

PS2010MME09 BIJLAGE 1

WEGENVERORDENING PROVINCIE UTRECHT 2010 (besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 28 juni 2010, nr PS@)

ALGEMENE TOELICHTING

De Wegenverordening provincie Utrecht 2010 dient ter bescherming van de bij de provincie Utrecht in beheer zijnde wegen en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die wegen. Daarbij kunnen ook andere belangen aanvullend worden betrokken.

Ter nadere uitwerking van de Wegenverordening worden door gedeputeerde staten beleidsregels en interne richtlijnen vastgesteld. De hierin opgenomen toetsingscriteria zijn ingegeven onder meer door de in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+) opgenomen beleidskaders verkeersveiligheid en bereikbaarheid, alsmede de daarop gebaseerde wegennetvisie. In de beleidsregels en interne richtlijnen wordt aan het te voeren beleid verdere invulling gegeven.

De Wegenverordening zal van toepassing zijn op wegen die bij de provincie Utrecht in beheer zijn. Dit is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Wet herverdeling wegenbeheer waarbij ieder bestuursorgaan verantwoordelijk is geworden voor zijn eigen wegennet.

Hoewel de verordening niet primair is gericht op stroken buiten de beheersgrenzen, kunnen zich binnen zones langs wegen situaties voordoen, welke van invloed zijn op het weglichaam en op het verkeer. Artikel 2 geeft de provincie daarom als wegbeheerder de mogelijkheid om buiten het provinciaal weggebied op te treden.

De Wegenverordening provincie Utrecht 2010 komt in de plaats van de Wegenverordening provincie Utrecht 2004. Een nieuwe wegenverordening is noodzakelijk in verband met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO).

In de artikelsgewijze toelichting zal op het bovenstaande nader worden ingegaan. De toelichting is overigens beperkt tot die artikelen, waarvan informatie over de achterliggende overwegingen voor een goed begrip van die artikelen op haar plaats is.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit artikel is een aantal begrippen dat van belang is voor de toepassing van de wegenverordening nader omschreven.

Bij de bepaling van de breedte van de obstakelvrije zone worden de handboeken wegontwerp van het CROW gehanteerd (publicatienummer 164b, c en d).

Artikel 2 Toepasselijkheid verordening

De verordening is alleen van toepassing op wegen die in beheer zijn bij de provincie Utrecht. Het beheer van een weg door de provincie - en niet de eigendom van de weg - is beslissend voor de vraag, of een weg een provinciale weg is.

In de Wegenwet is geen begripsomschrijving van "beheer" opgenomen.

In de Memorie van Toelichting bij de Wet herverdeling wegenbeheer (paragraaf I) is de volgende passage opgenomen over beheer en onderhoud:

"Onder beheer wordt verstaan de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van een waterstaatswerk en voor het door het werk vervullen van zijn functie of functies van algemeen nut. Degene bij wie een waterstaatswerk in beheer is, wordt genoemd: beheerder. Op de beheerder rust de zojuist bedoelde verantwoordelijkheid. Die verantwoordelijkheid brengt mee dat gebruikers van het waterstaatswerk mogen verwachten dat de beheerder het nodige doet teneinde te bewerkstelligen dat het werk zijn functie(s) kan vervullen. Enerzijds moet de beheerder zorgen dat het werk wordt beschermd tegen bedreigingen van de instandhouding en de functievervulling. Vanuit deze

verantwoordelijkheid komt de beheerder tot het tot stand brengen van een verordening waarin bepaalde handelingen op of in de nabijheid van het werk worden verboden of aan een vergunning onderworpen. Dit betreft de passieve zijde van het begrip.

De actieve zijde houdt in dat de beheerder er voor zorgt dat door onderhoud, gladheidsbestrijding, en dergelijke, het werk zijn functie(s) kan blijven vervullen. Daarmee rust de verantwoordelijkheid voor het onderhoud bij de beheerder, hetgeen nog niet hoeft te betekenen dat de beheerder ook zelf voor het onderhoud zorgt. Als op een ander dan de beheerder de onderhoudsplicht rust, blijft de beheerder verantwoordelijk in de hoedanigheid van degene die erop heeft toe te zien dat het onderhoud naar behoren wordt vervuld.”

De beheersgrens strekt zich doorgaans uit tot de eigendomsgrens. ‘Doorgaans’ omdat bij bijvoorbeeld overhoeken en indien een provinciale weg(verharding) op een dijk ligt die eigendom is van een waterschap, niet altijd een koppeling kan worden gelegd met het eigendom. Daarom is in de verordening niet de begrenzing van de weg aangegeven.

Het eerste lid biedt overigens de mogelijkheid om ook tegen het gebruik van gronden buiten het weggebied op te treden. Het gaat daarbij om situaties waarbij de bescherming en een doelmatig en veilig gebruik van de weg in het geding zijn, zoals uitzicht, het graven onder een bepaalde helling, hinderlijke verlichting en dergelijke. Buiten het weggebied kan niet worden opgetreden met het oog op de behartiging van andere dan deze belangen.

Bewust is in de Wegenwet geen definitie opgenomen van wat tot de weg behoort. Dat werd niet nodig en ook niet gewenst geacht. De wet gaat er namelijk van uit, dat hetgeen tot de weg behoort niet enkel door de verschillende bepalingen van de wet, maar voornamelijk ook door de praktijk zelf wordt aangegeven. De Wegenwet bepaalt alleen wat onder wegen mede moet worden verstaan: dat zijn: voetpaden, rijwielpaden, jaagpaden, dreven, molenwegen, kerkwegen en andere verkeersbanen voor beperkt gebruik en bruggen.

Artikel 3 Belangenbescherming

Dit artikel beoogt een brede belangenafweging mogelijk te maken. Zonder dit artikel is het – gelet op het specialiteitsbeginsel in het bestuursrecht – niet mogelijk om bij toepassing van de verordening naast de belangen van een doelmatig en veilig gebruik van de provinciale weg ook andere belangen aanvullend te betrekken.

Eerste lid

Op alle openbare wegen, ook de provinciale, is de Wegenverkeerswet 1994 van toepassing. Op grond van artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994 blijven provincies bevoegd om bij verordening regels te stellen ten aanzien van hun wegen, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens die wet vastgestelde regels en voor zover verkeerstekens krachtens die wet zich daar niet toe lenen. Daarnaast kunnen provincies regels stellen omtrent punten waarin de Wegenwet niet voorziet (artikel 57 Wegenwet).

De klassieke waterstaatsbelangen - bruikbaarheid, instandhouding en veiligheid - zoals die ook benoemd zijn in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, zijn neergelegd in dit lid.

Tweede lid

Door het gestelde in het tweede lid is het mogelijk naast de klassieke waterstaatsbelangen ook rekening te houden met belangen als landschap, natuur en cultuurhistorie, milieu en leefbaarheid, voor zover daarin niet is voorzien bij of krachtens een andere wet. Onder wet wordt in dit verband verstaan een wet in materiële zin.

Het betreft hier de zogenaamde “brede kijk” zoals die al geruime tijd in de praktijk van het waterstaatsrecht gangbaar is. In dit verband wordt verwezen naar onder meer artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 3 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Ook op basis van die artikelen is het mogelijk om bij de besluitvorming niet alleen rekening te houden met de klassieke waterstaatsbelangen maar ook met andere belangen. Het moet gaan om belangen die rechtstreeks bij het besluit betrokken zijn, zoals artikel 3:4, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt.

Bij de besluitvorming wordt in de eerste plaats gedacht aan de bescherming van de klassieke waterstaatsbelangen. Zo is de primaire voorwaarde voor het verlenen van een ontheffing dat deze verenigbaar is met deze belangen. Tegelijkertijd sluit echter het oordeel dat dit het geval is, niet uit dat op grond van overwegingen die zijn ontleend aan een of meer andersoortige belangen, bijvoorbeeld van landschap of natuurbehoud, bij de afweging moet worden beoordeeld of het noodzakelijk is om aan de te verlenen ontheffing bepaalde, daarop gerichte, bijzondere voorschriften te verbinden of deze ontheffing onder bijzondere beperkingen te verlenen. Overigens is ook niet bij voorbaat uitgesloten dat in een concrete situatie wordt geoordeeld dat, alhoewel waterstaatkundige belangen daartoe zelfstandig genomen geen aanleiding geven, een ontheffing toch moet worden geweigerd, gewijzigd of eventueel ingetrokken.

Onder “toepassing van de verordening” wordt verstaan het verlenen, weigeren, intrekken en wijzigen van een ontheffing, het vaststellen van beleidsregels en interne richtlijnen alsmede het handhaven van het bij of krachtens de verordening bepaalde of bevolene.

HOOFDSTUK 3 VERBODSBEPALINGEN

In hoofdstuk 3 is een opsomming opgenomen van verboden die alle verband houden met de in artikel 3 genoemde belangen. Het betreft dezelfde verboden als die in de Wegenverordeningen 1987 en 2004 waren opgenomen. In artikel 24 van deze verordening is een strafbaarstelling opgenomen van het overtreden van deze verboden. Hieraan is een hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie verbonden. Wanneer een dergelijke strafbaarstelling wordt opgenomen dient duidelijk te zijn waaruit de verboden precies bestaan en wat een strafbare gedraging nu precies inhoudt, anders wordt inschakeling van de politie en strafrechtelijke vervolging een moeilijke zaak. Indien een open norm wordt opgenomen ontstaat er namelijk discussie over wat in welke situatie nu precies strafbaar is. Dat zou kunnen betekenen dat er veelvuldig een gang naar de rechter gemaakt moet worden om duidelijk te krijgen wat er in een specifiek geval nu verboden is.

Weliswaar kan een open norm worden uitgewerkt in een beleidsregel maar van een beleidsregel kan worden afgeweken door gedeputeerde staten. Deze afwijkingsbevoegdheid is zelfs ‘eigen’ aan beleidsregels, aangezien in artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht is bepaald dat het bevoegd gezag overeenkomstig de beleidsregel handelt tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval kan er gemotiveerd van worden afgeweken. Hierdoor is geen sprake van een objectieve norm. Deze kan immers nog nader worden ingevuld aan de hand van de omstandigheden van het geval. Hierdoor wordt vervolging van een overtreding bemoeilijkt en zullen politie en justitie niet snel genegen zijn tot strafrechtelijke vervolging over te gaan. De nadere concretisering en detaillering van de opgenomen verbodsbepalingen zal wel verder plaatsvinden in beleidsregels en interne richtlijnen die met betrekking tot de verordening zullen worden gehanteerd. Hierin wordt dan opgenomen hoe met de afzonderlijke verboden zal worden omgegaan en wat de uitgangspunten en (beleids)regels zijn die bij de belangenafweging in het kader van de ontheffingverlening een rol spelen.

Artikel 4 Algemeen verbod

Het in dit artikel opgenomen verbod is van algemene aard en moet dan ook worden gezien als een zogeheten ‘vangnetbepaling’.

Indien zich een situatie voordoet die niet onder één van de in artikel 5 tot en met 12 opgenomen verboden te brengen is, maar die wel in strijd is met de belangen die deze verordening beoogt te beschermen, dan kan met behulp van het eerste lid van dit artikel handhavend worden opgetreden. Dit beperkt zich overigens wel tot het bestuursrechtelijk handhaven door middel van oplegging van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom. Hetgeen in de toelichting onder het kopje “verbodsbepalingen” is vermeld over de strafrechtelijke handhaving van open normen geldt zeker ten aanzien van de in dit artikel opgenomen bepaling.

Artikel 5 Veranderen wegen

a. Aansluiten weg

Een wegaansluiting is een aansluiting van een openbare of een niet-openbare weg op een andere openbare weg. De Wegenwet, die uitsluitend van toepassing is op openbare wegen, verstaat onder wegen mede: parallelwegen, fietspaden en andere verkeersbanen voor beperkt gebruik.

Bij het toestaan van nieuwe wegaansluitingen wordt een terughoudend beleid gevoerd. Hoe hoger de aan de weg toegekende categorie, des te terughoudender er wordt omgegaan met het toestaan van nieuwe aansluitingen.

Nieuwe aansluitingen op stroomwegen zijn bij hoge uitzondering toelaatbaar. In eerste instantie wordt gestreefd naar het aansluiten op het onderliggende wegennet.

Nieuwe aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn bij uitzondering toelaatbaar. De nieuwe aansluiting dient een positieve bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid.

Bij het verlenen van toestemming voor de wegaansluiting, wordt de beheersgrens door de wegbeheerder/toestemmende instantie vastgelegd in een overeenkomst en in het weginformatiesysteem. Indien er sprake is van doorsnijding van een ecologische verbindingszone, wordt bepaald op welke wijze uitvoering kan plaatsvinden.

De vormgeving van een wegaansluiting moet voldoen aan de door gedeputeerde staten vastgestelde inrichtingseisen. Voor elke categorie aansluiting buiten de bebouwde kom (publicatie 164 van de CROW: Handboek wegontwerp) en binnen de bebouwde kom (ASVV 2004) zijn algemene ontwerpuitgangspunten bepaald. Aanvragen voor ontheffingen worden getoetst aan de versie die op het moment van aanvraag geldt. Uitgangspunt bij bepalen van de uitzichtdriehoek is dat het voertuig dat voorrang moet verlenen, vanaf de wegaansluiting komend, op 5 meter vanaf de kantstreep zichtbaar is.

b. Bermsloten

Voor de verkeersveiligheid en de instandhouding van voorzieningen is een goede staat van onderhoud van de bermen van groot belang. Bermen en bermsloten als onderdeel van de weg zijn duidelijk herkenbare elementen in het landschap. De bermen en bermsloten zijn niet alleen functioneel voor de weg maar hebben ook een duidelijke functie voor de natuur en het milieu.

c. Overige handelingen

Dit is een 'vangnetbepaling'.

Het is verboden op of nabij de weg handelingen te verrichten die de constructie van de weg kunnen aantasten. Hierbij moet worden gedacht aan graafwerkzaamheden die het weglichaam ondermijnen en aan bronbemaling waardoor grondwater uit het weglichaam onttrokken wordt en de draagkracht van de ondergrond verzwakt kan worden.

Artikel 6 Uitwegen

In deze situatie gaat het om een perceel dat rechtstreeks aan een openbare weg grenst. De eigenaar/gebruiker van een perceel aan de openbare weg kan geen recht op een uitweg claimen.

Artikel 7 Beplanting

Om de veiligheid van het wegverkeer te verhogen moet het verkeer niet gehinderd worden door beplanting.

Ten eerste moet het doorrijprofiel vrij blijven van takken om letsel te voorkomen. Bovendien kunnen laaghangende takken door voertuigen van de beplanting afgereden worden en op de weg terecht komen waardoor obstakels voor het verkeer ontstaan. Dit geldt ook voor dode takken die uit de bomen waaien.

Artikel 8 Gebruik van de weg

Eerste lid, kabels en leidingen

Om de ondergrondse infrastructuur te reguleren, is het verboden kabels, buizen, duikers etc. in of onder de weg te leggen. Een uitzondering hierop vormen die nutsvoorzieningen, waarvoor bij wet een gedoogplicht is geregeld.

Alle aanbieders van openbare telecommunicatienetwerken en omroepnetwerken hebben op grond van de Telecommunicatiewet graafrecht. Met andere woorden: de beheerders van openbare gronden (waaronder de provincie) moeten kabels van deze aanbieders in hun grond gedogen. Wel moet de aanbieder van het openbare netwerk over de uit te voeren werkzaamheden naar overeenstemming streven met degene op wie een gedoogplicht rust over de plaats en wijze van de uitvoering van het werk.

Naast telecommunicatienetwerken en omroepnetwerken geldt voor andere leidingnetten van openbaar nut een gedoogplicht op grond van de Belemmeringenwet privaatrecht.

Aanbieders die een niet-openbaar netwerk aanleggen hebben geen graafrecht en hoeven niet te worden gedoogd. Voor deze categorie aanbieders gelden normaal de verbodsbepalingen met ontheffingsmogelijkheid van deze verordening.

Eerste lid, onder c

Hierbij moet ook gedacht worden aan (draaiende) bouwkransen die boven de weg uitsteken.

Tweede lid, onder b

In dit artikel gaat het om evenementen die niet onder het begrip “wedstrijd” als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 vallen. Bij evenementen valt te denken aan braderieën, bloemencorso's, marathons en optochten e.d.

Het plaatsen van verwijshorden kort voor en tijdens een te houden evenement wordt onder voorwaarden toegestaan. Het is niet toegestaan horden te plaatsen waarop evenementen worden aangekondigd die over enige tijd worden gehouden.

Artikel 9 Bouwwerken

Met dit artikel wordt beoogd ongewenste ontwikkelingen langs de weg adequaat te voorkomen.

In tegenstelling tot artikel 11 gaat het hier niet om een belemmering van vrij zicht, maar om eventuele wegverbeteringen mogelijk te maken.

De afstand van 10 meter geldt ook voor gronden die niet in eigendom zijn bij de provincie.

Artikel 10 Standplaats/verkooppunt/storten voorwerpen

a. Standplaatsen

Standplaatsen voor de verkoop aan verkeersdeelnemers kunnen verkeersonveilige situaties opleveren. Ontheffingverlening met daaraan verbonden voorschriften, is alleen mogelijk wanneer de verkeersveiligheid niet in het geding is.

b. Verkooppunt motorbrandstoffen

Voor stations buiten de provinciale wegen is een ontheffing voor een uitweg/weg naar de provinciale weg nodig. Voor stations die geheel of gedeeltelijk staan op tot de provinciale weg behorende grond is ontheffing voor dat specifieke gebruik van de weg vereist.

c. Voorwerpen/materialen

Bermen langs wegen worden ook gebruikt voor de tijdelijke opslag van bijvoorbeeld bouwmaterialen bij bouwactiviteiten aan woningen of bedrijven langs de weg. Ook worden caravans en auto's, bestemd voor de handel dan wel reparatie, langs de weg geplaatst. Verder wordt er veel afval in provinciale bermten gedumpt.

Artikel 11 Vrij zicht

Het doel van dit verbod is er voor te zorgen dat het noodzakelijke vrije zicht niet wordt belemmerd, dus daar waar het noodzakelijk wordt geacht vrije uitzichtshoeken en zichtlengtes te garanderen. Dit kan van belang zijn met betrekking tot die locaties waar wegen samenkomen en bij uitwegen. Een onbelemmerd (uit)zicht kan ook op andere plaatsen een vereiste zijn voor het veilig gebruik van de weg zoals in de binnenzijde van de bochten van een weg.

De lengte van het zogenaamde rijzicht en oprijzicht zijn opgenomen in de CROW-publicatie 164 'Handboek wegontwerp'.

Artikel 12 Schade aan de weg

Bij de in artikel 9 als voorbeeld genoemde bouwactiviteiten kan ook schade aan de weg ontstaan. Met behulp van dit artikel kan worden opgetreden tegen schade die door wat voor activiteit dan ook wordt veroorzaakt.

HOOFDSTUK 4 TOETSINGSKADER UITWEGEN

Met het in werking treden van de WABO komt de bevoegdheid van ontheffingverlening voor uitwegen naar provinciale wegen in de meeste gevallen te liggen bij de gemeenten. Omdat de WABO geen eigen toetsingskader voor uitwegen bevat, is noodzakelijk dat in de wegenverordening een zodanig toetsingskader wordt opgenomen. Het bevoegd gezag voor de toepassing van de WABO is aan dit toetsingskader gebonden.

De provinciale weg is bedoeld als verbindingsweg tussen (woon)kernen. (Nieuwe) uitwegen vormen een verstoring, zijn dan ook in beginsel ongewenst en dienen tot een minimum beperkt te worden. Het beleid van gedeputeerde staten is daarom in algemene zin gericht op reductie van het aantal erfaansluitingen op provinciale wegen.

Aan het toetsingskader liggen de volgende overwegingen en uitgangspunten ten grondslag:

- uitwegen zijn, vanwege de uitwisseling van verkeer, potentiële conflictpunten en verkeersonveilig;
- nieuwe uitwegen zijn in beginsel op provinciale gebiedsontsluitingswegen ongewenst en op provinciale stroomwegen niet toelaatbaar;
- Als er redenen zijn van dit beginsel af te wijken:
 - mag geen sprake zijn van het onevenredig vergroten van de verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld door onvoldoende zicht op en vanaf de weg of uitweg;
 - moet de vormgeving van een uitweg voldoen aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig.
- Nieuwe uitwegen zijn op erftoegangswegen toegestaan, indien deze op verkeersveilige wijze gesitueerd kunnen worden.

In het toetsingskader wordt uitgegaan van de CROW-richtlijnen. Richtlijnen van het CROW met betrekking tot zichthoeken, rijzicht en oprijzicht zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek, onder meer verricht door de SWOV. Het onderzoek is echter gedateerd (eind zestiger en begin zeventiger jaren). De technische ontwikkelingen in de automobiel- en bandenindustrie van de afgelopen dertig jaar zijn niet meegewogen bij het vaststellen van de richtlijnen. Elektronische hulpmiddelen (ABS, ESP, remassistent etc) en de kwaliteit van banden in relatie tot wegligging en remweg zijn positief van invloed op de voertuigbeheersing. Denkbaar is dat de ontwikkelingen kunnen leiden tot het verantwoord bijstellen van de richtlijnen. Zolang dit nog niet gebeurt worden de bestaande CROW richtlijnen gehanteerd.

Artikel 13 Algemeen

Een uitweg is, volgens de Duurzaam Veilig methodiek, vaak strijdig met de primaire functie van de provinciale wegen.

Het provinciale beleid ten aanzien van uitwegen, en de uitvoering daarvan, is primair gericht op de functie van de weg. Een argument om uitwegen niet zonder meer toe te staan is dat bij aanwezigheid van veel uitwegen het attentieniveau van de weggebruiker op plaatsen waar daadwerkelijk uitwisseling plaatsvindt, niet optimaal is.

Artikel 14 Gebruik van de uitweg

De inrichting van een uitweg wordt voor een belangrijk deel bepaald door het gebruik van die uitweg. Bij gebruik van de uitweg kunnen we de volgende categorieën onderscheiden:

- a. Erfontsluiting huis of landerij (<10 manoeuvres/dag voornamelijk personenauto's);
- b. Klein bedrijf;
- c. (Transport)bedrijf; bedrijf waar veel vrachtverkeer naar toe gericht is;
- d. Detailhandel; verkooppunt dat autoverkeer aantrekt.

Een uitweg voor particulier gebruik is gedimensioneerd op personenauto's. Bij (transport)bedrijven moeten de breedte en boogstralen groot genoeg zijn om de uitweg met een vrachtauto te berijden. Bij een verkooppunt dat autoverkeer aantrekt speelt naast inrichting ook de hinder die het verkeer op de hoofdrijbaan ondervindt een belangrijke rol.

Wijzigt het gebruik, dan moet ook de inrichting aangepast worden en dient een nieuwe aanvraag om ontheffing te worden ingediend.

Artikel 15 Aantal uitwegen

Verkoop van een perceelsgedeelte of een kadastrale splitsing van een perceel betekent niet dat automatisch een extra ontheffing verleend wordt. Er wordt door gedeputeerde staten zoveel mogelijk aangestuurd op een gezamenlijke uitweg. Bij de beoordeling van de aanvraag wordt eerst bekeken of er gebruik kan worden gemaakt van de bestaande uitweg. Het perceel en ook de perceelsgedeelten hebben altijd gebruik gemaakt van de bestaande uitweg. Het ontbreken van een recht van overpad kan geen reden zijn om een nieuwe uitweg toe te staan, omdat dit bij het tot stand komen van de splitsing geregeld kan worden.

Artikel 16 Binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het gemeentelijke beleid voor uitwegen. Dit houdt in dat, indien er geen mogelijkheid bestaat op ontsluiting via het onderliggend wegennet of ontsluiting via een gezamenlijke uitweg, een uitweg naar de provinciale weg wordt toegestaan.

Artikel 17 Buiten de bebouwde kom

De verkeersveiligheid komt o.a. in gevaar indien:

- het zicht op en zicht vanaf een uitweg onvoldoende is. De bepaling van onvoldoende zicht ligt vast in ontwerprichtlijnen;
- het een wegsituatie betreft die in de ongevallenregistratie bekend staat als “Black Spot”;
- het gebruik van de uitweg niet aansluit op het type weg en de intensiteit van het verkeer op die weg.

Bij de beoordeling van het gebruik van de weg in combinatie met het soort weg en de intensiteit van het verkeer op die weg spelen de volgende vragen een rol:

- Maken veel of weinig voertuigen gebruik van de uitweg? Welke hinder ondervindt het verkeer op de hoofdweg daarvan?
- Wordt de uitweg uitsluitend door personenauto's gebruikt of ook door vrachtwagens / autobussen (dimensionering van uitweg en boogstralen)?
- Wordt de uitweg altijd vooruitrijdend verlaten? (achteruitrijdend verkeer veroorzaakt manoeuvres op de hoofdweg en is dus gevaarlijk).

Bij gebiedsontsluitingswegen wordt er gestreefd naar een bundeling van aansluitingen op één punt.

Artikel 18 Nabijheid verkeersregelinstallatie (VRI)

Uitwegen op korte afstand van een met verkeerslichten geregeld kruispunt kunnen de werking van de VRI nadelig beïnvloeden. Het is niet raadzaam uitwegen toe te staan op een afstand korter dan de lengte van de opstelvakken van het kruispunt.

Artikel 19 Inrichtingseisen

Voor elke categorie uitweg buiten de bebouwde kom (publicatie 164 van de CROW: Handboek wegontwerp) en binnen de bebouwde kom (ASVV 2004) zijn algemene ontwerpuitgangspunten bepaald. Gedeputeerde staten kunnen bij nadere regels inrichtingseisen vaststellen. Aanvragen voor ontheffingen worden mede getoetst aan deze nadere regels.

Uitgangspunt bij het bepalen van de uitzichtdriehoek is dat het voertuig dat voorrang moet verlenen, vanaf de uitweg komend, op 2,5 meter vanaf de kantstreep zichtbaar is.

Artikel 20 Belangen

Uitwegen die niet aan het toetsingskader voldoen worden in beginsel niet toegestaan. Een ontheffing is bij zeer hoge uitzondering mogelijk, indien er sprake is van zeer grote economische of (inter)nationale belangen. Onder deze belangen vallen niet alleen concrete financiële opbrengsten, maar ook zaken als toeristische relevantie.

Daarnaast kunnen zich situaties voordoen waarbij een ander belang het belang van de verkeersveiligheid overstijgt. In dat geval kan precies aangegeven worden waar en om welke reden afgeweken wordt. Dit zou kunnen zijn:

- Laanbeplanting, op grond van landschappelijke of cultuurhistorische waarden;
- Bebouwing langs wegen binnen de bebouwde kom moet om planologische redenen op één lijn liggen (analoog aan criteria die de Wet geluidhinder stelt bij toekenning hogere geluidbelasting).

Mocht door andere belangen (bijv. behoud van bomenrij) de zichtlengte niet gewaarborgd worden, kan in het uiterste geval naar alternatieven (bijv. spiegels e.d.) worden gekeken.

Artikel 22 Omgevingsvergunning

De WABO bepaalt in artikel 2.2, eerste lid onder e, dat voor zover ingevolge een bepaling in een provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist om een uitweg te maken, te hebben of te veranderen of het gebruik daarvan te veranderen, een zodanige bepaling geldt als een verbod om een project, voor zover dat geheel of gedeeltelijk uit die activiteiten bestaat, uit te voeren zonder omgevingsvergunning.

In de meeste gevallen zijn burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de uitvoering plaatsvindt bevoegd om te beslissen op de aanvraag. Zij moeten alvorens een omgevingsvergunning te verlenen, te wijzigen, te weigeren of in te trekken, advies vragen aan gedeputeerde staten over het ontwerp van de beschikking. Gedeputeerde staten adviseren aan de hand van het toetsingskader dat in de wegenverordening is vastgelegd.

In het geval gedeputeerde staten zelf bevoegd zijn de aanvraag te behandelen, dan is hun besluit op die aanvraag juridisch te kwalificeren als een besluit op een aanvraag om een omgevingsvergunning.

Artikel 23 Ontheffing

In het eerste lid is de formele bevoegdheid van gedeputeerde staten vastgelegd. Het tweede lid bepaalt dat een ontheffing onder beperkingen kan worden verleend en dat aan de ontheffing voorschriften kunnen worden verbonden. Over het algemeen zal dit een selectie zijn uit de algemene voorschriften die voor een aantal onderwerpen aan de (op te stellen) beleidsregels / interne richtlijnen zijn (worden) toegevoegd. In specifieke gevallen kunnen tevens bijzondere voorschriften worden opgenomen. Een ontheffing kan worden gewijzigd of ingetrokken. In het derde lid is aangegeven in welke gevallen hiervan sprake kan zijn.

Voor werken die verband houden met algemene nutsvoorzieningen, bijvoorbeeld de gas-, water- en elektriciteitsvoorzieningen, kunnen gedeputeerde staten een algemene ontheffing verlenen, waarin voor de uitvoering van incidentele werken het vereiste van goedkeuring kan worden gesteld.

Deze algemene ontheffingen bevatten de algemene voorschriften en beperkingen die van belang zijn voor de betrokken werken en geven voor elk incidenteel werk een zodanige regeling (het verlenen door gedeputeerde staten van een goedkeuring), dat een vlotte wijze van afhandeling mogelijk is.

Artikel 24 Overtreding

Naast de mogelijkheid om bestuursrechtelijk tegen overtredingen van voorschriften op te treden, door middel van de oplegging van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom, kan in het kader van de opsporing ook strafrechtelijk worden opgetreden. Voor de bepaling van de strafmaat is de provincie gebonden aan artikel 150 van de Provinciewet.

Handelen zonder een vereiste omgevingsvergunning of in strijd met voorschriften van een omgevingsvergunning wordt aangemerkt als een overtreding waarop de Wet economische delicten van toepassing is.

Artikel 25 Toezicht

Toezichthouders moeten expliciet door gedeputeerde staten worden aangewezen. Alleen in dat geval kunnen zij gebruik maken van de in titel 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht opgenomen bevoegdheden. Bij de uitoefening van de toezichthoudende taak moeten de aangewezen ambtenaren ook een legitimatiebewijs bij zich hebben dat is uitgegeven door gedeputeerde staten. Op het bewijs moet een foto staan; ook moeten de naam en de functie (hoedanigheid) van de ambtenaar worden vermeld. Op verzoek dient de toezichthouder het bewijs direct te tonen.

Toezicht is te onderscheiden van opsporing. Toezichthouders kunnen tevens zijn aangewezen als opsporingsambtenaar. In dat geval is het, zowel met het oog zowel op de rechten van de belanghebbende, respectievelijk verdachte, als op de verhouding tot het Openbaar Ministerie, van belang dat zoveel mogelijk duidelijk is wanneer sprake is van toezicht en wanneer van opsporing.

In de straf- en handhavingsbepalingen is niet de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom opgenomen. Deze bevoegdheid vloeit rechtstreeks voort uit artikel 122 van de Provinciewet. In de afdelingen 5.3.1 en 5.3.2 van de Algemene wet bestuursrecht zijn nadere bepalingen over de toepassing van deze bestuursrechtelijke sanctiemiddelen opgenomen.