafspraken met andere partijen over het dagelijks onderhoud voortaan in de meeste gevallen overbodig zijn.

Voor het kiezen van logische eigendomsgrenzen houden Gedeputeerde Staten zo veel mogelijk zichtbare geometrische lijnen aan, zoals een haag, een raster, de overgang van het soort wegverharding, de insteek van een sloot of de stopstreep bij een verkeersregelinstallatie. Hieruit volgt dat de provincie binnen de bebouwde kom idealiter eigenaar is van een provinciale weg gelegen tussen de particuliere erfgronden, exclusief de voetpaden.

De uitgangspunten zijn niet uitsluitend van belang voor het onderhoud van provinciale wegen. Gedeputeerde Staten houden deze uitgangspunten ook aan bij het verwerven of afstoten van gronden in verband met het ontwerp en de aanleg van nieuwe provinciale wegen. Ook bij reconstructies van bestaande wegen, zodat de bestaande wegsituatie in overeenstemming kan worden gebracht met de gewenste eigendomssituatie in relatie tot het goed kunnen uitvoeren van zorgplicht voor een provinciale weg. Dit betekent overigens niet dat een infraproject pas kan worden opgeleverd als de overdracht alle eigendommen via de notaris zijn afgehandeld, doch er bestaat wel een verregaande inspanningsverplichting om dergelijke grondtransacties binnen een infraproject af te ronden. Deze werkwijze is erop gericht om correcties in het eigendom na afronding van een infraproject zo veel mogelijk te voorkomen dan wel te minimaliseren.

Tweede lid

Een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en zo bijdraagt aan de brede welvaart van Brabant is de ambitie voor 2030, aldus het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader mobiliteit. Oftewel, met het onderhouden van het provinciaal wegennet voeren Gedeputeerde Staten niet alleen een wettelijke taak uit. Zij dienen daarmee tevens bij te dragen aan de ambities die Provinciale Staten in voornoemd beleidskader hebben gesteld. Deze beleidsregel stelt vast dat Gedeputeerde Staten haar wegen onderhouden met de bedoeling dat er geen sprake is van kapitaalsvernietiging en van verkeersonveiligheid. Een basis onderhoudsniveau daarvoor volstaat. Het basis onderhoudsniveau houdt in dat de technische staat van een provinciale weg en daartoe behorende verkeersvoorzieningen voldoende op orde is. Dat geldt ook voor het beeld van de weg buiten, de beeldkwaliteit. Op onderdelen van het provinciale areaal kunnen schadebeelden voorkomen, zoals slijtage aan verharding van wegen of fietspaden. Immers, een weg slijt na aanleg of reconstructie ervan door het gebruik ervan. Dit normale gebruik mag echter niet leiden tot onveilige situaties voor de weggebruiker en daarom is het onderhoudsregime zo goed mogelijk op het tijdig daarop reageren afgestemd. De kans op ongevallen als gevolg van de kwaliteit van een provinciale weg is daarom klein en de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid blijven hierdoor beschermd. De wijze waarop Gedeputeerde Staten het onderhoud van haar wegen uitvoeren en welke uitvoeringskeuzes daarbij gemaakt kunnen worden, hebben zij vastgelegd in een uitvoeringsagenda (thans bekend als Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur).

Uit het Windmill-arrest van de Hoge Raad (HR 26 januari 1990, NJ 1991, 393) vloeit kort samengevat voort dat de overheid moet kiezen voor de publiekrechtelijke weg wanneer het gebruik van de privaatrechtelijke bevoegdheden de publiekrechtelijke regeling op onaanvaardbare wijze doorkruist. Op grond van de Omgevingsverordening Noord-Brabant hebben Gedeputeerde Staten in de vorm van een vergunningstelsel een publiekrechtelijk instrument beschikbaar om werkzaamheden van andere wegbeheerders op een provinciale weg te kunnen toestaan. In het verleden hebben Gedeputeerde Staten de werkafspraken met andere wegbeheerders over het onderhoud en daarmee gepaard gaande financiële verrekeningen echter vastgelegd in overeenkomsten, de zogeheten Regelingen Beheer en Onderhoud (RBO). Met de vaststelling van de uitgangspunten in deze beleidsregel hebben Gedeputeerde Staten voornoemde werkwijze verlaten. Zij sluiten geen nieuwe RBO's meer en zeggen de geldende in overleg met de betrokken wegbeheerders op. Het plaatsen en hebben van een weg of kunstwerk als opstal op

de grond van een derde en vice versa blijven Gedeputeerde Staten wel regelen met een privaatrechtelijk instrument; het recht van opstal.

Zijwegen, uitwegen, fietspaden en dergelijke van een andere wegbeheerder, alsmede tot de weg van een andere wegbeheerder behorende voorzieningen, die een provinciale weg kruisen of in een provinciale weg aanwezig moeten zijn, inclusief een afwateringssysteem met kolken en goten, liggen met een opstalrecht in provinciaal eigendom. Het onderhoud dat de andere wegbeheerder daaraan moet uitvoeren, regelen Gedeputeerde Staten in een omgevingsvergunning voor de andere wegbeheerder.

Het verrekenen van kosten brengt in verhouding te veel administratieve lasten met zich mee, zowel voor de provincie Noord-Brabant als voor de andere wegbeheerders. Gedeputeerde Staten verlangen of betalen daarom geen vergoedingen voor het door of namens een andere wegbeheerder uitvoeren van onderhoud.

Derde lid

Voorbeelden van uitvoeringsdocumenten waarin Gedeputeerde Staten vastleggen hoe zij deze beleidsregel, of onderdelen daarvan, uitvoeren zijn de nota Kwaliteit (onderhoud) provinciale wegen, beheerplannen voor kunstwerken, groenstructuurplannen, een gladheidsbestrijdingsplan en werkinstructies.

Artikel 2.3 Uitgangspunten zijwegen en uitwegen

Onderdeel a

Een gegronde reden om af te wijken is als de grens tussen de soorten wegverharding ver een zijweg in ligt. In dat geval wordt de grens achter de druppel, of indien geen druppel aanwezig, achter de stopstreep of aanwezige haaiantanden gelegd.

Onderdeel d, onder 2e

Binnen de bebouwde kom is een gemeente de eigenaar van en onderhoudt het vuilwaterafvoersysteem, omdat zij zelf verantwoordelijk is voor dit gemeentelijke rioleringsstelsel.

Onderdeel e

Om dit uitgangspunt op een logische wijze in de praktijk te brengen, wordt vanaf de achterkant druppel in de meeste gevallen een rechte lijn getrokken naar de grens in de bermen.

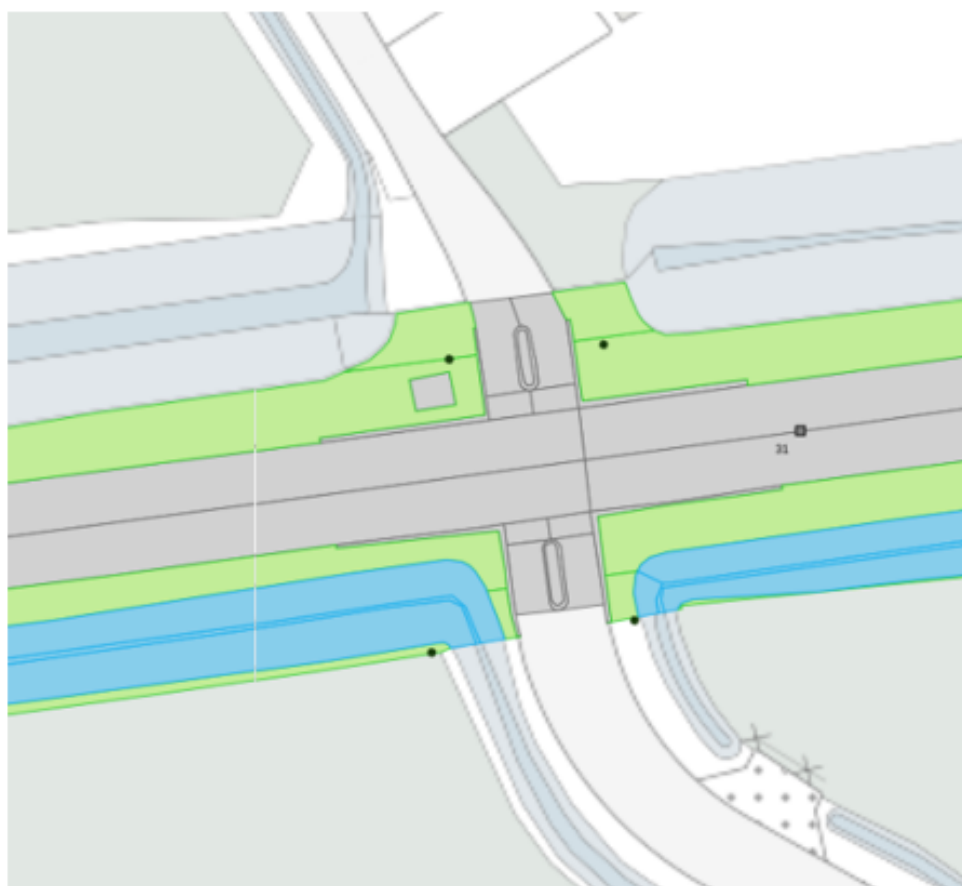
Onderdeel g

De provincie is eigenaar van de zijwegaansluiting, op- en afritten en uitwegen van een provinciale weg. De aansluiting wordt op basis van een omgevingsvergunning geregeld.

Figuur: Provinciale wegen met parallel gelegen fietspaden die gemeentelijke wegen kruisen met een rotonde



Figuur: Provinciale wegen die gemeentelijke wegen kruisen met een gelijkvloerse kruising



Figuur: Uitritten van particuliere percelen naar een provinciale weg



Artikel 2.4 Uitgangspunten fietspaden en parallelwegen

Onderdeel c

Binnen de bebouwde kom kunnen Gedeputeerde Staten hiervan afwijken als de erfgrans van het naastgelegen perceel daartoe aanleiding geeft.

Artikel 2.5 Uitgangspunten voetpaden

Onderdeel b

Het uitgangspunt is dat binnen de bebouwde kom voetpaden van de gemeente zijn. Dit is van oudsher het geval. Omdat de inrichting van een bebouwde kom per dorp of stad van elkaar verschilt, leveren Gedeputeerde Staten zo nodig en in overleg met de gemeente maatwerk.

Artikel 2.7 Uitgangspunten kunstwerken

Onderdeel a

Voor het functioneren van een provinciale weg is het mede van belang dat de in die weg aanwezige kunstwerken, van bruggen en viaducten tot de kleinste faunaduikers, goed onderhouden zijn. Immers, kunstwerken zijn essentiële onderdelen van een weg. De provincie wil daarom alle kunstwerken in een provinciale weg in eigendom hebben en zelf onderhouden, ongeacht de aard of functie van het kunstwerk. Gedeputeerde Staten streven naar minimaal ambitieniveau B als bedoeld in NEN 2767-4 hetgeen binnen de NEN-systematiek correspondeert met een conditiescore 3 (geen nieuwbouw, beperkte onderhoudschade of onderhoudsbehoefte), omdat dit het beste past bij het onderhoudsniveau dat Gedeputeerde Staten op grond van de relevante CROW-publicaties aanhouden voor de rest van de provinciale infrastructuur.

Onderdeel b

Voor het goed kunnen onderhouden van een geluidsscherm is in beginsel een strook van 3,00 meter aan weerszijden aan fysieke ruimte nodig. Het in eigendom hebben van die grond is echter niet wenselijk. Voor het onderhoud van de geluidsschermen kunnen Gedeputeerde Staten op grond van artikel 5:56 van het Burgerlijk Wetboek via de aangrenzende grond onderhoud uitvoeren.

Onderdeel c

Gedeputeerde Staten onderhouden de constructie van haar kunstwerken zelf, inclusief de overgangsconstructies en tot de betonconstructie behorende fundering, voegovergangen, duikers, de geleiderail-

en of leunconstructies en de voorzettingen daarvan in de berm. Gedeputeerde Staten zorgen eveneens voor het verwijderen van graffiti, het schoonhouden van de wanden en het onderhouden van verlichting.

Het dagelijks onderhoud aan een weg van een andere wegbeheerder die op een provinciaal kunstwerk ligt, voert de andere wegbeheerder zelf uit. Een voorbeeld is het reinigen van kolken.

Artikel 2.8 Uitgangspunten bermen

Onderdeel a

De provincie is eigenaar van de beplanting in een provinciale weg. De beplanting staat hoofdzakelijk in de bermen en op middenterreinen van rotondes. Gedeputeerde Staten onderhouden de provinciale beplanting, kruidachtige vegetatie en bomen zelf, met uitzondering van gevallen waarin een (voor)pootrecht geldt. In beginsel geldt dan dat de eigenaar van de bomen waarop het v(voor)pootrecht rust, de beplanting zelf onderhoudt (zie ook: ECLI:NL:RBOBR:2017:6230). Gedeputeerde Staten kunnen in overleg met de eigenaar van de beplanting waarop het (voor)pootrecht rust andere afspraken maken, bijvoorbeeld dat zij in het belang van onder andere de verkeersveiligheid de beplanting onderhouden namens de eigenaar.

Een uitzondering is het onderhoud aan het door een gemeente ingericht middenterrein van een provinciale rotonde met een groeninrichting. In een omgevingsvergunning voor zo'n alternatieve groeninrichting verbinden Gedeputeerde Staten het voorschrift dat de vergunninghouder onderhoudt.

Onderdelen b en c

De provincie is ook eigenaar van en onderhoudt provinciale faunavoorzieningen, zoals rasters, poorten en duikers. Het komt voor dat een faunavoorziening geheel of gedeeltelijk op een naburig perceel geplaatst zijn en het niet logisch is om dat deel van het naburige perceel te verwerven. In dat geval regelen Gedeputeerde Staten het onderhoud met een vergunning (andere wegbeheerder), dan wel een zakelijk recht (particuliere percelen). In geval van een faunapoort kunnen aangrenzende grondeigenaren in overleg een sleutel krijgen.

Artikel 2.9 Uitgangspunten bushaltes

De provincie is eigenaar van een halteplaats in een provinciale weg en tot de halteplaats behorende voorzieningen. Dat geldt ook voor de naar de halte leidende voet- en fietspaden, zodat Gedeputeerde Staten deze op hetzelfde onderhoudsniveau kunnen houden als de halteplaats.

Een haltebord moet worden geplaatst op grond van een verkeersbesluit. Abri's, fietsenstallingen en andere haltevoorzieningen plaatsen Gedeputeerde Staten in overleg met onder andere de gemeente en de vervoerder en passend bij onder andere het aantal reizigers dat van de halteplaats gebruik maakt.

Artikel 2.10 Uitgangspunten openbare verlichting

Onderdeel a

Gedeputeerde Staten onderhouden openbare verlichting in provinciale wegen, inclusief bijbehorende kasten en kabels, zelf. Voor het hebben liggen van inleidende kabels in de grond van een andere wegbeheerder en het onderhouden ervan, vragen Gedeputeerde Staten vergunning aan bij de betreffende wegbeheerder.

Onderdeel b

De provincie heeft een eigen netwerk om openbare verlichting aan te sluiten. Op dat netwerk is geen openbare verlichting van anderen aangesloten. Indien de voor het aansluiten van openbare verlichting van anderen geen andere mogelijkheid bestaat dan deze aan te sluiten op het provinciale netwerk, draagt de provincie hun openbare verlichting over.

Artikel 2.11 Uitgangspunten verkeerregelininstallaties

Onderdelen a en b

Gedeputeerde Staten onderhouden haar verkeerregelininstallaties, inclusief bijbehorende kasten en kabels, zelf. Voor het hebben liggen van inleidende kabels in de grond van een andere wegbeheerder en het onderhouden ervan, vragen Gedeputeerde Staten vergunning aan bij de betreffende wegbeheerder. Overeenkomstig het uitgangspunt over openbare verlichting sluit de provincie verkeerregelininstallaties aan op een eigen netwerk.

Onderdelen c tot en met e

De instelling, of de regeling, van verkeersregelininstallaties die binnen elkaars invloedssfeer liggen zijn op elkaar afgestemd. In het geval dat verkeersregelininstallaties op een kruising staan of geplaatst worden waarop wegen van verschillende wegbeheerder zijn aangesloten, komen Gedeputeerde Staten met de

andere wegbeheerder(s) overeen wie eigenaar wordt van de installaties en welke wegbeheerder de instelling van de installaties beheert.

Gedeputeerde Staten komen met andere wegbeheerders die aansluiten op een provinciale weg die geregeld is met een verkeersregelinstallatie overeen hoe zij de kosten verdelen die gepaard gaan met de plaatsing of vervanging van een verkeersregelinstallatie en het databeheer, zoals het internetabonnement, de dataopslag en de software. Alle wegbeheerders die met een weg op een met verkeerslichten geregelde kruising aansluiten hebben immers belang bij het beschermen van de verkeersveiligheid en doorstroming aldaar. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en daarom is het niet meer dan redelijk dat de partijen de kosten van de investering en het databeheer in gezamenlijkheid dragen. In de lijn van de andere uitgangspunten voor het onderhoud van provinciale wegen, verrekent de provincie de onderhouds- en de energiekosten van verkeersregelinstallaties op grond van artikel 2.2, tweede lid, onder f niet.

Artikel 2.12 Uitgangspunten geleiding, bebakening, hekwerken en afrastering

Voor een goed functioneren van een provinciale weg kan het in sommige gevallen noodzakelijk zijn dat ook buiten een provinciale weg geleiding, bebakening, hekwerken of afrastering aanwezig is. In geval van de aanwezigheid daarvan op de grond vragen Gedeputeerde Staten zo nodig een vergunning aan of komen zij met de betreffende grondeigenaar een recht van opstal overeen.

Artikel 2.13 Uitgangspunten verkeersborden, verkeerstekens op het wegdek en overig wegmeubilair en markeringen

Op grond van de wegenverkeerswetgeving is iedere wegbeheerder bevoegd om te besluiten verkeerstekens op hun eigen wegen te plaatsen en niet op wegen van andere wegbeheerders. Hieruit volgt dat de voor een provinciale weg noodzakelijke inleidende verkeerstekens op een Rijks- of gemeentelijke weg het Rijk of de gemeente zelf de noodzakelijke verkeersbesluiten moet nemen.

Artikel 2.14 Schouw en inspectie

Om de zorgplicht te kunnen uitvoeren en de daarmee gepaarde gaande verantwoordelijkheden te kunnen dragen schouwen Gedeputeerde Staten haar wegen iedere week. Door te schouwen verkrijgen zij inzicht in de toestand van haar wegen en daartoe behorende verkeersvoorzieningen, de directe omgeving, de verkeerssituatie, het gedrag van weggebruikers, de staat van bomen en bermen en de activiteiten die op en rondom de weg plaatsvinden. Gedeputeerde Staten schouwen zowel regulier conform de wekelijkse planning, als incidenteel zoals tijdens en na extreme weersomstandigheden, tijdens en na evenementen, tijdens en na werkzaamheden van derden of na een melding van derden. Indien schouwresultaten daartoe aanleiding geven, inspecteren Gedeputeerde Staten de weg gericht en nemen zij zo nodig een maatregel die in het belang van de verkeersveiligheid, doorstroming of leefbaarheid noodzakelijk is. Naast het beschermen en verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid, trachten Gedeputeerde Staten op deze wijze schades en daarmee gepaard gaande risico- en schuld aansprakelijkheid te beperken. De weg moet immers aantoonbaar voldoen aan de eisen die hieraan in de gegeven omstandigheden mogen worden gesteld en de weggebruiker mag er in beginsel van uitgaan dat de weg in goede staat verkeert, tenzij de nodige waarschuwingen hem tot extra voorzichtigheid dwingen. Tot slot draagt het schouwen bij aan de zichtbaarheid van de provincie Noord-Brabant voor de burger.

Van het schouwen en inspecteren van de wegen houden Gedeputeerde Staten een administratie aan waarin vastgelegd is wanneer zij hebben geschouwd en welke gebreken aan de weg geconstateerd zijn. Zij leggen ook vast als zij geen bijzonderheden hebben geconstateerd. Dit geldt ook voor gerichte inspecties.

Artikel 2.15 Gladheidsbestrijding

Eerste lid

Veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid moeten ook onder winterse omstandigheden zoveel mogelijk worden gewaarborgd. Gedeputeerde Staten volgen daarom de Richtlijn Organisatie en bestrijding van wintergladheid van het CROW. Voor de uitvoering van de gladheidsbestrijding werken Gedeputeerde Staten vanuit verschillende steunpunten in de provincie. Vijf daarvan zijn eigendom van de provincie Noord-Brabant (Eethen, Helmond, Oud Gastel, Uden en Westerhoven). Gedeputeerde Staten werken ook zo veel mogelijk samen met gemeenten en met Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld door strooiroutes logisch te combineren en bij de inkoop van strooizout en materiaal.

Tweede lid

In de winter van 2009/2010 hebben alle Nederlandse wegbeheerders te kampen gehad met een tekort aan strooizout. Naast de gevolgen voor het verkeer (verminderde doorstroming, risico op verkeersongevallen) leidde het tekort tot prijsverhogingen. Hierop heeft Rijkswaterstaat besloten om voorraden aan te leggen ter grootte van de hoeveelheid strooizout die in de winter 2009/2010 verbruikt is. Gede-

puteerde Staten volgen sindsdien deze lijn en hebben geen tekort van haar voorraad strooizout meer gehad.

Gedeputeerde Staten streven ernaar dat de dooimiddelen op de wegen zijn aangebracht voordat het glad wordt (preventie). In een aantal gevallen, zoals bij ijzel en sneeuwval moeten Gedeputeerde Staten ook tijdens of na deze weersomstandigheden strooien (curatief). Het CROW geeft aan dat het nodig is om twee uur vast te stellen voor de duur van een preventieve strooiactie. Gedeputeerde Staten wijken daarvan af door 2,5 uur te hanteren. De redenen hiervoor zijn zij hierdoor meer tijd kan gebruiken om langere strooiroutes te rijden met als gevolg dat minder materieel nodig is en de kosten dalen. Uit meer dan 10 jaar ervaring met deze keuze is gebleken dat dit niet geleid heeft tot onnodig gestarte strooiacties. Deze keuze past binnen de bandbreedte van die Rijkswaterstaat en andere wegbeheerders hanteren (2 uur tot 4 uur).

Om de effecten van het strooien op het milieu te beperken, hanteren Gedeputeerde Staten de methode natstrooien. Op deze manier, alsmede door hetzelfde strooizout voor al haar wegen ongeacht het materiaal van het wegdek te gebruiken, kunnen Gedeputeerde Staten met minder zout de wegen toch voldoende stroef houden. Daarnaast zorgt de toevoeging van een natte component aan het wegzout dat het zout minder verwaait en zich sneller hecht aan het wegdek. Dit betekent bovendien een flinke reductie in het gebruik van wegzout.

Artikel 2.16 Incident management

Voor een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer op alle wegen in Brabant werken GS samen met onder andere collega-wegbeheerders en de Verkeerscentrale Zuid-Nederland van Rijkswaterstaat. Vanuit deze centrale vindt een gecoördineerde inzet van operationeel verkeersmanagement plaats op alle wegen van genoemde partners. Verkeersmanagement is het doelgericht beïnvloeden van verkeersstromen met als doel een optimale verkeersafwikkeling uit oogpunt van maximale doorstroming, minimale milieuhinder of zo groot mogelijke verkeersveiligheid. Voorbeelden van samenwerking op het gebied van verkeersmanagement zijn het sturen en geleiden van verkeer tijdens reguliere situaties, wegwerkzaamheden en evenementen, het bewaken en voorspellen van de verkeerssituatie op het regionale wegennet, het gecoördineerd aansturen van verkeerssystemen en regelscenario's en het zo snel mogelijk afhandelen pechgevallen of incidenten (incident management).

Incident Management wordt toegepast om de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden voor het verkeer vrij te maken, met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers en beheersing van de ontstane schade. Incidenten zijn gebeurtenissen die de capaciteit van de weg nadelig kunnen beïnvloeden en als zodanig de doorstroming van het verkeer kunnen belemmeren, zoals ongevallen, pechgevallen of afgevalen ladingen.

Voor een eenduidige werkwijze hebben de samenwerkende partners zich geconformeerd aan de Beleidsregels incident management Rijkswaterstaat en de Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in het dagelijks taalgebruik bekend als de REVI. Om een weg in het systeem van Incident Management onder te brengen moet de weg voldoen aan de Richtsnoer bepaling IM-wegen op het OWN.

Artikel 2.17 Kostenverdeling infraprojecten

Bij het voorbereiden en uitvoeren van infraprojecten zijn vaak meerdere collega-wegbeheerders betrokken. Voorbeelden zijn het aansluiten van gemeentelijke wegen op provinciale wegen en provinciale wegen op rijkswegen, het aanleggen van een provinciale randweg met als gevolg dat de oude provinciale weg binnen de bebouwde kom kan worden overgedragen naar een gemeente of het gezamenlijk vervangen van een kruispunt voor een rotonde. Hoewel alle wegbeheerders dezelfde wettelijke taak uitvoeren, namelijk het onderhouden van haar wegen en het beschermen en verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming, heeft iedere wegbeheerder wel eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor haar eigen wegen en niet voor die van een andere wegbeheerder. Een provinciaal infraproject kan betekenen dat de verkeersveiligheid en doorstroming voor de aansluitende wegen van een andere wegbeheerder ook verbetert. In zo'n geval zijn Gedeputeerde Staten van mening dat niet alleen de baten maar ook de kosten van het infraproject eerlijk verdeeld kunnen worden tussen de betrokken wegbeheerders. Voor de kostenverdeling van dit soort infraprojecten hanteren Gedeputeerde Staten hanteren sinds de inwerkingtreding van de Wet herverdeling wegenbeheer in werking in 1993 de in Noord-Brabant sindsdien breed geaccepteerde wegvakkentheorie en veroorzakerprincipe. Indien bijvoorbeeld een kruispunt van een gemeentelijke weg en een provinciale weg op initiatief van de provincie gewijzigd wordt in een rotonde, dan streven Gedeputeerde Staten ernaar om met de betreffende gemeente de kosten gelijk te verdelen. Zou op deze rotonde één gemeentelijke weg worden ontsloten en drie provinciale, dan komt de verdeling van kosten naar verwachting uit op 25% gemeente en 75% provincie.

De praktijk leert dat voor het verdelen van de kosten ook vaak maatwerk nodig is, omdat meestal ook andere belangen bij de onderhandeling over de kostenverdeling een rol kunnen spelen. Bijvoorbeeld, daar waar een provinciale weg aansluit op een rijksweg met op- en afritten, dan beschouwen Gedeputeerde

teerde Staten de aansluitpunten van de op- en afritten op een provinciale weg als afzonderlijke kruispunten waarop de wegvakentheorie wordt toegepast. De op- en afrit van de rijksweg worden daarbij als afzonderlijke wegvakken beschouwd voor de kostenverdeling. Dit leidt tot de meest eerlijke kostenverdeling.

In het geval Gedeputeerde Staten in overleg met de andere wegbeheerder geen overeenstemming krijgt over de kostenverdeling van het infraproject, dan zullen Gedeputeerde Staten de verdere voorbereiding van het infraproject opschorten, zolang als de onderhoudstoestand of de verkeersveiligheid dit redelijkerwijs toelaten.

Artikel 2.18 Kostenverdeling wijziging van eigendom

Eerste lid

De aanleiding van een wijziging in het eigendom kan velerlei zijn. De provincie probeert een provinciaal wegennet in Noord-Brabant samen te stellen dat past bij de wettelijke taken en de mobiliteitsambities van de provincie Noord-Brabant. Als gevolg daarvan kunnen bepaalde wegen overbodig worden, met als gevolg dat Gedeputeerde Staten een gewenste overdracht of overname bespreekt met de betrokken gemeente. Andere voorbeelden zijn de aanleg van een provinciale randweg om een dorp of stad of een gemeentelijke wijziging van de bebouwde kom. Aangezien provinciale wegen in beginsel overgaan in gemeentelijke bij de grens van een bebouwde kom, draagt de provincie in zo'n geval het overbodige deel van haar weg over.

Uit een wijziging van het eigendom van een weg volgt op grond van het bepaalde in de Wegenwet dat in beginsel ook de onderhoudsverplichting wijzigt en komt te rusten op de nieuwe eigenaar.

Als een overheidslichaam een onroerende zaak verkoopt moet dit met inachtneming van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in casu het gelijkheidsbeginsel. Hiertoe moet een selectieprocedure worden doorlopen, tenzij er sprake is van één serieuze gegadigde. De aanleg van de weg is een wettelijke taak. Echter, de Hoge Raad heeft in het Didam-arrest hierop geen uitzondering op gemaakt, hetgeen betekent dat het Didam-arrest onverkort van toepassing is en dat potentiële verkoop bijvoorbeeld moet worden gepubliceerd in het provinciaal blad zodat anderen daarop kunnen inspreken.

Tweede en derde lid

Indien het eigendom van een weg of een deel ervan tussen overheden onderling van eigendom wijzigt, kan overdracht plaatsvinden voor een symbolisch bedrag. Is echter reeds bekend dat binnen een afzienbare periode de functie van de grond wijzigt met als gevolg dat deze meer waard wordt, dan hanteren Gedeputeerde Staten een marktconforme prijs.

Vierde tot en met zevende lid

De hoogte van de afkoopsom bepalen de partijen in onderling overleg. Aspecten die hierbij aan de orde komen zijn wanneer en welk onderhoud nodig is, welke maatregelen nodig zijn voor een duurzaam veilige herinrichting van de weg, wie het herinrichtingsplan maakt en of er sprake is van toepassing van de wegvakentheorie of het veroorzakersprincipe. In 1998 hebben het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen voor deze materie een richtlijn inzake de overdracht van wegen na de effectuering van de Wet herverdeling wegenbeheer 1993 opgesteld, waarin voornoemde aspecten aan bod komen, als ook dat de provincie geen afkoopsom voor toekomstig onderhoud betaalt. Hoewel deze richtlijn nooit formeel is vastgesteld, hanteren de meeste wegbeheerders deze wel om in onderling overleg een voor de betrokken overheden acceptabele afkoopsom te bepalen.

Artikel 2.19 Kostenverdeling overdracht overhoek

Eerste en tweede lid

Gedeputeerde Staten hebben de grond die voor het functioneren van een provinciale weg nodig is in eigendom en onderhoudt deze. Een overhoek is een stuk behorend bij een provinciale weg dat niet meer nodig is en in bijna alle gevallen grenst aan een particulier perceel. Gedeputeerde Staten kunnen dergelijke gronden overdragen. Voor de verdeling van de daarmee gepaard gaande kosten kunnen Gedeputeerde Staten op grond van de door Provinciale Staten vastgestelde Nota grondbeleid en het daarbij behorende Handboek aan- en verkoop en beheer vastgoed maatwerk toepassen in overleg met de overnemende partij. Het uitgangspunt is; altijd openbaar en marktconform.

Derde lid

Aan de overdracht van het eigendom van een overhoek kunnen kosten verbonden zijn, zoals kosten van het Kadaster en kosten van de werkzaamheden die de notaris moet verrichten. De private partij die de grond overneemt van de provincie neemt deze kosten voor eigen rekening.

Paragraaf 3 Fietspaden

De toelichting van de paragrafen 1 en 2 zijn van overeenkomstige toepassing voor de fietspaden die onderdeel zijn van een provinciale weg.

Paragraaf 4 Kunstwerken

Op plekken waar provinciale wegen kruisen met wegen van andere overheden, maken de betrokken overheden gezamenlijk de afweging op welke manier een kruising moet worden vormgegeven en ingericht. Dit kan bijvoorbeeld met een brug of viaduct, een rotonde of een kruising met een verkeersregelinstallatie. De keuze voor de technische inrichting van een kruising volgt normaliter op basis van een naar aanleiding van een geformuleerde probleemstelling daartoe gehouden planstudie. De oplossing voor de vormgeving van de kruising is niet alleen afhankelijk van het verkeersprobleem op de betreffende locatie. Ook andere aspecten zoals de omgeving, natuuraspecten en de ondergrond zijn van belang voor de keuze. Dit geldt ook voor kunstwerken in de vorm van bijvoorbeeld faunapassages. Gedeputeerde Staten leggen daarom op voorhand geen beleidsmatige voorkeur over de inrichting van een kruising vast. Omdat Gedeputeerde Staten kunstwerken zien als cruciale assets binnen het provinciale wegennetwerk, vinden zij het wel van belang om beleidskeuzes te maken over hoe zij met haar kunstwerken omgaan.

Artikel 4.1 Begripsbepaling specifiek

CROW-CUR

Sinds januari 2018 heeft het CROW een aantal projecten en producten van SBRCURnet overgenomen op het gebied van beton, civieltechnische constructies, ondergrond en geotechniek en waterbouw. Richtlijnen over voornoemde onderwerpen worden onder de vlag van CROW-CUR uitgebracht. SBRCURnet is een voormalig Nederlands kennisinstituut op het gebied van de bouw en gebouwinstallaties gevestigd in Rotterdam en later in Delft.

Artikel 4.2 Onderhoud

Het ambitieniveau B als bedoeld in NEN2767-4 komt overeen met het onderhoudsniveau dat Gedeputeerde Staten op basis van de CROW-publicaties voor een provinciale weg volgen en is te betitelen als; redelijk, met mogelijk beperkte onderhoudsschade of onderhoudsbehoefte.

Paragraaf 5 Bermen en groen

Op grond artikel 158, derde lid van de Provinciewet en in het bijzonder artikel 15 van de Wegenwet moet de provincie haar eigendommen, waaronder de wegen, onderhouden. Bermen en daarin aanwezig groen zijn onderdeel van een provinciale weg.

Artikel 5.1 Begripsbepaling specifiek

Visual Tree Assessment-systematiek: Gedeputeerde Staten hanteren deze systematiek om bomen periodiek te controleren op gebreken die kunnen leiden tot breuk, met als doel te voldoen aan het uitvoeren van onderhoud aan haar eigendom en het voorkomen van schade aan derden. In Nederland wordt de systematiek ook wel de visuele boomveiligheidscontrole genoemd.

Artikel 5.3 Inrichting, onderhoud en inspectie

Eerste lid

Op basis van de CROW-kennismodule Alles over wegbermen kiezen Gedeputeerde Staten ervoor om de biodiversiteit van haar bermen te beschermen en te verbeteren. Gedeputeerde Staten streven al meer dan 20 jaar naar een zo groot mogelijke biodiversiteit en in het bijzonder voor haar wegbermen. Zij voeren daartoe ecologisch bermbeheer uit, waarbij Gedeputeerde Staten naast de belangen die zij als wegbeheerder bij de keuzes voor inrichting en onderhoud van haar wegen moeten beschermen ook rekening houden met natuurwaarden en de ecologische functies van bermen. Voorbeelden van maatregelen die passen bij ecologisch bermbeheer zijn de bodem te versralen door het afvoeren van maaisel, groen in de berm de kans geven zich te ontwikkelen door schrale, arme gronden een keer te maaien (najaar) en zwaardere, rijke gronden twee keer per jaar maaien (voorjaar en najaar), geen bestrijdingsmiddelen te gebruiken, te kiezen voor aanplant die in het gebied thuishoort en past bij de grondsoort en het klimaat.

Soms is het voor Gedeputeerde Staten niet mogelijk om ecologisch bermbeheer in optima forma toe te passen en moeten zij keuzes maken. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging. Omdat de flora en fauna in bermen langs provinciale wegen veel van elkaar verschillen en de weginrichting niet overal hetzelfde kan zijn, leveren Gedeputeerde Staten vooral maatwerk waarbij zij voornoemde kennismodule en andere CROW-publicaties over inrichting en onderhoud van wegen als uitgangspunt hanteren.

Tweede lid

Binnen de VTA-systematiek controleren Gedeputeerde Staten het provinciale bomenbestand jaarlijks en voeren zij minimaal eenmaal per drie jaar een VTA voor het volledige areaal van bomen uit. De maatregelen die op grond van de controles noodzakelijk zijn, voeren Gedeputeerde Staten aansluitend uit. De VTA-resultaten en de uitgevoerde maatregelen leggen zij administratief vast. Bomen en het overige groen zijn ook onderdeel van de schouw als bedoeld in artikel 2.3.

De zorgplicht voor bomen strekt niet zover dat Gedeputeerde Staten de provinciale bomen ook aan een reguliere inwendige controle moeten onderwerpen, indien er geen uiterlijke kenmerken zijn die daartoe aanleiding geven. Zulks wordt bevestigd in een uitspraak van het Gerechtshof Den Haag van 20 januari 2015 (ECLI:NL:GHDHA:2015:44, rechtsoverwegingen 3.5 tot en met 3.7).

Paragraaf 6 Elektrische installaties

Artikel 6.1 Begripsbepalingen specifiek

elektrische installaties

Voorbeelden van elektrische installaties zijn openbare verlichting, verkeersregelininstallaties, pompen in kunstwerken en elektrische informatiepanelen, alle inclusief de kast, voeding en bekabeling. Handboek verkeerslichtenregelingen: Het Handboek verkeerslichtenregelingen van het CROW is laatstelijk in 2022 vernieuwd. Gedeputeerde Staten volgen altijd de meest actuele publicaties van het CROW, zo ook in dit geval.

Artikel 6.3 Openbare verlichting

Eerste en tweede lid

Aan het plaatsen van openbare verlichting gaat een integrale belangenafweging vooraf. Voorop staat daarbij de afwegingen die Gedeputeerde Staten maken als wettelijk verantwoordelijk en bevoegd gezag van een provinciale weg. In dat kader plaatsen Gedeputeerde Staten alleen openbare verlichting op haar wegen en fietspaden wanneer zij dat in verband met de verkeersveiligheid noodzakelijk achten, zoals bij rotondes, kruisingen, beslispunten en sommige bochten. Dat betekent dat zij op haar wegen met een (nagenoeg) recht verloop geen verlichting plaatsen. Dat geldt ook voor fietspaden. Gedeputeerde Staten plaatsen ook geen verlichting op fietspaden als niet ook de hoofdrijbaan van een provinciale weg verlicht is. Zouden Gedeputeerde Staten dat wel doen, dan kan het risico bestaan dat het verkeer op de hoofdrijbaan zich oriënteert op de verlichting van het fietspad, in plaats van op het verloop van de onverlichte hoofdrijbaan. Dit willen zij voorkomen. De zichtbaarheid van fietspaden benadrukken Gedeputeerde Staten wel met zogeheten retroreflecterende belijning. Deze beleidskeuzes passen niet alleen bij de uitvoering van de wettelijke zorgplicht voor een provinciale weg. Ze passen ook bij de inhoud van het Energie-akkoord waaraan de meeste overheden vanwege de noodzaak tot energiebesparing en -zuinigheid zich in het verleden hebben geconformeerd.

Het plaatsen van openbare verlichting kan in sommige gevallen verstoringen voor flora of fauna tot gevolg hebben, bijvoorbeeld wanneer een weg of fietspad in of naast een natuurgebied ligt. De Wet natuurbescherming en de Omgevingsverordening Noord-Brabant biedt bescherming tegen verstoringen, hetgeen betekent dat in bepaalde gevallen de plaatsing van openbare verlichting in de weg kan staan. Gelet op het bovenstaande zijn Gedeputeerde Staten van mening dat er geen ruimte over is om openbare verlichting die louter een sociaal veiligheidsdoel dient te plaatsen op haar wegen, dan wel aan derden toe te staan. Het is bovendien niet de taak van Gedeputeerde Staten zich op die manier in te zetten ter verbetering van de sociale veiligheid. Dat is een taak van gemeenten in het kader van hun eigen portefeuille openbare veiligheid.

Derde lid

De hoogte van het aantal branduren hebben Gedeputeerde Staten gekozen uit overwegingen van duurzaamheid en energiezuinigheid.

Artikel 6.4 Verkeersregelininstallaties

Op plekken waar provinciale wegen kruisen met wegen van andere overheden, maken de betrokken overheden gezamenlijk de afweging op welke manier een kruising moet worden vormgegeven en ingericht. Net als bij kunstwerken geldt ook voor de plaatsing van een verkeersregelininstallatie dat dit het resultaat is van een daartoe gehouden planstudie. Omdat Gedeputeerde Staten verkeersregelininstallaties zien als cruciale assets binnen het provinciale wegennetwerk, vinden zij het wel van belang om beleidskeuzes te maken over hoe zij met haar verkeersregelininstallaties omgaan. Het aansluiten bij de in dit artikel genoemde richtlijnen en NEN-normen volstaat daarvoor.

Paragraaf 7 Bushaltes

Artikel 7.1 Begripsbepalingen specifiek

bushalte

Het CROW hanteert in haar publicaties veelal het begrip halteplaats. Daarmee doelt het CROW niet alleen op de halte die is aangeduid met het bord L3b, maar tevens op de voorzieningen die bij de halte aanwezig zijn. Op grond van de geldende wegenverkeerswetgeving is de term bushalte echter de juiste. Bij een bushalte mogen bestuurders van voertuigen hun passagiers laten in- en uitstappen. Dat geldt niet alleen voor bestuurders van bussen van openbaar vervoersdiensten, maar op grond van artikel 23

van het RVV 1990 voor alle bestuurders van voertuigen. Voor het plaatsen van het bord L3b is op grond van artikel 12, onderdeel a, onder II een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 vereist.

Artikel 7.2 Publicaties

Gedeputeerde Staten volgen zoals te doen gebruikelijk de CROW-publicaties. Voor openbaar vervoer heeft het CROW alle publicaties in een online kennismodule opgenomen. Gedeputeerde Staten kunnen naar gelang de locatie, beschikbare ruimte of andere omstandigheden maatwerk leveren.

Artikel 7.3 Voorzieningenniveau

Gedeputeerde Staten hebben, aanvullend op de kennismodule openbaar vervoer van het CROW, keuzes gemaakt over het minimale voorzieningenniveau voor provinciale bushaltes. Hierbij hebben Gedeputeerde Staten gekozen voor een indeling in categorieën bushaltes, waarbij enkele categorieën specifiek passend zijn bij het Noord-Brabantse systeem van het openbaar vervoer. Deze specifieke categorieën wijken civieltechnisch af de CROW-publicaties, omdat deze bushaltes ook door andere voertuigen dan standaard lijnbussen aangedaan worden. Hoewel de afwijkingen minimaal zijn, hechten Gedeputeerde Staten eraan hierin inzicht te geven.

De bijlage bij dit artikel geeft inzicht in het voort voorzieningen per haltecategorie. Het aantal voorzieningen bij een bushalte is afhankelijk van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer dat van de bushalte gebruik maakt. Een bushalte heeft wel een aantal minimale voorzieningen. Een afvalbak is bijvoorbeeld altijd aanwezig, maar een groot reis- en informatiebord wordt alleen in haltes met eenabri opgehangen.

Gedeputeerde Staten streven ernaar om de fietsparkeerplaatsen bij een bushalte uit te voeren met fietsaanleunbeugels. Aan zo'n beugel kunnen in beginsel twee fietsen parkeren.

Paragraaf 8 Bewegwijzering, strokenborden en bijzondere aanduidingen

De artikelen 152 tot en met 157 van de Wegenverkeerswet 1994 bepalen dat de kosten voor het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens (waaronder verkeersborden) voor rekening van de wegbeheerder komen. Er zijn enkele uitzonderingen, maar die zijn niet relevant voor deze beleidsregel. Aangezien Gedeputeerde Staten alleen de strokenborden en bijzondere aanduidingen plaatsen die van belang zijn voor de verkeersveiligheid of doorstroming, onderhouden Gedeputeerde Staten deze borden zelf en voor eigen rekening. Voor het niveau van onderhoud geldt geen uitzondering ten opzichte van het onderhoudsniveau B, zoals vastgesteld in artikel 2.2.

Uit artikel 153a van de Wegenverkeerswet 1994 volgt dat de Nationale bewegwijzeringdienst (NBd) de kosten voor de uitvoering van haar wettelijke taken, het tot stand brengen en het vaststellen van ontwerpen voor bewegwijzering, bij de wegbeheerder in rekening brengt. Gedeputeerde Staten onderhouden de bewegwijzering zelf, voor eigen rekening.

Artikel 8.3 Bewegwijzering

Tijdens de uitvoering van de provinciale zorgplicht voor wegen kunnen Gedeputeerde Staten verkeerstekens als bedoeld in artikel 3 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) op een provinciale weg plaatsen. Dit betreffen verkeersborden, verkeerslichten en verkeerstekens. Voor verkeersborden bepaalt artikel 4 BABW het volgende:

1. Verkeersborden die een gebod, verbod of adviessnelheid betreffen zijn vastgesteld in bijlage 1 behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), hoofdstukken A tot en met H;
2. Verkeersborden die een gevaar aanduiden zijn vastgesteld in bijlage 1 behorende bij het RVV 1990, hoofdstuk J;
3. Verkeersborden die overige informatie voor de weggebruikers bevatten, moeten, voor zover in de hoofdstukken K en L uit bijlage 1 behorende bij het RVV 1990 niet een bepaald model is voorgeschreven, bestaan uit een rechthoekig bord waarop de letters, cijfers of symbolen in een blauw veld zijn geplaatst.

Voor het plaatsen van de verkeersborden als bedoeld in artikel 4, eerste lid, BABW is een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 15 Wegenverkeerswet 1994 juncto artikel 12 BABW nodig. De bevoegde wegbeheerder neemt dat besluit en plaatst de borden. De verkeersborden als bedoeld in het tweede en derde lid van artikel 4 BABW plaatst de wegbeheerder vanuit diens zorgplicht voor haar wegen. Voor het plaatsen van die borden is geen verkeersbesluit nodig. Bewegwijzering, strokenborden en overige aanduidingen vallen onder het bepaalde in artikel 4, derde lid BABW.

Deze paragraaf bevat de afwegingen die Gedeputeerde Staten volgen voor het plaatsen van bewegwijzering, strokenborden en bijzondere aanduidingen op een provinciale wegen in Noord-Brabant. Voor de utilitaire bewegwijzering volgen Gedeputeerde Staten de richtlijn bewegwijzering van het CROW. Gedeputeerde Staten plaatsen verder alleen strokenborden en bijzondere aanduidingen als dit in verband

met de verkeersveiligheid of goede doorstroming op haar wegen noodzakelijk is. Zij toetsen daarbij voor elke situatie of dat bebording een verkeersprobleem oplost, dan wel de verkeersveiligheid en doorstroming verbetert.

Bewegwijzering draagt bij aan een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer op een provinciale weg. Bewegwijzering is bedoeld voor het verwijzen van een route naar steden, dorpen, objecten of terreinen. De wetgever is ervan uitgegaan dat de publieke belangen rondom bewegwijzering er het meest mee gediend zijn als de verantwoordelijkheid voor de samenhang bij één organisatie wordt belegd. Met de Wet van 9 juli 2014 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de ontwerpen voor bewegwijzering (Stb. 2014, 313) is die verantwoordelijkheid bij de NBd belegd. Ook al is dat niet expliciet in artikel 16a Wegenverkeerswet 1994 benoemd, is de wetgever ervan uitgegaan dat de NBd een ontwerp maakt op voorstel van de wegbeheerder. De NBd maakt voor alle wegbeheerders plannen voor borden die verwijzen naar geografische bestemmingen en behoren tot het regionale of landelijke systeem van verwijzingen. Het gaat om de bewegwijzering die is opgenomen in bijlage 1, hoofdstuk K, van het RVV 1990, met uitzondering van bord K14 (route vervoer gevaarlijke stoffen). Bord K14 is gebaseerd op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, waarin aparte regels zijn opgenomen over de routing van transport van gevaarlijke stoffen over de weg.

De CROW-publicaties vormen de basis voor het ontwerp van alle borden binnen de wettelijke scope. Door de eenduidige interpretatie van de CROW-richtlijn is de bewegwijzering in Nederland uniform, leesbaar, begrijpelijk en helpt het de weggebruiker zijn weg makkelijk te vinden. De NBd heeft zich geconformeerd aan richtlijn bewegwijzering van het CROW.

Voor het specifiek aanduiden van objecten en terreinen op de utilitaire bewegwijzering conformeren Gedeputeerde Staten zich met de NBd aan de richtlijn bewegwijzering van het CROW. Gedeputeerde Staten hebben in aanvulling op de genoemde richtlijn in deze beleidsregel enkele objecten en terreinen benoemd die in Noord-Brabant ook in de utilitaire bewegwijzering opgenomen kunnen worden.

Volgens de richtlijn bewegwijzering komen ziekenhuizen alleen voor bewegwijzering in aanmerking indien zij beschikken over een afdeling waar gedurende 24 uur per etmaal spoedeisende hulp plaats kan vinden. Gedeputeerde Staten willen ook ziekenhuizen die niet beschikken over voornoemde afdeling in de bewegwijzering kunnen opnemen. Daarom is voornoemd onderscheid in dit artikel niet gemaakt.

Artikel 8.4 Strokenborden

Gedeputeerde Staten willen voorkomen dat te veel bebording op een provinciale weg aanwezig is, waardoor onduidelijkheid kan ontstaan en de verkeersveiligheid en doorstroming in het geding kunnen komen. Gedeputeerde Staten gaan er bovendien vanuit dat tegenwoordig het merendeel van de weggebruikers hun route vindt met behulp van in voertuigen ingebouwde routepanners of met behulp van routepanners die voor mobiele telefoons beschikbaar zijn. Strokenborden zijn tegenwoordig nauwelijks nog nodig voor weggebruikers om een goede route te vinden naar hun bestemming. Gedeputeerde Staten hanteren daarom een 'nee-tenzij'-beleid. Zij willen alleen nog een strokenbord plaatsen als dit een probleem in het kader van de verkeersveiligheid of de goede doorstroming op een provinciale weg oplost of een verkeerssituatie significant verduidelijkt. Dit artikel bevat de afwegingen die Gedeputeerde Staten volgen voor het plaatsen van strokenborden op provinciale wegen.

Het komt voor dat op grond van gemeentelijk beleid andere plaatsingsvereisten gelden dan Gedeputeerde Staten hanteren. Hoewel deze beleidsregel geldt voor alle provinciale wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, kan er gemeentelijk de wens bestaan om toch eigen plaatsingsvereisten toe te passen op een provinciale weg gelegen binnen de bebouwde kom. Gedeputeerde Staten kunnen de betreffende gemeente toestaan dat voor strokenborden binnen de bebouwde kom de plaatsingsvereisten van een gemeente gelden. Omdat in dat geval Gedeputeerde Staten de gemeentelijke strokenborden niet zelf plaatsen en onderhouden, dient de gemeente op grond van artikel 2.112 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant een omgevingsvergunning aan te vragen (vergunning werk andere wegbeheerder). Gedeputeerde Staten nemen in de voorschriften van de omgevingsvergunning op dat de gemeente de borden zelf plaatst en onderhoudt voor eigen rekening.

Eerste lid

De in dit genoemde objecten of terreinen krijgen jaarlijks veel bezoekers en daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen. Naar de mening van Gedeputeerde Staten bezoeken niet steeds dezelfde personen deze objecten of terreinen met als gevolg dat het risico op zoekend verkeer, ondanks alle moderne routesystemen, kan blijven bestaan. Daarnaast voeren Gedeputeerde Staten een actief beleid over vrijetijdseconomie en zijn zij daarom van mening dat aanduiding van objecten en terrein die zich primair richten op toerisme, recreatie, sport of horeca op voorhand mogelijk moet zijn. De criteria die Gedeputeerde Staten in dit artikel hebben vastgesteld, zijn bij de beoordeling wel leidend.

Tweede en derde lid

De criteria die Gedeputeerde Staten betrekken in hun afwegingen over het al dan niet plaatsen van een strokenbord zijn niet allemaal niet tot in detail omschreven. De reden hiervoor is dat verkeerssituaties

vaak unieke omstandigheden kennen met als gevolg dat voor de beoordeling en afweging in de praktijk maatwerk nodig is. In ieder geval gaan Gedeputeerde Staten ervan uit dat voor objecten en terreinen die gericht zijn op lokale belangen de locatie van het object of terrein bekend is bij de bezoekers. Het object of terrein trekt in verhouding tot objecten en terreinen die gericht zijn op bovenlokale belangen bovendien minder zoekend verkeer aan. Bedrijven zoals boerenbedrijven, verkoop van fruit en groente aan de weg of vanuit huis, thuiskappers en dergelijke komen daarom niet in aanmerking voor een strokenbord.

Ook in andere gevallen biedt een strokenbord op een provinciale weg geen meerwaarde. Bijvoorbeeld, indien het object of terrein bereikt kan worden door de reeds bestaande bewegwijzering op een provinciale weg te volgen (de bewegwijzering met daarop de vestigingsplaats van het object of terrein verwijst dan in de richting waar het object of terrein gevestigd is), biedt een strokenbord op een provinciale weg geen meerwaarde. Dat geldt ook voor gevallen waarin de weggebruiker na het verlaten van een provinciale weg één of meerdere afslaande bewegingen moet maken. Dan is louter het aanduiden van het object op een provinciale weg niet voldoende. Om zoekend verkeer op het onderliggend wegennet te voorkomen, moet de betreffende wegbeheerder doorverwijzen. Als daarvan geen sprake is, verwijzen Gedeputeerde Staten ook niet.

Artikel 8.5 Bijzondere aanduidingen

De bijzondere aanduidingen die Gedeputeerde Staten naast bewegwijzering of een strokenbord kunnen toestaan, zijn andere borden dan die zij als wegbeheerder op haar wegen plaatsen. Sommige aanduidingen kunnen, zonder een functie te hebben in het duiden van routes voor het verkeer, ook een andere bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid of andere belangen van weggebruikers dienen. Een voorbeeld is bebording waarmee toeristisch-recreatieve fietsroutes worden aangeduid. Die borden voorkomen zoekend verkeer, ondanks dat deze borden geen functie vervullen voor de verkeersveiligheid. Een ander voorbeeld is de aanduiding van een gebied of rivier, een brug, een viaducten of een rotonde, omdat hiervan een oriënterende werking kan uitgaan. Gedeputeerde Staten willen dergelijke bijzondere aanduidingen niet op voorhand weren. Gedeputeerde Staten willen wel de toelaatbaarheid binnen de in deze beleidsregel vastgelegde beleidslijn op kunnen toetsen.

Naamgeving van kunstwerken, zoals bruggen en viaducten, of rotondes heeft niet alleen een oriënterende werking, maar bevordert ook de herkenbaarheid voor de omgeving en weggebruikers, is functioneel voor wegbeheerders en hulpdiensten en kan bijdragen aan de instandhouding van cultuur en historie van het gebied waarin het kunstwerk of de rotonde aanwezig is.

Voor de naamgeving van verblijfsobjecten, standplaatsen en ligplaatsen in Nederland geldt de Wet basisregistratie adressen en gebouwen (Wet BAG). Daarin is geregeld dat de gemeenteraad bevoegd is tot adressering en naamgeving van straten, pleinen, parken, wateren en openbare gebouwen. Mits de gemeente daartoe een formeel besluit heeft genomen, vindt registratie plaats in de BAG. De Wet BAG is niet van toepassing op kunstwerken, omdat deze op zichzelf niet te kwalificeren zijn als adresseerbare objecten in de openbare ruimte. Oftewel, een kunstwerk kent geen adres en huisnummer. Hieruit volgt dat de eigenaar van een kunstwerk op grond van het eigendomsrecht zelf bevoegd is om (al dan niet) een kunstwerk een naam te geven.

Gedeputeerde Staten volstaan in beginsel met de technische nummering van de provinciale bruggen, viaducten en ecoducten. Dit is afgestemd op de werkwijze van Rijkswaterstaat. Duikers en soortgelijke kunstwerken krijgen geen naam. Desgewenst kunnen gemeenten echter wel een voorstel over een naamgeving van een provinciaal kunstwerk indienen. Gedeputeerde Staten gaan er hierbij vanuit dat indien een gemeentebestuur het verzoek indient en zij daarbij aantoont dat de naamgeving maatschappelijke draagvlak heeft. Gedeputeerde Staten beoordelen ook of de voorgestelde naamgeving niet louter gebaseerd is op een actualiteit. De naamgeving moet derhalve een bestendig karakter hebben. Naamgeving die in de constructie van het kunstwerk wordt aangebracht behoort ook tot de mogelijkheden indien hieraan geen technische bezwaren kleven.

Voor persoonsnaamgeving gelden enkele bijzondere vereisten, omdat Gedeputeerde Staten een persoonsnaamgeving van haar kunstwerken of rotondes alleen toestaan als uit de justitiële gegevens van de persoon een ongeschonden blazoen blijkt.

Het vernoemen van een rotonde of kunstwerk naar leden van het Koninklijk Huis vereist tegenwoordig geen toestemming meer van het Ministerie van Algemene Zaken. Het informeren van de Dienst van het Koninklijk Huis volstaat.

Voorbeelden van bijzondere aanduidingen die Gedeputeerde Staten in het belang van de zorgplicht voor provinciale wegen kunnen plaatsen zijn mottoborden en bouwborde.

Gedeputeerde Staten voeren regelmatig campagnes, bijvoorbeeld gericht op het beïnvloeden van weggedrag. Met een mottobord kunnen Gedeputeerde Staten aandacht vragen voor een specifiek thema. In het belang van de zorgplicht voor provinciale wegen voeren Gedeputeerde Staten regelmatig infrastructurele projecten uit. Met een bouwbord informeren Gedeputeerde Staten de weggebruikers over dergelijke projecten.

Artikel 8.6 Borden bebouwde kom

De gemeenteraad is op grond van artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 bevoegd voor het vaststellen van de bebouwde kom. De borden H1 en H2 waarmee dat wordt aangeduid, zijn verkeerstekens als bedoeld in het BABW, die de bevoegd wegbeheer moet plaatsen en onderhouden.

Indien de gemeenteraad de grens van de bebouwde kom op een provinciale weg wil leggen, dan moet zij daarvoor eerst met Gedeputeerde Staten overleg voeren. In dat geval zullen Gedeputeerde Staten aangeven dat de grens verplaatst moet worden naar een locatie op een gemeentelijke weg, tenzij dat niet mogelijk is omdat een provinciale weg geheel of grotendeels in de bebouwde kom ligt, dan wel plaatsing van de borden technisch of ruimtelijk niet anders dan op een provinciale weg mogelijk is. De gemeentelijke borden H1 en H2 kunnen in zo'n geval met een omgevingsvergunning (werken andere wegbeheerder) op een provinciale weg worden geplaatst, al dan niet als onderdeel van een gemeentelijk komportaal. Indien de gemeente additionele borden in een komportaal op een provinciale weg wil plaatsen, dan kan dat ook met behulp van een omgevingsvergunning, mits het komportaal binnen de bebouwde kom staat.

Artikel 8.7 Plaatsingsvereisten

Artikel 4 BABW bepaalt hoe de vormgeving van verkeersborden die geboden, verboden, adviessnelheden of gevaren aanduiden, uitgevoerd moeten worden. Verkeersborden die overige informatie voor weggebruikers bevatten moeten bestaan uit een rechthoekig bord waarop de letters, cijfers of symbolen in een blauw veld zijn geplaatst. Strokenborden ter aanduiding van de route naar objecten en terreinen duiden Gedeputeerde Staten dan ook zo aan.

Van het bepaalde in artikel 4 BABW mag uitsluitend worden afgeweken indien de Minister van Infrastructuur en Waterstaat daartoe heeft besloten. De minister heeft in 2009 besloten dat voor het aanduiden van toeristisch-recreatieve objecten en terreinen op de bewegwijzering en strokenborden een bruine kleurstelling wordt gehanteerd. Het CROW heeft dit in de richtlijn bewegwijzering opgenomen.

Gedeputeerde Staten plaatsen in beginsel niet meer dan twee strokenborden per object of terrein per provinciale weg. Het kan voorkomen dat een object of terrein met behulp van vier strokenborden aangeduid wordt, in het geval de route naar een object of terrein via twee elkaar kruisende of aan elkaar grenzende provinciale wegen gaat.

Gedeputeerde Staten passen een van de richtlijn bewegwijzering afwijkende maatvoering toe, omdat de maatvoering zoals opgenomen in deze bijlage beter past bij de beschikbare fysieke ruimte in de berm en bij de inrichting van een provinciale wegen in Noord-Brabant.

Paragraaf 9 Langzaam gemotoriseerd verkeer

Algemeen

Langzaam gemotoriseerd verkeer wordt omschreven bij de borden C8 en C9 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Het gaat hierbij om ruiters, vee, wagens, motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen dan 25 km per uur en brommobielen alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicapten-voertuigen. Het uitgangspunt van Gedeputeerde Staten is dat een provinciale wegen in beginsel gesloten zijn voor langzaam rijdend verkeer. In sommige gevallen maken Gedeputeerde Staten een uitzondering voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Landbouwvoertuigen zijn in principe niet ontworpen voor verkeersdeelname, maar voor het verrichten van werkzaamheden op landbouw- en weidegronden. Door de geografische spreiding van die gronden en het dichte wegennet in Noord-Brabant is het niet te voorkomen dat landbouwvoertuigen van tijd tot tijd van de openbare weg gebruik moeten maken. Aangezien op een gebiedsontsluitingsweg doorgaans een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur geldt, maken landbouwvoertuigen bij voorkeur gebruik van onder andere parallelwegen. Omdat het voor de provincie om financiële en ruimtelijke redenen niet altijd mogelijk is om parallelvoorzieningen aan te leggen, is langzaam gemotoriseerd verkeer vaak genoodzaakt gebruik te maken van gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen kan dat verkeer voor een aantal problemen zorgen:

- vermindering van de doorstroming vanwege de lage snelheid;
- vermindering van de verkeersveiligheid vanwege snelheids-, grootte- en massaverschillen, onveilig of verboden inhaalgedrag en het in- en uitrijden bij zij- of uitwegen, afvallende ladingen, zand en modder van de grote profielbanden van het langzaam gemotoriseerd verkeer op de weg;
- schade aan (kanten van) wegverhardingen en bermen vanwege de steeds groter, breder en zwaarder wordende landbouwvoertuigen terwijl de wegen in de tussentijd daarop niet zijn of worden aangepast.

Gelet op bovenstaande problematiek hebben Gedeputeerde Staten al in 2005 als uitgangspunt gekozen om geen langzaam gemotoriseerd verkeer op provinciale gebiedsontsluitingswegen toe te laten. Hiertoe hebben zij op basis van verkeersbesluiten geslotenverklaringen ingesteld. Het gevolg is dat langzaam gemotoriseerd verkeer gebruik maakt, moet maken, van het gemeentelijk wegennet. Dit verkeer kan daar soortgelijke problemen veroorzaken of de leefbaarheid aantasten. Gedeputeerde Staten willen

een probleem op haar wegen niet per definitie verplaatsen naar het gemeentelijke wegennet en daarom zullen zij in alle gevallen in overleg met de betrokken gemeente eerst bezien of er een goede alternatieve route gevonden kan worden of andere maatregelen nodig zijn. Deze paragraaf bevat de afwegingen die Gedeputeerde Staten daarvoor in overweging nemen.

Artikel 9.2 Geslotenverklaring

Gedeputeerde Staten hanteren in haar afwegingen om langzaam gemotoriseerd verkeer op haar wegen al dan niet toe te laten het aantal motorvoertuigen dat van haar wegen dagelijks gebruik maakt, oftewel de intensiteit per etmaal. De praktijk heeft uitgewezen dat voor wegen waarvan dagelijks gemiddeld 12.000 of meer motorvoertuigen gebruik maken het in het belang van de verkeersveiligheid en doorstroming onwenselijk is om daarop langzaam gemotoriseerd verkeer toe te laten. Deze grenswaarde is een uitgangspunt voor het maatwerk waar de meeste situaties om vragen.

Provinciale wegen vormen een netwerk met Rijkswegen en gemeentelijke wegen. De intensiteitswaarde tussen ontsluitingen met andere wegen kunnen echter lager of hoger zijn dan de uitgangswaarde met als mogelijk gevolg dat toch langzaam gemotoriseerd wordt toegelaten of geweerd. Dit is onder meer afhankelijk van de gebieden waarnaar de op provinciale wegen ontsloten Rijks- of gemeentelijke wegen toe leiden en daarmee van de route die weggebruikers kiezen. Gedeputeerde Staten betrekken naast de intensiteit per etmaal ook de vormgeving van de weg, de functie van de weg, de herkomst of bestemming van het langzame verkeer, de omgeving en mogelijke alternatieven in haar afwegingen. Uiteraard spelen ook ruimtelijke en financiële argumenten een rol bij te maken keuzes.

Artikel 9.3 Afwegingen geslotenverklaring

Uitgangspunt is dat Gedeputeerde Staten gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen sluiten voor langzaam rijdend verkeer, tenzij er geen alternatieve routes beschikbaar zijn of nieuwe routes kunnen worden aangelegd. Wanneer er geen alternatieve routes beschikbaar zijn of nieuwe routes kunnen worden aangelegd, worden alleen landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid toegelaten op deze wegen. Ruiters, vee, brommobielen alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen mogen dan geen gebruik maken van een provinciale weg.

Artikel 9.4 Criteria alternatieve route

De alternatieve route is uiteraard alleen bruikbaar indien de bestemming van het landbouwverkeer moet voor dat verkeer bereikbaar blijft. Daarnaast overwegen Gedeputeerde Staten de omrijdfactor. Om te beoordelen of een alternatieve route daadwerkelijk een acceptabel alternatief is voor het landbouwverkeer, wordt op de eerste plaats het begin- en eindpunt van de route vastgesteld. Omdat het begin- en eindpunt voor elke landbouwer anders kan zijn, wordt het begin- en eindpunt van een gedefinieerd traject van de 'theoretische landbouwer' bepaald. Een vaste maximale omrijdafstand is niet te benoemen omdat deze afhankelijk is van de totale afstand en de aanwezigheid van snelheidremmende verkeersvoorzieningen in de route, zoals verkeersregelinstallaties en spoorwegovergangen. Dergelijke voorzieningen kunnen immers de aantrekkelijkheid van een alternatief beïnvloeden. Algemeen geldt, hoe hoger de omrijdfactor, hoe lager de acceptatiegraad van de chauffeurs van het langzaam gemotoriseerd verkeer.

Als er meerdere alternatieve routes beschikbaar zijn, onderzoeken Gedeputeerde Staten eerst de routes die buiten de bebouwde kom liggen. De reden hiervoor is dat daar over het algemeen minder potentiële conflictpunten zijn dan op wegen binnen de bebouwde kom. Als een alternatieve route voor het landbouwverkeer binnen de bebouwde kom ligt, overwegen Gedeputeerde Staten eerst of de realisatie van een nieuwe route buiten de bebouwde kom mogelijk is.

Gedeputeerde Staten leveren derhalve maatwerk zoals hiervoor toegelicht, teneinde alle betrokken belangen zo goed mogelijk te dienen.

Paragraaf 10 Verzoeken tot het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens of het nemen van fysieke maatregelen

Artikel 10.1 Begripsbepalingen specifiek

duiding van de verkeersborden

Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 bevat van verkeersborden een duiding die bestaat uit een beeld van het verkeersbord, de omschrijving van de betekenis van het verkeersbord en het volgnummer. Het volgnummer bestaat uit een letter en een nummer, bij voorbeeld A1 voor het verkeersbord dat de maximumsnelheid aanduidt.

Artikel 10.2 Vereisten verzoek

Eerste lid

Gedeputeerde Staten kunnen in het kader van hun zorgplicht voor een provinciale weg verkeerstekens op een provinciale weg plaatsen of verwijderen of fysieke maatregelen op of aan een provinciale weg

nemen. Het komt ook voor dat Gedeputeerde Staten verzoeken krijgen van derden, zoals andere wegbeheerders of burgers, om verkeerstekens te plaatsen of verwijderen of fysieke maatregelen te nemen. Gedeputeerde Staten beoordelen dergelijke verzoeken op hun merites en nemen daarbij onder andere aspecten zoals verkeersveiligheid, doorstroming, kwaliteit van de weg en gevolgen voor andere wegbeheerders en hun wegen in acht.

Anders dan tegen een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 juncto artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, staat tegen een beslissing om al dan niet medewerking te geven aan een verzoek tot aanpassing van een provinciale weg met verkeerstekens of fysieke maatregelen geen rechtsbescherming open. De reden hiervoor is dat die beslissing een zogeheten besluit van algemene strekking is en tegen de weigering een dergelijk besluit te nemen op grond van artikel 8:2 van de Algemene wet bestuursrecht geen beroep kan worden ingesteld.

Tweede lid

Uitsluitend de wegbeheerder van de betreffende weg is bevoegd om voor zijn weg verkeersbesluiten te nemen. Gedeputeerde Staten mogen geen besluiten over andere wegen nemen, dat moet de betreffende wegbeheerder zelf doen. Dit kan ertoe leiden dat een aanpassing van een provinciale weg niet alleen verkeersbesluit nodig is van gedeputeerde Staten, maar ook van het college van burgemeester en wethouders van de aangrenzende weg indien voornoemde aanpassing leidt tot plaatsing of verwijdering van verkeerstekens op de gemeentelijke weg. Bijvoorbeeld, als Gedeputeerde Staten een doorsteek in haar berm verwijdert en vervangt voor gras, dan verdwijnt de aansluiting met het gemeentelijke weg of fietspad. Het college van de betreffende gemeente neemt dan voor de gemeentelijke weg die afgesloten wordt het verkeersbesluit voor de daarbij horende verkeersborden op de gemeentelijke weg. Dat geldt ook voor de verkeersborden die op een gemeentelijke weg nodig zijn om een naderende voorangsregeling met een provinciale weg aan te kondigen.

Er is een verschil tussen de reconstructie van een bestaande provinciale wegen en de aanleg van nieuwe. In geval van bestaande provinciale wegen zijn Gedeputeerde Staten reeds het bevoegd gezag en geldt het bovenstaande. In geval van nieuwe wegen dient in het verkeersbesluit tot uitdrukking te komen welke verkeerstekens en fysieke wijzigingen verwijderd worden en welke nieuw worden gerealiseerd. Dit besluit wordt idealiter vóór aanvang van de feitelijke werkzaamheden genomen, waarbij de inwerkingtredingsdatum gesteld wordt op de dag dat die werkzaamheden starten.

Om een verzoek in overweging te kunnen nemen en te beslissen of Gedeputeerde Staten daaraan hun medewerking willen geven, hebben zij verschillende documenten nodig. De documenten genoemd in dit artikel, hebben Gedeputeerde Staten ook nodig in geval zij een verkeersbesluit moeten nemen. De documenten dragen bij aan zorgvuldig voorbereide en goed gemotiveerde besluitvorming.

Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State komt een bestuursorgaan bij het nemen (en weigeren) van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toe bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde begrippen.

Een voorbeeld van die vaste rechtspraak is ECLI:NL:RVS:2018:506, waarmee de Afdeling aangeeft dat een bestuursorgaan bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toekomt bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde begrippen. De rechter toetst of het bestuursorgaan geen onredelijk gebruik heeft gemaakt van die beoordelingsruimte. Nadat het bestuursorgaan heeft vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het bestuursorgaan beleidsruimte toe. De bestuursrechter toetst of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen.

Paragraaf 11 Verzoeken tot vaststelling grens bebouwde kom en wegenlegger

Algemeen

De Wegenwet bepaalt dat Gedeputeerde Staten bevoegd zijn tot het vaststellen van de bebouwde kom en van de legger van een gemeente. Om een verzoek tot vaststelling van de bebouwde kom of vaststelling van een legger te kunnen behandelen en daarover zorgvuldig en gemotiveerd te kunnen besluiten, hebben Gedeputeerde Staten nadere informatie nodig. De nadere informatie bestaat bijvoorbeeld uit documenten waaruit blijkt op basis waarvan wegen openbaar zijn geworden, dan wel aan de openbaarheid zijn onttrokken en of dit juist verwerkt is in de legger. Indien Gedeputeerde Staten niet beschikken over dergelijke documenten, kunnen zij niet beoordelen of de bebouwde kom dan wel de legger juist is opgesteld. Zorgvuldige besluitvorming is dan niet mogelijk.

Artikel 11.2 Beoordeling verzoek vaststellen grens bebouwde kom

Voor de beoordeling van het verzoek hebben Gedeputeerde Staten de gegevens nodig die overeenkomen met de vereisten die op grond van de artikel 2 van het Wegenleggerbesluit gelden voor de overzichtskaart behorende bij de legger. Burgemeester en wethouders kunnen hierdoor de kaart die zij gebruiken voor hun verzoek tot vaststelling van de bebouwde kom ook gebruiken voor de overzichtskaart behorende

bij de legger. Daarnaast hebben Gedeputeerde Staten aanvullende vereisten gesteld, die ertoe leiden dat de kaart die wordt vastgesteld zo actueel mogelijk is.

Artikel 11.3 Beoordeling verzoek vaststellen wegenlegger

Artikel 38 van de Wegenwet bepaalt dat de legger in tweevoud wordt opgemaakt. De overzichtskaart hoort daarbij. Hieruit volgt dat bij het verzoek tot vaststelling van de legger het ontwerp ervan, inclusief overzichtskaart, in tweevoud bij Gedeputeerde Staten worden ingediend.

Gedeputeerde Staten hebben een transponeringstabel nodig waaruit de verschillen tussen de geldende legger en de ontwerplegger blijken. Omdat burgemeester en wethouders beschikken over kennis over de wegen die in hun gemeente liggen en Gedeputeerde Staten minder of soms niet, is het voor Gedeputeerde Staten ondoenlijk om te beoordelen of de in de ontwerplegger opgenomen gegevens juist zijn in vergelijking met de op het moment van het verzoek nog geldende legger. Een transponeringstabel is voor het beoordelen van de verschillen het meest geschikte instrument.

Artikel 11.4 Onvolledig verzoek

Het ongebruikt laten verstrijken van de hersteltermijn, dan wel het niet volledig of tijdig voldoen aan de aanvraagvereisten, kan ertoe leiden dat Gedeputeerde Staten besluiten het verzoek buiten behandeling te laten.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,
mr. I.R. Adema

de secretaris,
drs. P.J. Buijtels