

Visie

**Beheer- en Onderhoudsgrenzen provinciale
wegen Limburg c.a.**

2016

Inhoudsopgave

1.	Doel van de Visie.	5
2.	Status van de Visie en toepassing	6
2.1.	Inbreng andere wegbeheerders	7
2.2.	Realisatieovereenkomst en beheer- en onderhoudsovereenkomst	7
2.3.	Onderscheid buiten en binnen bebouwde kom	7
2.4.	Aanvullende wensen van derden in een provinciaal project	9
2.5.	Kostenverdeling: nieuwaanleg, reconstructie en beheer- en onderhoud	9
2.6.	Samenvallen grenzen	10
3.	Het begrenzen van beheer- en onderhoudsgebied	13
3.1.	Rangorde regels bij toetsing	13
3.2.	Algemene regels bij bepalen van grenzen	13
3.3.	Specifieke regels: het dwarsprofiel van de weg	14
3.3.1.	Algemeen	14
3.3.2.	Standaardgrenzen buiten bebouwde kom	14
3.3.3.	Standaardgrenzen binnen de bebouwde kom	14
3.4.	Specifieke regels: raakpunten, kruisingen/aansluitingen met infrastructuur van derden	15
3.4.1.	Algemeen	15
3.4.2.	De begrenzingen bij aangrenzende spoor- water- en /of weginfrastructuur van derden	15
3.4.3.	Gelijkvloerse kruising of aansluiting	15
3.4.4.	Verkeersregelinstallaties	16
3.4.5.	Ongelijkvloerse kruisingen	16
3.4.6.	Parallelwegen	19
3.5.	Specifieke regels: Objecten binnen provinciaal weggebied	19
3.5.1.	Algemeen	19
3.5.2.	Objecten die functioneel zijn aan de weg	19
3.5.3.	Objecten die deels functioneel zijn aan de weg	20
3.5.4.	Objecten die niet functioneel zijn aan de weg	20
4.	Tekeningen en toelichting specifieke regels: profiel en begrenzing	21
4.1.	Onderhoudswerkzaamheden zijn niet uitvoerbaar vanuit eigen weggebied	21
4.2.	Weg met berm sloten in buitenberm	22
4.3.	Weg in verdiepte ligging zonder/met berm sloot in buitenberm	22
4.4.	Weg op maaiveld met fietspaden	23
4.5.	Weg op maaiveld zonder fietspaden	23
4.6.	Weg met fiets(suggestie)stroken	24
4.7.	Weg met trottoirs	24
4.8.	Gelijkvloerse kruising of aansluiting zonder en met fietspad	25

1. Doel van de Visie.

In de dagelijkse praktijk voert de Provincie veel beheer- en onderhoudstaken op en langs haar provinciale wegen uit met als doel het waarborgen van de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming op deze wegen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de gladheidsbestrijding, het incidentmanagement maar ook aan het maaien van de bermen of het vervangen van slecht asfalt. Om deze taken goed uit te kunnen voeren moeten de grenzen waarbinnen dit beheer en onderhoud dient plaats te vinden helder zijn. De grenzen zijn bovendien van belang bij juridische kwesties zoals schadeclaims.

De Provincie hecht in dit verband een groot belang aan uniforme beheer- en onderhoudsgrenzen langs de provinciale wegen omdat dit:

- meer duidelijkheid biedt wie beheerder is;
- leidt tot minder hiaten in de beheersituatie;
- vergelijkbare beheerkwesties op een zelfde en vooraf bekende manier aanpakt;

Uniforme beheer- en onderhoudsgrenzen dragen zodoende bij aan de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming, zorgen voor een efficiëntere en effectievere uitvoering van de (provinciale) beheertaken en borgen de (rechts-)gelijkheid.

Met de voorliggende Visie beheer- en onderhoudsgrenzen provinciale wegen c.a. 2016 (verder: de Visie) geeft de Provincie invulling aan haar streven naar uniforme beheer- en onderhoudsgrenzen langs provinciale wegen in Limburg. Daarnaast geeft de Visie nu ook een aantal uitgangspunten die de Provincie in het overleg met andere wegbeheerders hanteert bij (het opstarten van) infrastructuurprojecten. De Visie is daarmee een leidraad voor die situaties waarin al besloten is genomen dat de Provincie (initiatiefnemer en later) beheerder is/wordt. De Visie doet dus geen uitspraken over *welke* wegen de Provinciale wegbeheerder behoort te beheren.

De Visie is opgebouwd uit twee delen:

- het eerste deel (paragraaf 1 en 2) wordt ingegaan op het doel, de juridische status en het toepassingsgebied van de Visie. Ook worden in dit deel een aantal aandachtspunten beschreven die van belang zijn bij het toepassen van de Visie.
- Het tweede deel (paragraaf 3 en 4) geeft vervolgens regels (3) en een toelichting met tekeningen hoe langs de diverse onderdelen van de provinciale weg de grenzen getrokken worden.

2. Status van de Visie en toepassing

Deze Visie is een *herziening* van de op 7 september 2007 door GS vastgestelde nota "Beheergrenzen c.a.". Gewijzigde feiten en omstandigheden op het gebied van beheer en onderhoud waren aanleiding om deze nota tegen het licht te houden. Tevens zijn de opgedane ervaringen bij de toepassing van de nota verwerkt.

De Visie wordt gehanteerd als een leidraad: bij (het opstarten van) infrastructuurprojecten en bepalen van de beheer- eigendoms en onderhoudsgrenzen hanteert de provincie in beginsel deze Visie zodat gelijke gevallen op dezelfde manier behandeld worden. Maatwerk blijft echter mogelijk als er in een project zwaarder wegende belangen aan de orde zijn. Zodoende biedt de Visie enerzijds uniformiteit en anderzijds flexibiliteit waar dat nodig is.

De Visie wordt in de volgende gevallen toegepast bij het begrenzen van het eigendom, beheer- en onderhoudsgebied van een provinciale weg in de Provincie Limburg:

- a. nieuwe situaties.
Indien een nieuwe weg wordt aangelegd in, of grenzend aan (toekomstig) provinciaal beheergebied. De Provincie hanteert deze Visie dus ook als derden initiatieven ontplooiën die van invloed kunnen zijn op het beheergebied van een provinciale weg.
- b. reconstructies of herinrichtingen
Indien de feitelijke toestand van de weg zodanig wijzigt dat aanvullende afspraken over beheer en onderhoud met andere wegbeheerders gemaakt moeten worden.
- c. hiaten in het beheer en onderhoud bij bestaande situaties
De Visie wordt bij bestaande situaties gehanteerd als een beheer- en onderhoudskwestie wordt geconstateerd die noopt tot (nadere) afspraken met andere beheerders. Deze situatie kan zich voordoen als een onduidelijke/ongewenste beheersituatie voor de Provincie leidt tot grote risico's of een aangrenzende beheerder vraagt om nadere afspraken over beheer en onderhoud te maken. Het is echter niet de bedoeling om de bestaande situaties actief in overeenstemming te brengen met de Visie.
- d. overnames van wegen door de Provincie.
De nota Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) geeft aan dat enkele wegen die nu nog bij gemeenten in beheer en onderhoud zijn, deel uit maken van het RVWN en het beheer en onderhoud dientengevolge bij de Provincie dient te rusten. Als aan deze opgave concreet invulling wordt gegeven hanteert de Provincie deze Visie als uitgangspunt.

Bij de overdracht van een bestaande provinciale weg naar een andere wegbeheerder zijn de *bestaande* eigendom- en beheersituatie in beginsel leidend. Restpercelen die na overdracht in eigendom van de Provincie blijven dienen te worden voorkomen.

2.1. Inbreng andere wegbeheerders

Hoewel de Visie een leidraad is ten behoeve van de provinciale wegen is er, anders dan de nota uit 2007, bij de collega-wegbeheerders getoetst of de Visie op voldoende draagvlak kan rekenen. Daartoe is de Visie voor vaststelling door GS bij een aantal infrastructuurprojecten (o.a. Buitenring Parkstad Limburg) als pilot gehanteerd en met de betrokken partners (gemeenten) besproken. Ook in het kader van het samenwerkingsverband Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders (WOW) is de concept-Visie onder de aandacht gebracht zijn alle gemeentelijke wegbeheerders in de gelegenheid gesteld hun reactie te geven. Naar aanleiding hiervan zijn enkele aanpassingen en wijzigingen doorgevoerd. Fundamentele verschillen van inzicht zijn niet aan de orde gekomen. Geconcludeerd wordt dat de Visie op voldoende draagvlak bij de collega-wegbeheerders mag rekenen.

2.2. Realisatieovereenkomst en beheer- en onderhoudsovereenkomst

In de 'standaard realisatieovereenkomst Provincie Limburg' worden de uitgangspunten van deze Visie uitgewerkt in concrete afspraken.. Deze overeenkomst (met als bijlage een tekening die aan de hand van de Visie is opgesteld) geeft een standaard-regeling voor de belangrijkste onderwerpen en wordt als leidraad gehanteerd bij het sluiten van projectovereenkomsten. Maatwerk blijft echter voor elk project noodzakelijk zodat ruimte is voor het maken van afwijkende afspraken indien het project daartoe noopt. De realisatie-overeenkomst wordt gesloten bij aanvang van het project. Uit de praktijk blijkt dat na afronding van een project nog een overeenkomst nodig kan zijn die de afspraken in de realisatieovereenkomst over beheer en onderhoud verder uitwerkt. Hiertoe is een standaard beheer en onderhoudsovereenkomst opgesteld die eveneens mogelijkheden tot maatwerk biedt.

2.3. Onderscheid buiten en binnen bebouwde kom

De regel is dat de provinciale wegbeheerder *alle* beheer- en onderhoudstaken binnen zijn beheer en, onderhoudsgebied uitvoert. In dat gebied zijn *“alle (weg)onderdelen opgenomen die onlosmakelijk met de weg verbonden zijn en onderdeel van de weg uitmaken om de functionaliteit (verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid) van de weg te behouden”*. In de praktijk is echter gebleken dat het wenselijk is om voor het beheergebied van een provinciale weg *binnen de bebouwde kom* een nuancering op deze regel aan te brengen. Binnen de bebouwde kom ziet de provinciale wegbeheerder zich immers vaak geconfronteerd met andere lokale belangen en heerst er een grote dynamiek (bijv. leefbaarheidsaspecten, gemeentelijke beeldkwaliteit) die veelal beperkt van invloed is op de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming maar waar de provinciale wegbeheerder in de uitvoering van zijn taken wel mee geconfronteerd ziet. Om deze redenen kan de uitvoering van het *dagelijkse onderhoud¹ van groen en trottoirs* (voor wegmeubilair is par. 3.7 onverkort van toepassing) *binnen de bebouwde kom beter bij de gemeente rusten*. In een aantal gevallen zijn er reeds afspraken van deze

¹ Met dagelijks onderhoud worden de handelingen bedoeld die regelmatig en binnen korte tijdsintervallen nodig zijn om de functies van de weg (of een onderdeel ervan) te borgen. Denk hierbij o.a. aan gladheidsbestrijding, schoon houden van voetpaden en bermen, maaien van bermen en ongediertebestrijding en het herstel van incidentele scheef of los zittende stoeptegels onoffenheden of opsluitbanden.

strekking met de gemeente gemaakt en zijn de ervaringen positief. Het overige onderhoud en de eigendom van het groen en de trottoirs blijven bij de provinciale wegbeheerder.

Voor de riolering binnen de bebouwde kom geldt een wettelijke uitzondering op deze regel. Is berging binnen het eigen (provinciale) beheergebied niet opportuun dan zal de Provincie vragen om aan te sluiten op het gemeentelijke riool. De gemeente heeft hier een zorgplicht voor inzameling en verdere verwerking van afvloeiend hemelwater (artikel 3.5 van de Waterwet en artikel 4.22 van de Wet milieubeheer). Via het gemeentelijke rioleringsplan kan de afwatering van de provinciale weg worden bepaald. *Binnen de bebouwde kom is de gemeente dus wettelijk verantwoordelijk voor alle beheer en onderhoud van de riolering.* Bijzondere aandacht hierbij verdienen de kolken, putranden en putdeksels:

- Kolken zijn functioneel ten behoeve van de afwatering van de weg en blijven dus in beheer en onderhoud bij de provinciale wegbeheerder.
- Putdeksels en putranden hebben weliswaar voornamelijk een functie ten behoeve van het riool, de provinciale wegbeheerder wenst die vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming wel te beheren en onderhouden. Bovendien wordt de provinciale wegbeheerder door de omgeving aangesproken indien deze niet goed functioneren.

De provincie draagt dus zorg voor de kolken, putdeksels en putranden in haar weg. In financieel opzicht gelden de uitgangspunten als aangegeven in paragraaf 2.5 en dient er, in voorkomend geval, een kostenvergelijk tussen provincie en gemeente gemaakt te worden op basis van afkoop (kosten gemeente voor onderhoud riolering versus kosten provincie voor onderhoud putdeksels en randen).. Het (juridisch) beheer van alle overige (bijv. kabels en leidingen, parkeerhavens of wegverlichting) aspecten binnen het beheergebied van de provinciale weg blijft bij de provinciale wegbeheerder. In een aantal gevallen is de wegverlichting in de bebouwde kom in beheer en onderhoud bij de gemeente. Indien en voor zover deze verlichting functioneel is ten behoeve van de Provinciale weg is de provincie bereid om het beheer en onderhoud ervan over te nemen indien de gemeente daar een passende vergoeding voor de toekomstige beheer en onderhoudslasten tegenover stelt.

Afspraken in de overeenkomst

De afspraken over het dagelijks beheer en onderhoud worden zo veel als mogelijk geregeld in de 'standaard realisatieovereenkomst Provincie Limburg'. Inherent aan een overeenkomst is dat beide partijen hieraan vrijwillig hun medewerking verlenen. Resterende punten die bij het sluiten van de 'standaard realisatieovereenkomst' nog niet helder gemaakt kunnen worden volgen in een beheer- en onderhoudsovereenkomst. In de beheer en onderhoudsovereenkomst waarin het dagelijks beheer en onderhoud van de trottoirs en het groen aan de gemeente wordt overgedragen wordt ook afgesproken dat de gemeente bij de uitvoering ervan het belang van de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming van de provinciale weg dient te borgen. Daarnaast wordt de wettelijke aansprakelijkheid die is gekoppeld aan dat dagelijkse onderhoud (privaatrechtelijk) overgedragen naar de gemeente. Bij aanleg en reconstructie kan de afspraak worden gemaakt dat de provincie nog een (beperkte) termijn het dagelijkse onderhoud uit laat voeren (bijv. aanloopbeheer bij de aanleg van groen). Indien de afwatering van de weg plaatsvindt via de gemeentelijke riolering wordt dit eveneens opgenomen in de overeenkomst.

2.4. **Aanvullende wensen van derden in een provinciaal project**

In de 'Eisenbibliotheek aanleg en reconstructie Provincie Limburg' heeft de provinciale wegbeheerder de eisen geformuleerd waaraan door hem in beheer en onderhoud te nemen, nieuwe wegen en reconstructies moeten voldoen. Denk hierbij o.a. aan eisen aan de wegverharding, berm(sloten), verkeersborden, VRI, kolken, markeringen, geleiderails, faunapassages, kunstwerken, verlichting en afwatering/riolering. De Eisenbibliotheek is op te vragen bij de cluster Wegbeheer van de provincie. Het komt regelmatig voor dat een gemeente aanvullende wensen heeft als het gaat om de aankleding of inrichting van de weg. Dat kan betrekking hebben op de beeldkwaliteit (vormgeving wegmeubilair of verlichting) en of aanvullende voorzieningen. De provinciale wegbeheerder zal buiten de bebouwde kom zo veel als mogelijk één uniform wegbeeld nastreven. Binnen de bebouwde kom kan in overleg worden bezien wat de mogelijkheden tot afwijking zijn. Deze afwijkingen mogen niet onder het in de eisenbibliotheek beschreven minimum-niveau komen. Heeft een gemeente aanvullende wensen die het voorzieningenniveau van de eisenbibliotheek overstijgen, dan worden hierover in de '(standaard) realisatieovereenkomst Provincie Limburg' afspraken gemaakt. In deze overeenkomst wordt ook geregeld dat de provincie op kosten van de gemeente (in voorkomend geval) zorgt voor het ontwerp en de aanleg en beheer en onderhoud van deze aanvullende wensen.

2.5. **Kostenverdeling: nieuwaanleg, reconstructie en beheer- en onderhoud**

Bij het vaststellen van de beheer- en onderhoudsgrenzen kan ook het vraagstuk over beheer- en onderhoudsvergoedingen aan de orde komen. Dat is bijvoorbeeld het geval als de nieuwe provinciale weg infrastructuur van een andere wegbeheerder ongelijkvloers kruist (zie daartoe ook par 3.6. e.v.). Over deze vergoedingen dienen in de 'standaard realisatieovereenkomst Provincie Limburg' afspraken te worden gemaakt. Insteek is dat deze extra beheer en onderhoudskosten in voorkomend geval worden gekapitaliseerd en in één keer afgekocht. De aanleg van nieuwe infrastructuur is vaak een (gezamenlijk) initiatief waar ook de aangrenzende/kruisende wegbeheerder voordeel van heeft (denk hierbij bijvoorbeeld aan een verbetering van het woon- en leefklimaat, betere ontsluiting van een gemeente en/of een betere verkeersafwikkeling op gemeentelijke wegen). Afspraken over een eventuele beheer- en onderhoudsvergoeding zullen dan ook vanuit dat perspectief benaderd worden. Een verdeelsleutel is daarmee op voorhand niet te geven en dient per project afzonderlijk tussen partijen te worden overeen gekomen.

De volgende algemene criteria zijn van toepassing:

- *het principe de veroorzaker betaalt.*
In de praktijk betekent dit dat de aanleg en beheer en onderhoudskosten van een werk, als gevolg van verzoeken van derden, voor hun rekening en verantwoording komt;
- *bij werkzaamheden die het gevolg zijn van een gezamenlijke activiteit van zowel de provincie als derden, is de beheergrens bepalend voor de toerekening van kosten;*
- *bij verkeersregelinstallaties worden kosten toegerekend via de "wegvakken theorie". Dit betekent dat alle hiermee samenhangende kosten worden verdeeld over het aantal aansluitingen en aldus over de beheerders;*
- *bij wegenprojecten van de provincie is een gemeentelijke bijdrage aan de orde bij:*

- a. majeure projecten*
- b. provinciale projecten die een probleem op de gemeentelijke infrastructuur oplossen*
- c. herinrichting van bebouwde kommen*
- d. projecten en projectonderdelen die voortvloeien uit bepaalde wensen van de gemeente*
- e. wanneer maatregelen op een kruispunt van een provinciale weg en een gemeentelijke weg worden uitgevoerd om een probleem op te lossen waarvan vaststaat dat de provincie en gemeente in vergelijkbare mate verantwoordelijk zijn, worden de kosten verdeeld over het aantal aansluitingen en aldus het aan tal wegbeheerders (wegvakkentheorie)*

Voor a t/m d geldt dat als in deze gevallen geen gemeentelijke bijdrage tot stand komt, dit er toe kan leiden dat een project niet of slechts in gereduceerde vorm wordt gerealiseerd. Vanuit de doelstellingen van het PVVP en vooral de verkeersveiligheid, kan het zijn dat een project tot uitvoering moet worden gebracht. Als een bijdrage van een derde of gemeente gerechtvaardigd is, maar hierover geen overeenstemming wordt bereikt, dan kan de claim betreffende die bijdrage gehandhaafd blijven. Bij latere werken kan hierop teruggegrepen worden door de provincie. De betrokkene wordt hierover schriftelijk op de hoogte gesteld.

2.6. Samenvallen grenzen

Het heeft de voorkeur om de grenzen van beheer en onderhoud zoveel mogelijk samen te laten vallen met de eigendomsgrenzen. De regels van beheer- en onderhoud van deze Visie hebben hierin voorrang. Eigendom dient zich dus in beginsel te voegen naar deze grenzen.

De praktijk kan echter nopen tot een uitzondering op dit uitgangspunt omdat bij verwerving van eigendom met meer belangen rekening moet worden gehouden dan alleen de belangen van de provinciale wegbeheerder. Het kan dus voorkomen dat de eigendom niet in overeenstemming is te brengen met de beheer en onderhoudssituatie zoals die conform deze Visie is gewenst. In dat geval zal (intern) worden bezien welke oplossing in het concrete geval het beste is. Indien er meer grond moet worden verworven dan nodig, dan is sprake van een 'overhoek'. Uitgangspunt is dat deze overhoeken vervolgens weer worden verkocht. Lukt dat niet en blijft de Provincie eigenaar dan moet deze afwijkende situatie als een gegeven worden beschouwd. De Provincie is als eigenaar van de overhoek aansprakelijk en dient derhalve zijn verantwoordelijkheid als beheerder ervan te nemen.

Bij het trekken van beheer- en onderhoudsgrenzen dient dan rekening te worden gehouden met de afwijkende eigendomsgrens: de beheergrens volgt dan, in afwijking van de regels van beheer en onderhoud, de eigendomsgrens. Deze beheergrens staat vervolgens los van het beheerregime dat in het kader van het dagelijks onderhoud van de weg wordt gevolgd (door bijv. overhoeken minder intensief te maaien). Afhankelijk van aard en omvang van de overhoek worden er tussen het provinciale grondbedrijf en de wegbeheerder afspraken gemaakt over het feitelijke beheer.

In geval van zogeheten 'overhoeken' geldt het volgende:

Beheer van overhoeken wordt als ongewenst beschouwd. Het beleid is er op gericht om deze af te stoten. Een overhoek is een stuk grond dat grenst aan de weg maar geen functie heeft ten behoeve van het beheer van die weg. Doorgaans zijn deze gronden bedrijfseconomisch niet meer rendabel waardoor verkoop aan een derde onwaarschijnlijk is. Ook voor deze stukken gronden moeten afspraken worden gemaakt.

1. Taluds worden geacht te behoren tot het dwarsprofiel van de weg en gaan in het kader van een overdracht van een wegvak over van de overdragende Partij naar de overnemende Partij. Uitzondering hierop vormt de situatie waarin het over te dragen wegvak bijvoorbeeld met een recht van opstal op een dijklichaam ligt dat in beheer, onderhoud en eigendom is bij een andere beheerder dan Partijen.
2. Overhoeken die volledig zijn ingesloten door één wegbeheerder zijn in beheer, onderhoud en eigendom bij die wegbeheerder.
3. Een overhoek die ingesloten wordt door meerdere wegbeheerders wordt in principe toebedeeld aan de wegbeheerder die de veroorzaker is van het ontstaan van de overhoek. In onderling overleg kunnen Partijen afspraken maken over het onderbrengen van de overhoek bij de Partij die de betreffende overhoek het eenvoudigst kan onderhouden.
4. Een overhoek die niet is ingesloten komt in beheer, onderhoud en eigendom bij de Partij die de veroorzaker is van de betreffende overhoek tenzij reeds bij de aankoop van de betreffende gronden aan de hand van een schadeloosstelling hiermee rekening is gehouden.
5. Afspraken met andere wegbeheerder over beheer en onderhoud van overhoeken worden bij voorkeur gemaakt in de voorbereidingsfase.

In het kader van de *Basiskaart Grootchalige Topografie (BGT)* dienen eveneens grenzen langs de provinciale wegen getrokken te worden. Deze grenzen komen globaal overeen met de beheer- en onderhoudsgrenzen van deze Visie maar dienen een ander doel: binnen de grenzen van de BGT behoort de betreffende wegbeheerder zorg te dragen voor het administratieve gegevensbeheer naar de landelijke voorziening toe. Hoewel de provinciale wegbeheerder het wenselijk achtte om de BGT-grenzen en de beheer- en onderhoudsgrenzen over elkaar heen te laten vallen bleek dit niet haalbaar: in de praktijk bleek dat nagenoeg elke grens met aangrenzende beheerders en eigenaren opnieuw bediscussieerd moest worden. Gezien de wettelijke termijn waarbinnen de beheerders hun gegevens moesten aanleveren bleek deze aanpak echter niet werkbaar.

Daarnaast bleken de regels die in het kader van de BGT worden gehanteerd vanuit oogpunt van goed beheer en onderhoud niet altijd wenselijk en toepasbaar. De BGT gaat bijvoorbeeld in beginsel uit van objectvorming waarbij een object niet gesplitst kan worden over verschillende wegbeheerders, terwijl dit onderhoudstechnisch wel mogelijk is en wenselijk kan zijn. Voor het vastleggen van de beheer- en onderhoudsgrenzen langs provinciale wegen zijn de regels van deze Visie leidend. Onderlinge afspraken over beheer en onderhoud van bijvoorbeeld rasters, faunavoorzieningen, uitzichthoeken enz. gaan hier echter vóór de Visie van de BGT.

In de praktijk doen zich echter situaties voor die nopen tot afwijkende afspraken. Vallen eigendom, beheer en onderhoud niet samen dan wordt dit vastgelegd in de 'standaard realisatieovereenkomst Provincie Limburg'. Deze overeenkomst is gebaseerd op standaard afspraken. In voorkomende gevallen kan hiervan afgeweken worden. Een en ander dient echter duidelijk te worden omschreven en op tekeningen aangegeven.

Nadat een project gereed is zal er een definitieve inmeting plaatsvinden. Aan de hand hiervan zullen ook de definitieve eigendoms en beheersgrenzen worden vastgesteld.

3. Het begrenzen van beheer- en onderhoudsgebied

3.1. Rangorde regels bij toetsing

Om het beheer- en onderhoudsgebied eenduidig te kunnen begrenzen worden algemene en specifieke regels gegeven. De algemene regels zijn opgesomd naar prioriteit: de eerste regel heeft voorrang op de tweede, de tweede op de derde etc. Specifieke regels zijn een uitwerking van de algemene en toegespitst op diverse concreet benoemde onderdelen van de provinciale weg.

In de praktijk kunnen in de meeste gevallen de specifieke regels direct gehanteerd worden.

Zorgvuldigheid blijft evenwel geboden: niet alle praktijksituaties zijn op voorhand in specifieke regels te vervatten. Leidt toepassing van een specifieke regel tot een knelpunt of strijdigheid met de algemene regels dan krijgt de algemene regel voorrang.

3.2. Algemene regels bij bepalen van grenzen

1. Binnen de beheer-, onderhouds- en eigendomsgrenzen moeten alle (weg)onderdelen opgenomen zijn die onlosmakelijk met de weg verbonden zijn en onderdeel van de weg uitmaken om de functionaliteit (verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid) van de weg te behouden.
2. alle noodzakelijke beheer- en (machinale) onderhoudswerkzaamheden dienen vanuit het eigen weggebied uitgevoerd kunnen worden;
3. daar waar dat niet mogelijk is (bijvoorbeeld bij te steile of te lange taluds en obstakels als schermen, wallen en faunakeringen), dient in het dwarsprofiel een strook van 3 m als onderhoudspad te worden gereserveerd. Dit onderhoudspad dient bij voorkeur aan de binnenzijde van de berm-sloot te worden aangelegd (zie hoofdstuk 3 dwarsprofielen en toelichting);
4. grenzen dienen zo veel als mogelijk te worden gekoppeld aan in het landschap zichtbare grenzen en objecten (bijvoorbeeld bouwwerken, of sloten). Beperkte afwijkingen van de paragrafen 3.3.. ev. zijn mogelijk om invulling te geven aan dit uitgangspunt.
5. de grenzen van beheer, eigendom en onderhoud dienen samen te vallen. Daar waar dit niet mogelijk is zal dit in de 'standaard realisatieovereenkomst' moeten worden vastgelegd. Verwezen wordt naar paragraaf 2.5 ('samenvallen grenzen')

In de paragrafen 3.3.1. en verder worden deze algemene regels weer voor diverse situaties uitgewerkt in specifieke regels.

3.3. Specifieke regels: het dwarsprofiel van de weg

3.3.1. Algemeen

Deze paragraaf geeft regels voor de gevallen waarin de provinciale weg grenst aan eigendommen van derden (bijv. gemeenten/particulieren) zonder een algemeen nut of publiekrechtelijke titel.

3.3.2. Standaardgrenzen buiten bebouwde kom

Voor nadere informatie en onderbouwing zie deel 'dwarsprofielen en toelichting'.

Bij aanwezigheid van bermsloten in buitenberm	
Bij een weg op maaiveld	1 m uit de buitenzijde van de insteek van de bermsloot
Bij een weg in ophoging	1 m uit de buitenzijde van de insteek van de bermsloot
Bij een weg in ingraving	1 m uit de buitenzijde van de insteek van de ingraving (n.b. denk aan eventueel onderhoudspad)

Bij afwezigheid van bermsloten in buitenberm:	
Bij een weg in ingraving/ophoging	1 m uit de buitenzijde van de insteek van het talud van de ingraving/ophoging (n.b. denk aan evt. noodzakelijk onderhoudspad)
Bij een weg op maaiveld met fietspaden	1,5 m uit de buitenkant fietspadverharding
Bij een weg op maaiveld zonder fietspaden	1,5 m tot 6 m van de wegkant afhankelijk van de breedte obstakelvrije zone behorende bij het betreffende wegtype

3.3.3. Standaardgrenzen binnen de bebouwde kom

Voor nadere informatie en onderbouwing zie deel 4 dwarsprofielen en toelichting.

Bij aanwezigheid van separate fietspaden	1.5 m uit de buitenkant fietspadverharding
Bij aanwezigheid fietssuggestiestroken	1.5 m uit binnenkant opsluitband rijbaan
Bij aanwezigheid van trottoirs	buitenkant opsluitband trottoir (hierbij wordt uitgegaan van een maximale breedte van 1,5 m voor het trottoir)

3.4. Specifieke regels: raakpunten, kruisingen/aansluitingen met infrastructuur van derden

3.4.1. Algemeen

De in deze paragraaf beschreven grenzen hebben betrekking op de begrenzings met eigendommen waarvan het gebruik beschermd wordt door een publiekrechtelijke titel zoals een weg, vaarweg, spoorweg, waterloop, kabel of leiding. Hierbij speelt niet alleen het eigendom een rol, maar vooral de borging van de functionaliteit van de infrastructuur en het daarbij behorende doelmatig beheer en onderhoud. In de (realiserings-)overeenkomst worden daarom de wederzijdse rechten en plichten over het beheer en onderhoud vastgelegd. De afspraken zijn veelal gekoppeld aan de vergunningverlening op basis van de aan de betreffende infrastructuur gekoppelde wetgeving (Waterstaatswet, Spoorwegwet enz.).

3.4.2. De begrenzings bij aangrenzende spoor- water- en /of weginfrastructuur van derden

In principe zullen de in 3.1.2. en 3.1.3. genoemde afstanden als begrenzing worden aangehouden. Daar waar het in het kader van beperking van ruimtebeslag noodzakelijk c.q. zinvol is om functies van de verschillende beheerelementen te combineren (berm- en afwateringssloten, faunakerende voorzieningen e.d.) zullen de grenzen van eigendom, beheer en onderhoud met name door de vergunningseisen van de andere beheerder worden bepaald. In de voorbereidingsfase dienen deze afspraken duidelijk op papier en op tekening te worden gezet.

3.4.3. Gelijkvloerse kruising of aansluiting

Bij nieuwaanleg doet zich deze situatie alleen voor bij kruisingen met weginfrastructuur van derden. Aangezien hier sprake is/kan zijn van overlap van beheergebied geldt de afspraak, dat de hoogste wegbeheerder (normaliter ook de beheerder van de weg met de hoogste functionaliteit) eigenaar wordt /blijft van het kruisingsvlak. In de gevallen waar een (bijv. provinciale) weg aansluit op een doorgaande (bijv. gemeentelijke) weg is geen sprake van een kruising aan een aansluiting. De beheerder van de doorgaande weg blijft dan de beheerder van eventuele voorsorteervakken, VRI of rotonde op die doorgaande weg. Het risico van terugslag op een Provinciale weg is daarbij geen criterium om een deel van een gemeentelijke weg of rotonde in beheer en onderhoud te nemen. De verdeling naar gemeentelijk en provinciaal wegbeheer is gebaseerd op de indeling 'lokaal verbindend wegennet' en 'regionaal verbindend wegennet'. Indien bij een aansluiting sprake is van een structurele terugslag dan is sprake van een verkeerskundig knelpunt dat aan de hand van een (verkeerskundige) reconstructie opgelost dient te worden.

Als begrenzing tussen de twee beheergebieden wordt aangehouden de denkbeeldige lijn, die ontstaat door doortrekking van de buitenkant van de verharding van de weg van de hoogste wegbeheerder. Bij (vrijliggende) (uitgebogen) fietspaden is deze begrenzing de buitenkant van de verharding van het betreffende fietspad. (zie de tekening in par. 4.8). De overgang vanuit deze grenzen naar de hierboven (par. 3.3.) genoemde grens wordt zo veel mogelijk bepaald aan de hand van buiten zichtbare grenzen.

3.4.4. Verkeersregelininstallaties

Het is landelijk gebruikelijk dat Verkeersregelininstallaties in beheer en onderhoud komen bij de laagste wegbeheerder. Verdeling van beheer en onderhoud vindt dan plaats op grond van de wegvakkentheorie. In overleg kan van dit uitgangspunt worden afgeweken indien bij de aangrenzende beheerder onvoldoende kennis aanwezig is om deze taak naar behoren uit te voeren of als deze beheerder een beperkt belang heeft bij een verkeersregelininstallatie.

3.4.5. Ongelijkvloerse kruisingen

Ongelijkvloerse kruisingen kunnen over spoor-, water- en weginfrastructuur worden aangelegd. In alle situaties is er sprake van een overlap van het beheergebied en dienen er afspraken over beheer en onderhoud in de (realiserings-)overeenkomst te worden opgenomen. Dit geldt ook voor een eventuele verdeling van de beheer- en onderhoudskosten (zie par. 2.4)

M.u.v. de kruisingen met gemeentelijke wegbeheerders is doorgaans sprake van vergunningverlening door de kruisende infrabeheerder. Deze vergunning is leidend, in de (realiserings-)overeenkomst wordt ernaar verwezen.

Beheer, onderhoud en eigendom van het kunstwerk komt toe aan de hoogste (weg)beheerder (d.w.z. 1. Rijk, 2. provincie, 3 gemeente en waterschap). Het is dus afhankelijk van de kruisende wegbeheerder of de provincie beheer, onderhoud en eigendom van het kunstwerk heeft. Dit uitgangspunt wordt hieronder uitgewerkt.

De zorg voor het beheer en onderhoud van de rijbaan, het beheer en onderhoud van de wegverlichting, de gladheidbestrijding en ook het schoonhouden van het wegdek en de voorzieningen ten behoeve van de afwatering berusten bij de beheerder van de weg op of in het kunstwerk.

De uitdetaillering van de overgangen van de standaardgrenzen genoemd in par. 3.3. naar de grenzen t.p.v. de kruising is situatie-afhankelijk en derhalve maatwerk.

3.4.5.1 Kruisingen met weg- en vaarweginfrastructuur beheerd door het Rijk

Ongelijkvloerse kruisingen van provinciale weginfrastructuur met Rijksinfrastructuur kan in de vorm van een viaduct, brug of tunnel voorkomen. Vergunning voor aanleg en instandhouding van het kunstwerk wordt verleend op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Beheer, onderhoud en eigendom van het betreffende kunstwerk komt toe aan het Rijk. Dit geldt ook voor de ondergrond ter plaatse van het kunstwerk. Het beheer en onderhoud van de kruisende provinciale weg op of in het kunstwerk berusten bij de provincie.

Bij *hoge ligging* van de provinciale weg worden tot de weg buiten de verharding ook alle elementen en wegmeubilair (o.a. reling, verlichting, prullenbakken) gerekend, die niet onlosmakelijk met het kunstwerk verbonden zijn.

Bij *lage ligging* van de provinciale weg worden ook de wegbermen tot de weg gerekend. De voorzieningen van afwatering van het kunstwerk op deze weg en het beheer en onderhoud van de taludbekleding maken functioneel deel uit van het kunstwerk en worden door RWS onderhouden. Het verwijderen van graffiti aan de onder- en zijanten van het kunstwerk ligt eveneens in beginsel bij RWS maar kan ook door de provincie worden uitgevoerd.

3.4.5.2 Kruisingen met gemeentelijke wegen, fietspaden of trottoirs

Kruisingen van provinciale weginfrastructuur met gemeentelijke wegen, fietspaden of trottoirs kan zowel in hoge als lage ligging in de vorm van een brug, viaduct of tunnel voorkomen. In deze gevallen rust het beheer en onderhoud van het betreffende kunstwerk bij de provincie. Het beheer en onderhoud van de kruisende weg van lagere orde op of in het kunstwerk berusten bij de gemeente.

Bij *hoge ligging* van de gemeentelijke weg worden tot de weg buiten de verharding ook alle elementen en wegmeubilair (o.a. reling, verlichting, prullenbakken) gerekend, die niet onlosmakelijk (d.w.z. demontabel zonder de constructie aan te tasten) met het kunstwerk verbonden zijn.

Bij *lage ligging* van de gemeentelijke weg worden ook de wegbermen tot de weg gerekend. De voorzieningen van afwatering van het kunstwerk op deze weg en de taludbekleding maken functioneel deel uit van het viaduct en worden daarom door de Provincie onderhouden. Indien deze onderdelen lastig zijn te bereiken voor de provinciale wegbeheerder zijn maatwerkafspraken met de gemeentelijke wegbeheerder mogelijk.

Het verwijderen van graffiti aan de onder- en zijkanten van het kunstwerk wordt in beginsel door de Provincie uitgevoerd. Het beleid van de Provincie is terughoudend: graffiti wordt alleen verwijderd in geval van discriminatie en belediging. Indien een gemeente een strikter beleid wenst te voeren komen de meerkosten voor de betreffende gemeente. Gemeente kan, na overleg met Provincie, ook op eigen kosten de graffiti verwijderen. Waar de gemeente onderhoudsplichtig is kan deze zelf bepalen of, en wanneer graffiti verwijderd wordt.

Alle afspraken tav beheer en onderhoud (zowel constructief alsook cosmetisch) dienen in een realisatieovereenkomst met bijbehorende tekeningen duidelijk vooraf vastgesteld te zijn.

3.4.5.3 Kruisingen met Spoorwegen

Dit soort kruisingen van provinciale weginfrastructuur kan zowel in hoge ligging in de vorm van een wegviaduct als in lage ligging als spoorviaduct voorkomen. Het spoor is in beheer en onderhoud bij Pro Rail met uitzondering van de miljoenenlijn die in eigendom is van de provincie.

Vergunning voor aanleg en instandhouding wordt verleend op basis van de Spoorwegwet. Voorbereiding en aanleg worden door de spoorbeheerder (Pro Rail) uitgevoerd op kosten van veroorzaker. De regeling t.a.v. eigendom, beheer en onderhoud is in hoofdlijnen conform de uitgangspunten bij Rijksinfrastructuur. Pro Rail sluit alleen een overeenkomst op basis van haar standaard en voorwaarden waarbij alle kosten en risico's voor rekening van de initiatiefnemer (= bij wegaanleg de provincie) zijn.

Omdat Pro Rail de gronden niet in eigendom over draagt dient er via het grondbedrijf een recht van opstal te worden gevestigd voor de weg onder het kunstwerk of ten behoeve van het kunstwerk over de spoorlijn.

3.4.5.4 Kruisingen met Waterlopen

Bij dit soort kruisingen kruist de provinciale weg de waterloop altijd in hoge ligging met behulp van een brug of duiker. Vergunning voor aanleg en instandhouding van het betreffende kunstwerk wordt verleend op basis van de waterschapkeur. Eigendom van de waterloop blijft bij het Waterschap. De ondergrond waarop het kunstwerk wordt gebouwd dient bij voorkeur in eigendom van de provincie te komen plus een recht van opstal voor die delen die de waterloop kruisen. Het beheer en onderhoud van dit kunstwerk inclusief het zgn. natte doorstroomprofiel onder het kunstwerk gelegen wordt door de provincie verzorgd. Privaatrechtelijk dient er een recht van opstal gevestigd te worden. Het Grondbedrijf dient daartoe op aangeven van de projectleider WEGA het voortouw te nemen.

3.4.5.5 Kruisingen met een faunapassage

Er bestaat een grote verscheidenheid in faunapassages. Deze kunnen zowel over als onder de weg kruisen. Bij nieuwaanleg zijn deze faunapassages nagenoeg altijd het gevolg van een verplichting op grond van de Flora- en Faunawet (FFwet). De eisen voor deze passage zijn dan vastgelegd in de ontheffing. Bij het ruimtebeslag voor de faunapassage dient ook rekening te worden gehouden met een uitloopzone om de toe- en uitloop van de passage te waarborgen. De omvang van de toe-/uitloopzone wordt tijdens de aanlegfase in overleg met de betrokken ecoloog bepaald en dient aan te sluiten op de faunageleidende voorzieningen. Deze bedraagt, afhankelijk van de passage enkele tot enkele tientallen meters en wordt in het bestemmingsplan vastgelegd binnen de bestemming verkeer. Eigendom, beheer en onderhoud dient zich tot deze zone uit te strekken en hoort thuis bij de betreffende beheerder van de weg.

Kruist de faunapassage samen met een weg/of spoor van een andere wegbeheerder dan 'lift' de faunapassage in beginsel mee met de regels m.b.t. kunstwerken over de betreffende weg of waterloop. Met andere woorden: hoogste beheerder beheert en onderhoud het kunstwerk, lagere beheerder niet alleen de weg maar ook de passage (bijv. snoeiwerkzaamheden). De eisen die de ontheffing FF-wet aan deze passage stelt worden een onderdeel van de (realiserings-)overeenkomst. Indien de direct aanliggende natuur(-compensatie) door een andere beheerder (dat kan ook een natuur beherende instantie zijn) wordt onderhouden dan kan uit oogpunt van efficiency ervoor worden gekozen om het beheer en onderhoud van het groen op het kunstwerk door deze beheerder uit te laten voeren.

3.4.5.6 Kruisingen met niet weggebonden (nuts)-leidingen

Bij kruisingen met niet weggebonden (nuts)-leidingen is sprake van een groot aantal verschillende soorten leidingen met bijbehorende beheerders en beheerregelingen. Sinds 2009 geldt hiervoor de Regeling nadeelcompensatie kabels en leidingen Limburg 2009 (RNKL). De regeling is uitputtend en hiernaar wordt verwezen. De regeling heeft voorrang ten opzichte van het hiervoor genoemde uitgangspunt inzake kostenverdeling. Ook voor kruisingen met het gemeentelijke rioolstelsel kan de RNKL als leidraad worden gehanteerd. Voor de beheer- en onderhoudsaspecten wordt, indien er op het gemeentelijke riool moet worden aangesloten, verwezen naar paragraaf 2.2.

3.4.6. Parallelwegen

Parallelwegen worden door de provincie beheerd indien er een duidelijk functioneel verband is tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg. Er moet dus een aanwijsbaar belang voor de provinciale wegbeheerder zijn om ook de parallelweg in beheer- en onderhoud te nemen. Provincie is de aangewezen beheerder indien de parallelweg, net als de hoofdrijbaan, voor het fiets- en landbouwverkeer een provinciaal ontsluitende functie heeft met als doel om woonkernen of landbouwgebieden regionaal te ontsluiten. Een belangrijke indicatie van deze provinciaal ontsluitende functie wordt gegeven indien het fietspad op de parallelweg deel uitmaakt van het hoofd fietswegennet en buiten de bebouwde kom ligt. Binnen de bebouwde kom heeft de parallelweg immers meestal een lokaal ontsluitende functie (ook al maakt het fietspad deel uit van het hoofd fietswegennet).

Ligt de parallelweg langs een provinciale weg die tevens een stroomweg (RVWN) is, dan geldt in beginsel dat de parallelweg niet door de Provincie in beheer wordt genomen. Een stroomweg heeft immers niet als doel om een uitwisseling met de omgeving te laten plaatsvinden maar om grote hoeveelheden verkeer over langere afstanden af te wikkelen (denk aan de N281/N280-oost of Buitenring). De aanliggende parallelwegen hebben in die gevallen dan vooral een lokaal ontsluitende functie en maken in dat geval geen functioneel deel uit van de provinciale weg.

Verbindt de parallelweg dus uitsluitend gemeentelijke wegen (met een lokale functie) dan is dat een belangrijk aanknopingspunt om het beheer en onderhoud van de parallelweg aan de betrokken gemeente over te dragen.

3.5. Specifieke regels: Objecten binnen provinciaal weggebied

3.5.1. Algemeen

Binnen het beheergebied van de weg komen diverse objecten voor. Dit kunnen objecten zijn die:

- een duidelijke relatie hebben met de functionaliteit van de weg
- op verzoek van derden geplaatst zijn of vanuit de historie voorkomen maar geen functionele relatie met de weg hebben.

Aangezien door natrekking alle objecten eigendom worden van de grondeigenaar zal er t.a.v. de objecten duidelijkheid moeten bestaan over de eigendomssituatie en/of de aansprakelijkheid en de onderhoudsplicht.

3.5.2. Objecten die functioneel zijn aan de weg

Tot deze objecten behoren o.a. bebording, bebakening, verkeersgeleiding, bewegwijzering, verlichting en voorzieningen ter afscherming (bijv. geluidschermen die moeten worden opgericht bij de aanleg van de weg) of landschappelijke inpassing (bijv. bomen) .

Voor deze objecten moet in ieder geval het eigendom bij de provinciale wegbeheerder liggen en dient ook de eigendomssituatie duidelijk te zijn. Dit betekent, dat het betreffende object minimaal 0,50 m van de eigendomsgrens moet liggen. Bij ligging van een object op de eigendomsgrens dienen derhalve de aansprakelijkheid en het beheer en onderhoud in een overeenkomst met de aangrenzende eigenaar vastgelegd te worden.

3.5.3. Objecten die deels functioneel zijn aan de weg

Ook kunnen er objecten binnen het weggebied liggen, die slechts voor een deel tot de functionele onderdelen van de weg gerekend kunnen worden. Veelal betreft het hier objecten, die op verzoek van gemeenten en andere overheden geplaatst worden maar voor de provinciale wegbeheerder geen directe noodzaak hebben. Voorbeelden hiervan zijn: (comfort-)verlichting, aanduidingborden, parkeerautomaten, informatiepanelen, geluidswallen/-schermen, bufferbassins etc.

In de vergunning-/onthefingverlening in het kader van de relevante bepalingen van de POL-verordening zal de Provincie Limburg met de betreffende partij ook de vervanging en het onderhoud van het betreffende object dienen te regelen.

3.5.4. Objecten die niet functioneel zijn aan de weg

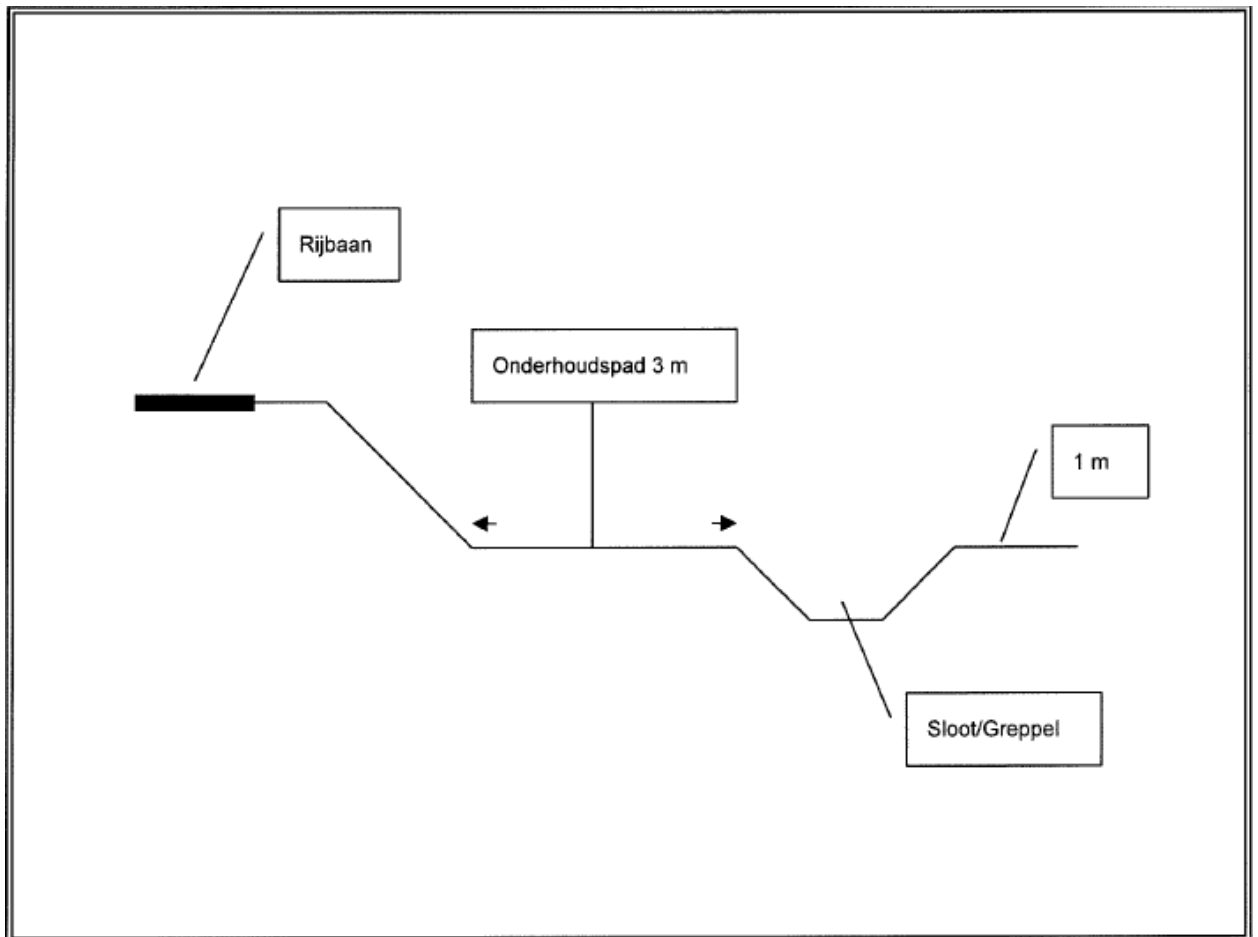
Het betreft hier objecten, die uitdrukkelijk op verzoek van een derde zijn geplaatst. Voorbeelden zijn gedenkstenen, wegkruisen, kapellen, reclamepanelen, kunstuitingen (o.a. standbeeld), prullenbakken enabri's of (niet-wettelijke) geluidwerende voorzieningen.

Deze objecten worden niet in beheer- en onderhoud genomen. Indien de objecten op eigendom van de Provincie staan is het wenselijk dat een recht van opstal wordt gevestigd, waarbij mogelijk voor het gebruik en de toegankelijkheid van het object aanvullende voorwaarden worden gesteld.

Bijzondere aandacht verdienen de halteplaatsvoorzieningen. Deze hebben geen directe relatie met de functionaliteit van de weg maar kunnen, afhankelijk van het contract dat de Provincie met de vervoerder sluit, ook door de Provincie worden geplaatst. In die gevallen ligt het voor de hand dat beheer/onderhoud en eigendom in provinciale handen is/blijft.

4. Tekeningen en toelichting specifieke regels: profiel en begrenzing

4.1. Onderhoudswerkzaamheden zijn niet uitvoerbaar vanuit eigen weggebied



4.2. Weg met bermsloten in buitenberm

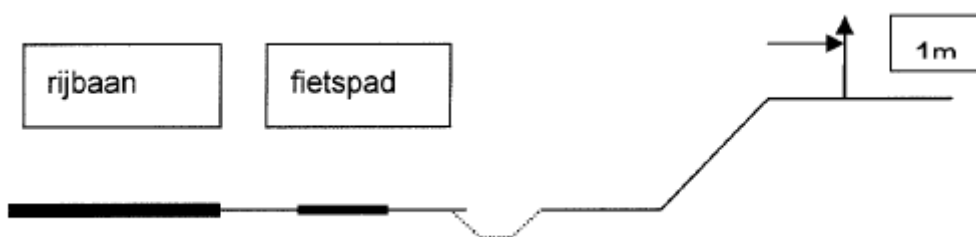


Toelichting:

Eigendomsgrens minimaal 0,50 m verder plaatsen van de constructiegrens.

I.v.m. afkalving sloottalud en voornamelijk agrarische activiteiten in aangrenzend gebied eigendom, beheer- en onderhoudsgrens verder verschuiven naar 1 m uit de constructie .

4.3. Weg in verdiepte ligging zonder/met bermsloot in buitenberm



- Eigendomsgrens minimaal 0,50 m verder plaatsen van de constructiegrens.
- I.v.m. afkalving talud en voornamelijk agrarische activiteiten in aangrenzend gebied eigendom, beheer- en onderhoudsgrens verder verschuiven naar 1 m uit de insteek van het talud.
- Kan de weg of het talud niet van vanaf de provinciale weg worden onderhouden dan dient bovenop het talud een 3 m breed onderhoud pad aanwezig te zijn.

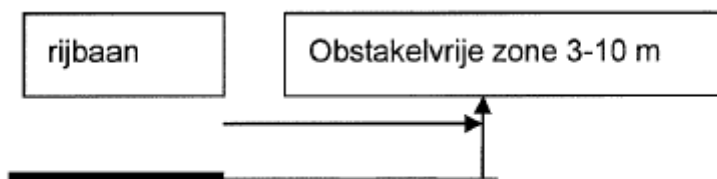
4.4. Weg op maaiveld met fietspaden



Toelichting:

- Eigendomsgrens minimaal 0,50 m verder plaatsen van de constructiegrens
- Ruimte naast fietspad dient minimaal 0,75 m te bedragen op basis van het zgn. profiel van vrije ruimte (verkeersveiligheid), i.v.m. ruimte voor de plaatsing en het onderhoud van de noodzakelijke bebording is in ieder geval op die plaatsen 1,5 m breedte naast het fietspad noodzakelijk.

4.5. Weg op maaiveld zonder fietspaden

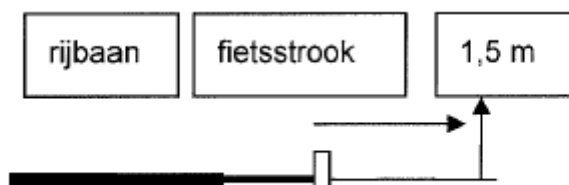


Toelichting:

Provinciaal gebied dient minstens de zgn. obstakelvrije ruimte te omvatten.

De noodzakelijke ruimte is afhankelijk van de wettelijk toegestane snelheid. Ruimtebeslag kan verkleind worden door toepassing voertuigkerende constructies.

4.6. Weg met fiets(suggestie)stroken

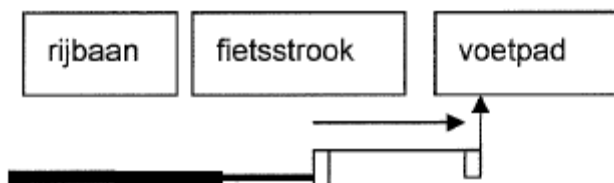


Toelichting:

Algemene eis: Provinciaal gebied binnen de bebouwde kom dient minstens de zgn. obstakelvrije ruimte te omvatten.

Specifieke eis: Ruimte naast fietspad dient minimaal 0,75 m te bedragen op basis van het zgn. profiel van vrije ruimte (verkeersveiligheid), l.v.m. ruimte voor de plaatsing en onderhoud van de noodzakelijke bebording is in ieder geval op die plaatsen 1,5 m breedte naast het fietspad noodzakelijk.

4.7. Weg met trottoirs



Toelichting:

Provinciaal beheergebied binnen de bebouwde kom dient minstens de zgn. obstakelvrije ruimte te omvatten.

l.v.m. ruimte voor de plaatsing en onderhoud van de noodzakelijke bebording is in ieder geval op die plaatsen 1,5 m breedte naast de fietsstrook noodzakelijk. Minimale breedte van een trottoir bedraagt 120 cm tussen de opsluitbanden. Dagelijks onderhoud trottoir wordt aan gemeente toevertrouwd.

4.8. Gelijkvloerse kruising of aansluiting zonder èn met fietspad

