Zandwegen nota Winterswijk

December 2021

Verantwoording

Titel	Zandwegen nota Winterswijk
Subtitel	December 2021
Projectnummer	51005559
Referentienummer	NL21-648800269-12831
Revisie	D2
Datum	16-12-2021
Auteur	Eline Koomans van den Dries
E-mailadres	Eline.koomansvandenDries@sweco.nl
Gecontroleerd door	Marc van Gemert
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Peter van Ossenbruggen
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Probleemstelling 4
1.3 Uitgangspunten 4
1.4 Leeswijzer 5
2 Kaders en randvoorwaarden 6
2.1 Nationaal beleid 6
2.2 Provinciaal beleid 6
2.3 Gemeentelijk beleid 6
2.4 Belangen 7
3 Beleid en beheer 9
3.1 Beleid en beheer cyclus 9
4 Structureel onderhoud 11
4.1 Huidige situatie 11
4.2 Gewenste situatie 11
4.3 Financiële gevolgen 12
5 Stappenplan afhandeling klachten 13
5.1 Inventarisatie areaal 13
5.2 Vaste data 13
5.3 Variabele data 13
5.4 Ontwikkeling maatregelenpakket 14
5.5 Afweging 15
6 Conclusie en advies 16

Bijlage 1 De beheercirkel
Bijlage 2 Afwegingsmatrix
Bijlage 3 Kaartmateriaal

1 Inleiding

Winterswijk heeft circa 123 km on- en halfverharde wegen in beheer in het buitengebied. Het totale areaal in het buitengebied is 338 km, dit betekent dat ongeveer een derde van het areaal uit onverhard (zandwegen) en halfverharding bestaat. Het gebruik van deze onverharde en halfverharde wegen verandert. Er is meer recreatief verkeer en door functieverandering van aanliggende percelen verandert de bedrijvigheid wat weer resulteert in zwaarder en meer verkeer.

Voor het behoud van het karakter en de specifieke charme van het nationaal landschap dienen zandwegen ook echt zandwegen te blijven en niet verhard te worden met gravel, keien of puin (halfverharding). De kernkwaliteiten van het landschap dienen behouden te worden voor de volgende generaties.

1.1 Aanleiding

De gemeente Winterswijk heeft nog geen beleidsplan zandwegen. De laatste jaren neemt het gemotoriseerde verkeer op de zandwegen toe door functieveranderingen in het buitengebied. Dit resulteert in meer klachten van bewoners. Tot nu toe worden de klachten individueel behandeld maar de gemeente heeft behoefte aan een eenduidige oplossing. Hierdoor wordt het mogelijk om consequent een afweging te kunnen maken bij het treffen van maatregelen rond het gebruik en beheer van deze wegen. Het huidige beleid ten aanzien van de zandwegen is het behouden van de zandwegen vanwege de cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

1.2 Probleemstelling

Het probleem met betrekking tot de zandwegen en halfverharde wegen en paden bestaat uit meerdere componenten die hieronder zijn opgesomd.

- De functie van de weg verandert, bijvoorbeeld doordat er meer bebouwing aan de weg staat, hierdoor wordt de weg intensiever en door ander verkeer (zwaarder verkeer) bereden.
- De ontsluiting wordt onvoldoende meegenomen in de afwegingen bij wijzigingen van het bestemmingsplan, functieveranderingen en vergunningaanvragen.
- De klimaatverandering zorgt voor meer natte en droge perioden. Bij nattigheid veroorzaakt hard rijden diepe sporen en kuilen in de weg. Bij aanhoudende droogte hebben bewoners last van stofwolken en bij harde wind waait er veel zand van de weg. Waardoor er regelmatig nieuw zand aangebracht moet worden.
- Toenemende vraag om onverharde en halfverharde wegen te verharden.
- Er zijn tegenstrijdige belangen met betrekking tot de cultuur-historische waarde, landschap en ecologie.
- Keuzes die gemaakt worden voor het behoud van het landschappelijk karakter van de wegen zijn tegenstrijdig met het verbeteren van de integrale routestructuur en de functieverandering. Recreatie wordt vanuit de gemeente gestimuleerd waardoor er meer opkomende, op toerisme gerichte, ondernemingen komen (zoals B&B, camping, landwinkels en dergelijke) en dus meer verkeer.
- Multifunctioneel gebruik van onverharde en halfverharde wegen leidt tot een hogere onderhoudsfrequentie om de wegen begaanbaar te houden voor andere gebruikers als auto en fiets.
- Meerdere onveilige situaties bij recreatief gebruik door slechte staat van de wegen.

1.3 Uitgangspunten

Voor het opstellen van de zandwegennota worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het beleid wordt gesteund door bestaande plannen.
- Het beleid heeft betrekking op alle openbare wegen conform de wegenlegger (onderdeel van de wegenwet).
- Het beleidsplan wordt afgestemd op het bestaande beleid van andere disciplines zoals recreatie en toerisme, ecologie en landschap en mobiliteit.
- Het beleid houdt rekening met de verschillende belangen.
- Het beleid geeft inzicht in de functie van zandwegen.

- Het beleid brengt de eisen ten aanzien van gebruik en beheer in kaart.
- Het beleid zorgt voor een praktische aanpak bij het oplossen van vraagstukken rondom zandwegen.

1.4 Leeswijzer

In dit beleidsplan wordt onderscheid gemaakt tussen twee sporen beleid die beiden betrekking hebben op onverharde wegen. Deze twee sporen zijn:

- structureel onderhoud;
- structurele klachtenafhandeling.

Deze beide sporen worden in losse hoofdstukken besproken. Allereerst is er een overkoepelend hoofdstuk met de kaders & randvoorwaarden en beleid & beheer. Deze gelden voor beide sporen. Het structureel onderhoud wordt in hoofdstuk 4 behandeld. Hierin wordt de huidige situatie omtrent het onderhoud toegelicht, de gewenste situatie en de financiële gevolgen die de gewenste situatie heeft.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de structurele afhandeling van de klachten. Hiervoor zijn afwegingsmatrixen (bijlage 2) opgesteld aan de hand van opgestelde kaders. Deze kaders (de data) wordt in de eerste paragrafen behandeld, vervolgens wordt het maatregelenpakket toegelicht.

2 Kaders en randvoorwaarden

In artikel 16 van de wegenwet staat dat *"De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat."* Daarom onderhoudt de gemeente ook de zandwegen volgens een bepaalde onderhoudsstrategie. Deze strategie is afhankelijk van de functie van de weg en de weersomstandigheden.

2.1 Nationaal beleid

In de structuurvisie infrastructuur en ruimte beschrijft het rijk drie doelen voor de periode tot 2028

- verbetering concurrentiekracht;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefomgeving, milieu en water.

De verbetering van de concurrentiekracht (internationale bereikbaarheid) en de bereikbaarheid hebben geen directe relatie met het landelijk beleid. Bij de verbetering van de leefomgeving, milieu en water wordt aandacht besteed aan het waarborgen van cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Het rijk heeft in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'nationale landschappen'. Deze landschappen weerspiegelen gezamenlijk de diversiteit van de Nederlandse Cultuurgeschiedenis. Winterswijk is een van deze twintig gebieden. Dit om de kleinschalige openheid, het groene karakter en microreliëf.

Daarnaast wordt in de structuurvisie infrastructuur en ruimte ook invulling gegeven aan welke gebieden en netwerken voor Nederland van grote ecologische betekenis zijn. Denk hierbij aan bijvoorbeeld natura2000-gebieden. In de op te stellen beleidsuitgangspunten en beheermaatregelen moet rekening gehouden worden met de ligging van de wegen in deze gebieden.

Wetten:

- Burgerlijk Wetboek (algemene zorgplicht);
- Wegenwet (onderhoud);
- Wegenverkeerswet (verkeersregels);
- Wet milieubeheer.

Algemene richtlijnen:

- Bouwstoffenbesluit;
- Wet basisregistratie grootschalige topografie;
- CROW-richtlijnen.

2.2 Provinciaal beleid

Een van de zeven pijlers in de omgevingsvisie van de provincie Gelderland is de bereikbaarheid van de provincie. De provincie wil blijven faciliteren dat mensen elkaar ontmoeten en bereiken. Voor het beheer aan de wegen geldt dat dit zo schoon en duurzaam mogelijk gebeurt, een voorwaarde die ook aan partners wordt meegegeven.

Daarnaast heeft de provincie op het gebied van de kwaliteit van het landschap twee gebieden te weten het Gelder natuurnetwerk (GNN) en de Groen Ontwikkelingszone (GO) deze worden beschermd tegen aantasting van de kernkwaliteiten. Deze kernkwaliteiten zijn: de natuurwaarden, de potentiële waarde en de omgevingscondities.

2.3 Gemeentelijk beleid

In het coalitieakkoord is opgenomen dat het specifieke karakter van het buitengebied en het nationaal landschap behouden dienen te worden. Zandwegen blijven zandwegen en worden niet (half)verhard. In de

omgevingsvisie worden er beleidskeuzes gemaakt voor het beschermen van bijzondere landschapselementen waaronder de zandpaden. Deze worden vastgelegd in de atlas omgevingskwaliteit.

Keuzes in de omgevingsvisie hebben direct invloed op het beheer van de onverharde wegen in het buitengebied.
Het onderhoud dient gericht te zijn op multifunctioneel gebruik, waarbij belangen als het landschappelijk karakter botsen met bereikbaarheid, comfort en veiligheid.
Voorlopig worden nergens zandwegen verhard. De zandwegen zijn beeldbepalend en cultuurhistorisch en toeristisch waardevol. Op plekken waar de functie en het gebruik niet meer met elkaar in overeenstemming is en maatregelen nodig zijn, wordt in dit beleidsplan een afwegingskader gemaakt.

2.4 Belangen

In deze paragraaf worden de verschillende belangen toegelicht. De belangen vanuit de gemeente, de inwoners en andere belanghebbenden worden hier samengebracht. De belangen zijn een inventarisatie en zijn niet per definitie het beleid.

Natuur en landschap

Cultuurhistorie

Zandwegen worden al eeuwenlang als verbindingsroute gebruikt. Veel van deze verbindingswegen zijn nog steeds terug te zien in de gemeente Winterswijk. Zandwegen zijn van belang voor de cultuurhistorische waarde omdat dit de historische verbintenis is tussen de dorpen en het landschap. Het gegeven dat veel van deze wegen nog uit zand bestaan is van groot belang voor de beleving van het landschap en de geschiedenis.

Ecologisch bermbeheer

Binnen de gemeente Winterswijk wordt gewerkt met ecologisch bermbeheer. Dit is natuurlijk goed voor de natuur maar kan ook een beperking hebben met betrekking tot de afwatering van de weg. Wanneer de weg geschaafd wordt en lager komt te liggen, beperken de hogere bermen de afwatering waardoor er meer schade ontstaat. Een afweging tussen ecologisch bermbeheer en het beheren van de bermen is dus van cruciaal belang.

Bereik- en begaanbaarheid

De bereikbaarheid heeft voor bedrijven vooral een economisch belang waar bij woningen dit voornamelijk een sociaal belang heeft. Voor hulpverleners is een goede bereikbaarheid van elke bestemming essentieel.

De begaanbaarheid van zandwegen hangt sterk samen met de weersomstandigheden. Om dit tot een minimum te beperken is een goede afwatering sterk van belang. Het onderhoud aan bermen en sloten is dan ook van essentieel belang voor het beperken van meerdere schades op de weg.

Het gebruik van zandwegen vraagt om een aangepaste rijstijl en snelheid. Niet alleen om stofoverlast te beperken maar ook vanwege kuilen en gaten in de weg.

Recreatie

Winterswijk is een aantrekkelijk gebied voor recreanten. Vele mensen genieten van de omgeving te voet of met de fiets. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande netwerk van wegen en paden die onder andere zijn ontstaan door de eigenaren van Scholten-boerderijen met hun pachters en knechten. Het gebied zit dan ook vol met houtwallen, beekjes, essen, bossen en landerijen. Vanuit het beleid blijft het belang om dit te behouden.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de gebieden die gelegen zijn aan een zandweg worden vooral in negatieve zin beïnvloed door:

- de weersomstandigheden, bij droog weer stof, bij nat weer veel modder en kuilen;
- de verkeersomstandigheden zoals sluipverkeer, snelheid en zwaar verkeer.

Vooral de gebruikers en bewoners van de zandwegen hebben een belang bij het tegengaan van deze effecten. De meeste klachten die binnen komen gaan over de begaanbaarheid van de weg en het stuiven.

Verkeersveiligheid
Het belang van verkeersveiligheid wordt uitgedragen op zowel nationaal, provinciaal als gemeentelijk niveau. Om onveilige situaties goed aan te kunnen pakken is een registratie van verkeersintensiteiten en verkeersongelukken van groot belang.



Dollemansweg

3 Beleid en beheer

3.1 Beleid en beheer cyclus

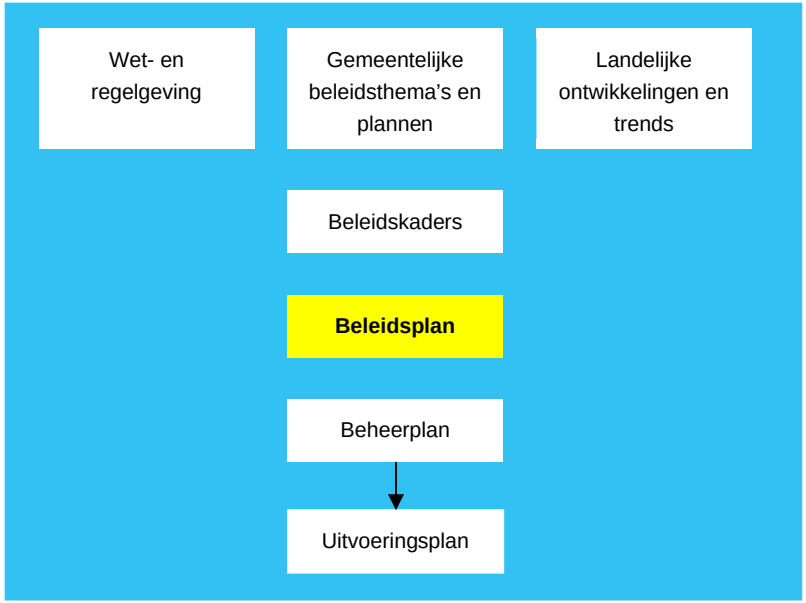
Het proces voor beheer heeft Sweco vormgegeven met de beheercirkel. Met de beheercirkel, gebaseerd op de Roos van IamPro, wordt het beheer op een gestructureerde en overzichtelijke wijze vormgegeven. De visualisatie van de beheercirkel is hieronder weergegeven. De uitgebreide beheercirkel is opgenomen in bijlage 1.



In de procesbeschrijving hiernaast zijn de verschillende onderdelen weergegeven die leiden tot een beleidsplan. Op basis van vigerende wet- en regelgeving, gemeentelijke kaders en landelijke ontwikkelingen worden beleidskaders vastgesteld en vastgelegd in een beleidsplan. Zoals al eerder in hoofdstuk 2 besproken.

De beheersystematiek omvat de volgende hoofdtaken:

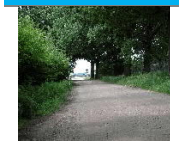
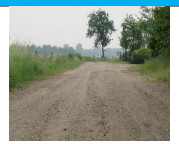
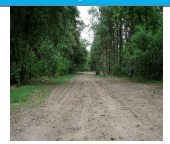
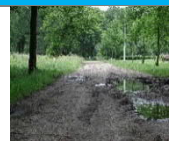
- Verzamelen en actueel houden van gegevens van de wegen en paden.
- Vaststellen van budgetten en prioriteiten door de raad (beleidsplan).
- De kwaliteit bepalen aan de hand van een schouw.
- Opstellen en uitvoeren van het vastgestelde beheerplan met gestelde randvoorwaarden.



Sinds 2007 wordt de kwaliteit van de openbare ruimte gedefinieerd door deze te beschrijven met behulp van kwaliteitsbeelden. Daarbij worden vijf kwaliteitsniveaus gedefinieerd. In de 'Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018' (CROW-publicatie 380) zijn deze niveaus beschreven voor alle objecten in de openbare ruimte.

Kwaliteitsniveau			Omschrijving systematiek
Zeer slecht	D		Achterstallig onderhoud
Slecht	C		Richtlijn is overschreden → binnen 2 jaar onderhoud
Matig	B		Waarschuwingsgrens bereikt → binnen 5 jaar onderhoud
Goed	A		Enige schade, maar waarschuwingsgrens nog niet bereikt
Zeer goed	A+		Helemaal geen schade

Hieronder staat een voorbeeld van een beeldmeetlat uit CROW-publicatie 380 voor het schadebeeld oneffenheden in een open ongebonden verharding.

A+	A	B	C	D
				
Er zijn geen oneffenheden.	Er zijn lichte oneffenheden.	Er zijn enige oneffenheden.	Er zijn aanzienlijke oneffenheden.	Er zijn veel ernstige oneffenheden.

Op basis van de beeldmeetlat wordt een gewenst niveau aangegeven. Kwaliteitsniveau D kan geen ambitieniveau zijn. Voor de gemeente Winterswijk is gekozen voor ambitieniveau C.

Daarnaast is in de werkomschrijving voor de onderhoudsdienst opgenomen welke indicatoren voor onderhoud er zijn. Dit zijn de volgende: spoorvorming, gaten/kuilen en ernstige plasvorming die normaal gebruik door bestemmingsverkeer of hulpdiensten belemmerd. De exacte planning van het onderhoud is afhankelijk van de kwaliteitsontwikkeling van een weg.



Bessinkgoorweg - winter 2017

4 Structureel onderhoud

Zoals in hoofdstuk 1 al is toegelicht wordt er in dit beleidsplan onderscheid gemaakt tussen structureel omgaan met klachten en het structurele onderhoud. In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op het structurele onderhoud.

4.1 Huidige situatie

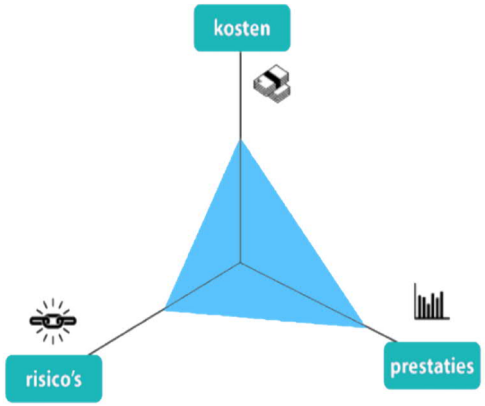
De gemeente Winterswijk onderhoudt de zandwegen nu deels structureel en deels ad hoc. In het voorjaar worden alle wegen en paden geschaafd. In het najaar worden de wegen en paden bekeken via een schouw. Op basis van deze schouw wordt er indien nodig een onderhoudsmaatregel bepaald en uitgevoerd. In de tussenliggende perioden komen er klachten binnen. Wanneer er klachten zijn wordt de weg bekeken en wordt een onderhoudsmaatregel bepaald. Over het algemeen wordt er dus 1 tot 2 keer per jaar geschaafd.

Het totale budget voor onderhoud aan onverharde paden is € 132.200,00. Voor halfverhardingen is dit € 82.800,00. In onderstaande tabel wordt verder ingegaan op wat dit dan inhoudt.

Areaal	Budget	Kosten/areaal
Onverhard	€ 132.200,00	
285.200 m²		€ 0,46 /m²
80 km		€ 1.652,00/km
Halfverhard	€ 82.800,00	
143.000 m²		€ 0,58/m²
43 km		€ 1.925,00/km

4.2 Gewenste situatie

De gemeente Winterswijk wil naar een situatie waarbij gewenste prestaties, acceptabele risico's en de benodigde kosten in goede balans zijn. Om dit te bereiken is het vaststellen van heldere kaders van belang. Kaders op het gebied van prestatie, kosten en risico's worden met het beleidsplan door de raad vastgesteld en geven richting aan de uitvoering.



Het beleidsplan onderbouwt welk budget nodig is om aan de prestatie te voldoen en welke risico's hierbij aanvaard worden.

De gemeente Winterswijk wil naar structureel onderhoud. Daarbij wordt er meer geschouwd (driemaal per jaar) waardoor klachten beperkt worden. In plaats van standaard eenmaal per jaar schaven wordt er vaker naar de kwaliteit van de wegen en paden gekeken en wordt het onderhoud daarop aangepast. Dit betekent dat niet elke weg hetzelfde onderhoud krijgt. Concreet wordt het beleid dan:

- driemaal per jaar schouwen (voorjaar, najaar, winter);
- maatregelbepaling:
  - geen maatregel;
  - schaven en profileren van de weg;
  - aanpassing weg ten behoeve van afwatering;
  - combinatie van bovenstaande maatregelen.

4.3 Financiële gevolgen

Om de zandwegen te beheren zijn budgetten nodig voor het dagelijks en regulier onderhoud. Hiervoor zijn drie scenario's doorgerekend:

- de huidige onderhoudsstrategie handhaven;
- intensiveren onderhoud;
- betere afwatering van de weg.

Scenario 1 – Huidige strategie handhaven

Beschrijving: De huidige onderhoudsstrategie is 1 tot 2 keer per jaar schaven. Daarnaast wordt het onderhoud op basis van meldingen uitgevoerd.

Gevolgen: Geen onderhoud op basis van kwaliteit maar op basis van technische noodzaak en veiligheid. Dit leidt tot hogere kosten voor klein onderhoud omdat klachten niet voorkomen worden.

Risico: Kans op aansprakelijkheid bij ongevallen door slechte staat van de weg.

Kosten: Onverharde wegen: € 0,46/m^2/jaar
Halfverharde wegen: € 0,58/m^2/jaar

Totale kosten: € 215.000,00

Scenario 2 – Intensiveren onderhoud

Beschrijving: Driemaal per jaar schouwen (voorjaar, najaar, winter) om vervolgens aan de hand van de schouw en veiligheidsafwegingen de maatregelen te bepalen.

Gevolgen: De kans op incidenteel onderhoud wordt verkleind. De kwaliteit wordt ten opzichte van de huidige situatie verbeterd.

Risico: Door weersomstandigheden kan het nog steeds voor komen dat er incidenteel onderhoud nodig is. Extra kosten door schade aan de wegen door het weer kan voorkomen.

Kosten: Onverharde wegen: € 0,64/m^2/jaar.
Halfverharde wegen: € 0,78/m^2/jaar.

Totale kosten: € 295.200,00.

Scenario 3 – Afwatering van de weg

Beschrijving: In het derde scenario worden er naast 1 tot 2 keer per jaar schaven extra maatregelen uitgevoerd ten behoeve van de afwatering van de weg.

Gevolgen: De afwatering van de weg heeft grote gevolgen voor de klachtenvermindering. De afwatering van de weg kan aangepakt worden op verschillende manieren maar heeft zeker gevolgen voor het bermbeheer. Dit moet dus afgestemd worden op het beleid met betrekking tot het ecologisch bermbeheer.

Risico: Meer onderhoud aan bermen is van invloed op het ecologisch bermbeheer. Een goede afstemming verminderd het risico.

Kosten: Onverharde wegen: € 0,91/m^2/jaar
Halfverharde wegen: € 1,14/m^2/jaar

Totale kosten: € 423.600,00

In onderstaande tabel staat een samenvatting van de drie verschillende scenario's en wordt aangegeven wat de verschillen zijn.

	Onverhard totaal bedrag	**Halfverhard totaal bedrag**	**Onverhard meerkosten t.o.v. scenario 1**	**Halfverhard meerkosten t.o.v. scenario 1**
Scenario 1	€ 132.200,00	€ 82.800,00	n.v.t.	n.v.t.
Scenario 2	€ 183.100,00	€ 112.100,00	€ 50.900,00	€ 29.300,00
Scenario 3	€ 260.700,00	€ 162.900,00	€ 128.500,00	€ 80.100,00

5 Stappenplan afhandeling klachten

Zoals in de inleiding is aangekaart wordt in dit beleidsplan onderscheid gemaakt tussen het structureel omgaan met klachten en het structurele onderhoud. Om consequent om te kunnen gaan met de klachten wordt in dit hoofdstuk de afwegingsmatrix toegelicht. De bijgevoegde afwegingsmatrix (bijlage 2) is kaderstellend en hier kan beargumenteerd van afgeweken worden.

5.1 Inventarisatie areaal

De vaste en variabele data is voorafgaand aan het opstellen van de matrix geïnventariseerd. Hiervoor zijn alle gegevens op kaart gezet. In bijlage 3 zijn de volgende kaarten opgenomen:

- wegen waaraan campings liggen;
- wegen waar ecologisch bermbeheer van toepassing is;
- menroutes;
- wegen met woningen;
- wegen met bedrijven;
- fietsroutes en fietspaden;
- wegen met meldingen.

Deze kaarten ondersteunen de database en de afwegingsmatrix bij het nemen van de beslissing.

5.2 Vaste data

Allereerst wordt er gekeken naar de vaste gegevens die van invloed zijn op de weg waar een klacht of een vraag over is. Hiervoor worden de volgende vragen gesteld:

- Is de weg onaangetast, heeft de weg nog de originele ligging?
- Is de weg aangelegd voor 1950?
- Ligt de weg in een Natura2000-gebied?
- Ligt de weg in een gebied van het Gelders Natuurnetwerk
- Wordt er ecologisch bermbeheer toegepast?

De eerste twee vragen betreft de cultuurhistorie. Allereerst wordt er gekeken naar de verharding, half verharde wegen zijn al aangetast en dus minder belangrijk voor de cultuurhistorie. Vervolgens wordt er naar het aanlegjaar gekeken. Alles voor 1950 komt in aanmerking voor cultuurhistorie, alles na 1950 niet.

De volgende vraag is of de weg onderdeel uitmaakt van Natura2000 en Gelders Natuurnetwerk gebieden. Als dit het geval is, valt het verharden van de weg in principe af. Alleen wanneer er zwaarwegende argumenten zijn kan in het kader van de natuurbeschermingswet en/of flora- en faunawet een ontheffing/vergunningsprocedure in gang worden gezet.

De laatste vraag is of er ecologisch bermbeheer wordt toegepast. Is dit het geval dan komen alleen maatregelen in aanmerking die geen afbreuk doen aan de flora en fauna in de bermen.

5.3 Variabele data

De variabele data bepaald per klacht welk maatregelenpakket van toepassing is. De volgende vragen worden gesteld over de variabele data:

- Betreft het een voetpad, een fietspad of een hoofdrijbaan?
- Zijn bedrijven/woningen alleen maar bereikbaar via één route?
- Maakt het pad onderdeel uit van een fietsroute?
- Staan er woningen aan het pad?
- Staan er agrarische bedrijven aan het pad?
- Staan er campings aan het pad?

5.4 Ontwikkeling maatregelenpakket

De gemeente Winterswijk onderhoudt de zandwegen nu door deze één tot twee keer per jaar te schaven en te profileren. Dit onderhoud is niet toereikend en levert nog steeds klachten op. Om hier wat aan te doen is een afwegingsmatrix opgesteld (bijlage 2). De volgende maatregelen zijn in het maatregelenpakket opgenomen:

- het verbeteren van de structuur van de zandweg;
- het geheel afsluiten van de weg of een wegvak;
- selectief afsluiten (bestemmingsverkeer);
- aanbrengen knip (twee doodlopende wegen);
- eenrichtingsverkeer;
- snelheidsremmende maatregelen;
- uitbreiding van het netwerk;
- aanbrengen halfverharding;
- aanpassen afwatering.

Hieronder wordt per maatregel een toelichting gegeven.

Het verbeteren van de structuur van de zandweg
Door regelmatiger en meer onderhoud uit te voeren wordt de structuur verbeterd. Naast intensiveren van het onderhoud zijn er ook nieuwe producten op de markt zoals no-dust die een binding aanbrengt op de bodemstof. Deze maatregelen hebben verder geen gevolgen voor natuur, landschap en cultuurhistorie.

Het geheel afsluiten van een weg of wegvak
Het volledig afsluiten van zandwegen voor gemotoriseerd verkeer behoeft alleen een fysieke maatregel. Hiervoor is echter wel een verkeersbesluit nodig. Deze optie is echter alleen mogelijk wanneer er geen bedrijven of woningen aan de weg liggen of dat er voor de bedrijven en woningen een alternatieve route is.

Selectief afsluiten
Het betreft hier het afsluiten van een weg(gedeelte) die vervolgens alleen bereikbaar is voor bestemmingsverkeer. De afsluiting vindt dan plaats met bebording. Het selectief afsluiten is wel moeilijk te handhaven, waardoor de maatregel minder effectief is dan een gehele afsluiting. Ook voor het selectief afsluiten van een weg(gedeelte) is een verkeersbesluit nodig.

Aanbrengen knip
Het aanbrengen van een knip houdt in dat er twee doodlopende wegen worden gecreëerd. Dit wordt gedaan met een fysieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers, wandelaars en ruiters kunnen nog steeds gebruik maken van de doorgaande route. Met name tegen sluipverkeer is dit een goed alternatief.

Eenrichtingsverkeer
Door het instellen van eenrichtingsverkeer worden de verkeersintensiteiten teruggebracht. Net als bij het selectief afsluiten is het handhaven van deze maatregel lastig.

Snelheidsremmende maatregelen
Onverharde wegen hebben de uitstraling om langzaam op te rijden, echter gebeurt dit lang niet altijd. Om de lage snelheid verder te stimuleren kunnen snelheidsremmende maatregelen toegepast worden. Opties voor snelheidsremmende maatregelen zijn: versmallingen aanbrengen (bijvoorbeeld plantenbakken) of de gehele weg te versmallen. Deze maatregelen werken alleen als er ook genoeg tegemoetkomend verkeer aanwezig is. Echter, ligt de verkeersintensiteit vaak laag op onverharde wegen. Voor druk bereden onverharde wegen is dit een goede optie.

Uitbreiding van het netwerk
De capaciteit van het wegennetwerk dient afgestemd te worden op de toenemende groei. Uitbreiding van het netwerk kan dan noodzakelijk zijn om invulling te geven aan multifunctioneel gebruik. Toeristisch aantrekkelijk bestemmingen en routes moeten goed begaanbaar zijn voor elke doelgroep. Het kan dan zijn dat voor wegdelen een (half-) verharding noodzakelijk is.

Aanbrengen halfverharding
Het aanbrengen van een halfverharding tast het karakter van de zandweg aan. Verharden staat dus niet in lijn met bijvoorbeeld de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Wanneer de veiligheid en bereikbaarheid niet gegarandeerd kunnen worden is verharden echter noodzakelijk. Hierbij wordt gekozen voor een optie die de minste gevolgen heeft voor aantasting van het landschap.

Aanpassen afwatering
Veel van de klachten over kuilen en gaten ontstaan door een slechte afwatering. Wanneer de bermen hoger liggen dan de weg kan het water nergens heen. Dus het ophogen van de weg of het verlagen van de bermen is een maatregel om schade te voorkomen.

5.5 Afweging

In de afwegingsmatrix wordt op basis van de bestaande gegevens de maatregel bepaald. Per klacht (sluipverkeer, stofoverlast, bereikbaarheid en overige klachten) wordt aangegeven wat het maatregelenpakket is waaruit de beste maatregel gekozen wordt. Dit alles wordt bepaald aan de hand van de omgeving. Niet alle maatregelen zijn overal goed toepasbaar.



Kössinkweg

6 Conclusie en advies

De gemeente Winterswijk heeft nog geen beleidsplan zandwegen. De laatste jaren neemt het gemotoriseerde verkeer op de zandwegen toe door functieveranderingen in het buitengebied. Dit resulteert in meer klachten van bewoners. Tot nu toe worden de klachten individueel behandeld, maar de gemeente heeft behoefte aan een eenduidige oplossing waarin bereikbaarheid voorop staat. Daarom is er een afwegingsmatrix opgemaakt om eenduidig de klachten te behandelen. Daarnaast is er ook invulling gegeven aan het structureel onderhoud.

ADVIES:
Geadviseerd wordt om een scheiding te maken tussen het structurele onderhoud en de structurele afhandeling van klachten.

Structureel onderhoud
Binnen de gemeente Winterswijk worden in het voorjaar alle wegen en paden geschaafd. In het najaar worden de wegen en paden bekeken via een schouw. Op basis van deze schouw wordt er, indien nodig, een onderhoudsmaatregel bepaald en uitgevoerd. Door de veranderingen in het buitengebied is er steeds meer onderhoud nodig. Om hetzelfde onderhoudsniveau (C) te kunnen handhaven moet er nu dan ook geïnvesteerd worden.

Om de zandwegen te beheren zijn budgetten nodig voor het dagelijks en regulier onderhoud. Hiervoor zijn drie scenario's doorgerekend:

- Scenario 1 - De huidige onderhoudsstrategie handhaven;
- Scenario 2 - Intensiveren onderhoud;
- Scenario 3 - Betere afwatering van de weg;

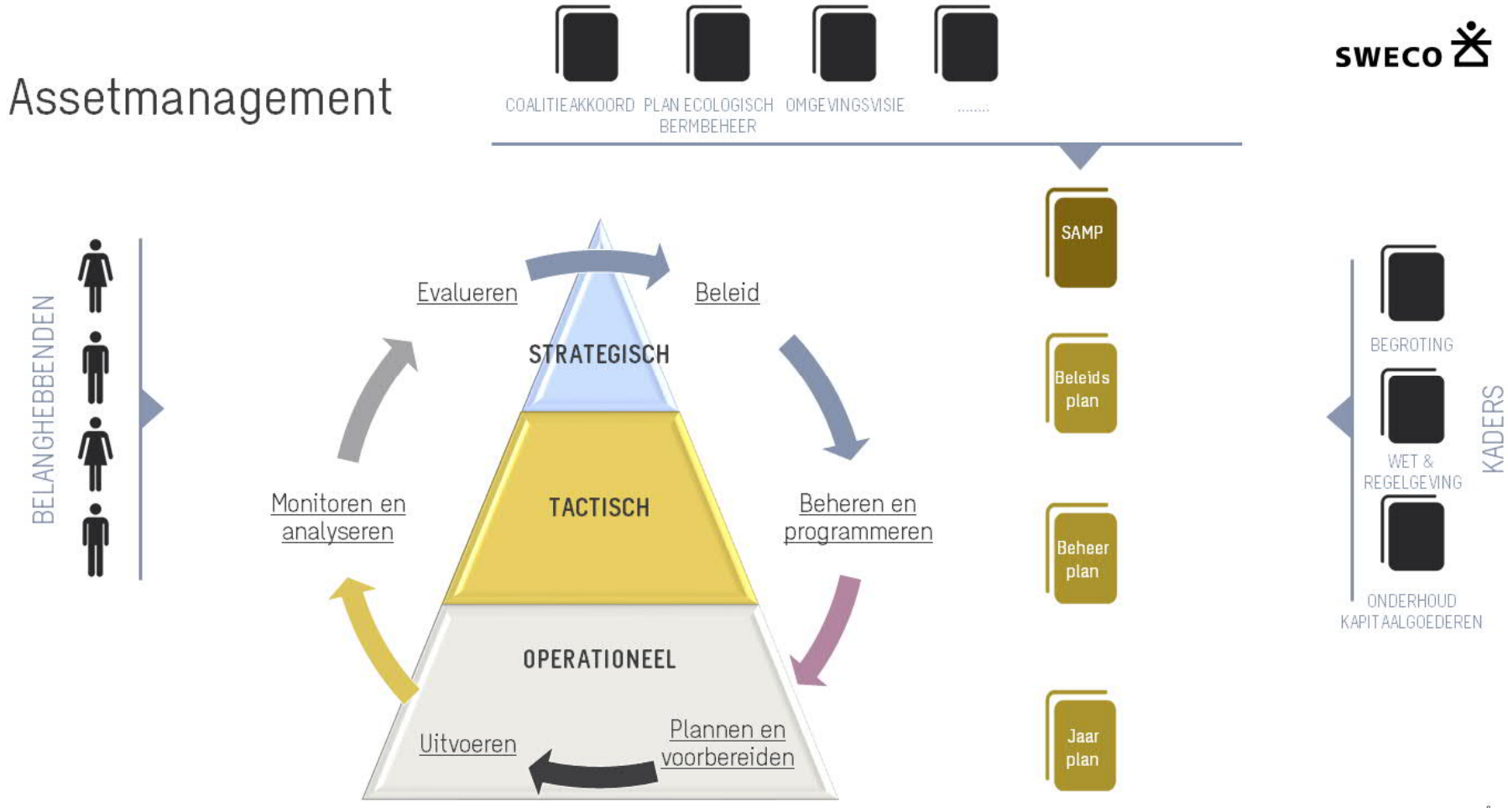
Onderdeel	Onverharde wegen [per jaar]	Halfverharde wegen [per jaar]
Scenario 1	€ 132.200,00	€ 82.800,00
Scenario 2	€ 183.100,00	€ 112.100,00
Scenario 3	€ 260.700,00	€ 162.900,00

CONCLUSIE:
Om onderhoudsniveau C te kunnen handhaven is het nodig om het onderhoud te intensiveren (minimaal scenario 2). Door structureel te schouwen worden schades eerder inzichtelijk gemaakt en dus ook eerder hersteld. Hierdoor worden klachten verminderd.

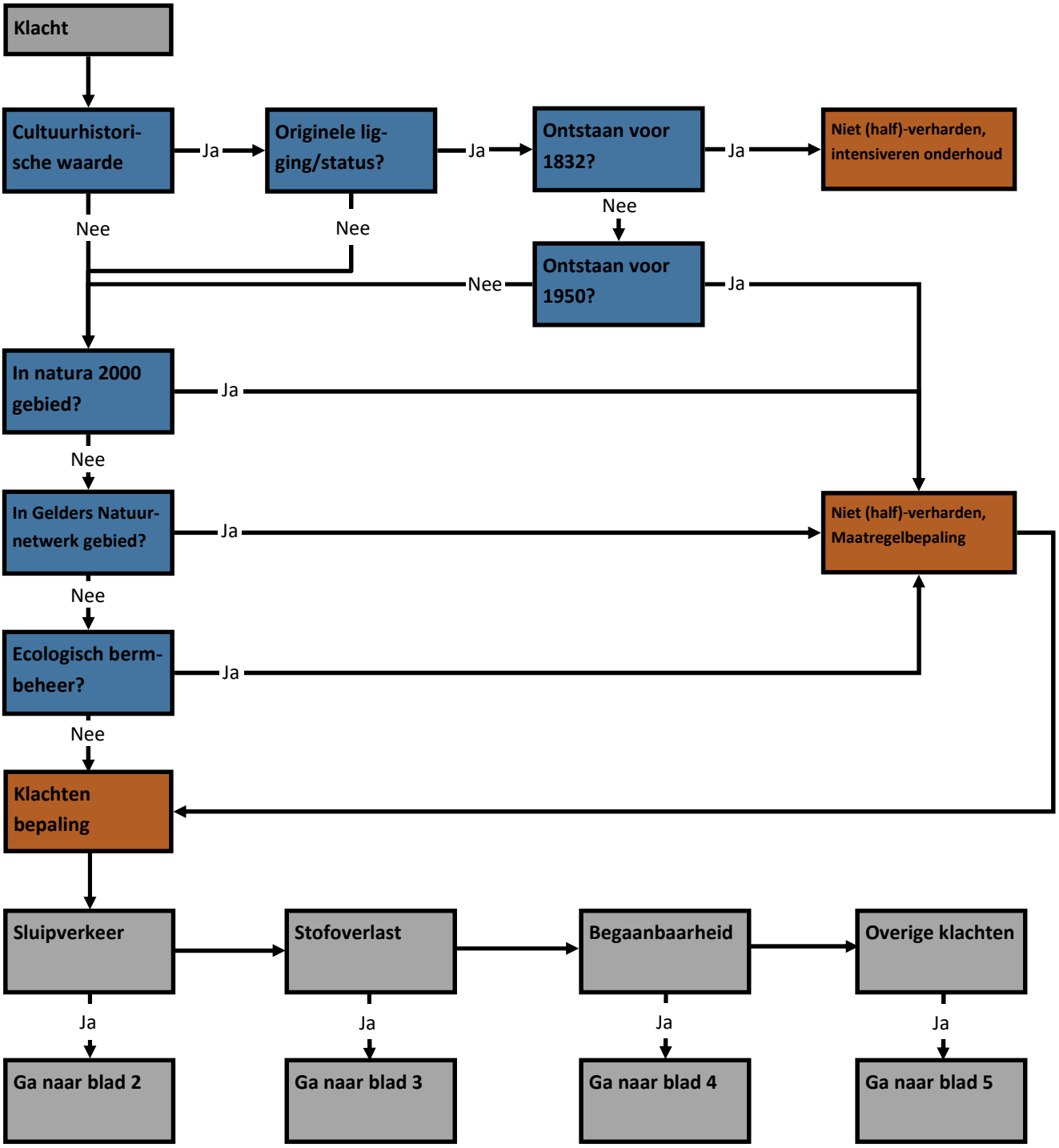
Structurele afhandeling klachten
Om consequent met klachten om te gaan is een afwegingsmatrix opgesteld. In de afwegingsmatrix wordt op basis van de bestaande gegevens de maatregel bepaald. Per klacht (sluipverkeer, stofoverlast, bereikbaarheid en overige klachten) wordt aangegeven wat het maatregelenpakket is waaruit de beste maatregel gekozen wordt. Hierbij is het uitgangspunt dat zandwegen niet verhard worden.

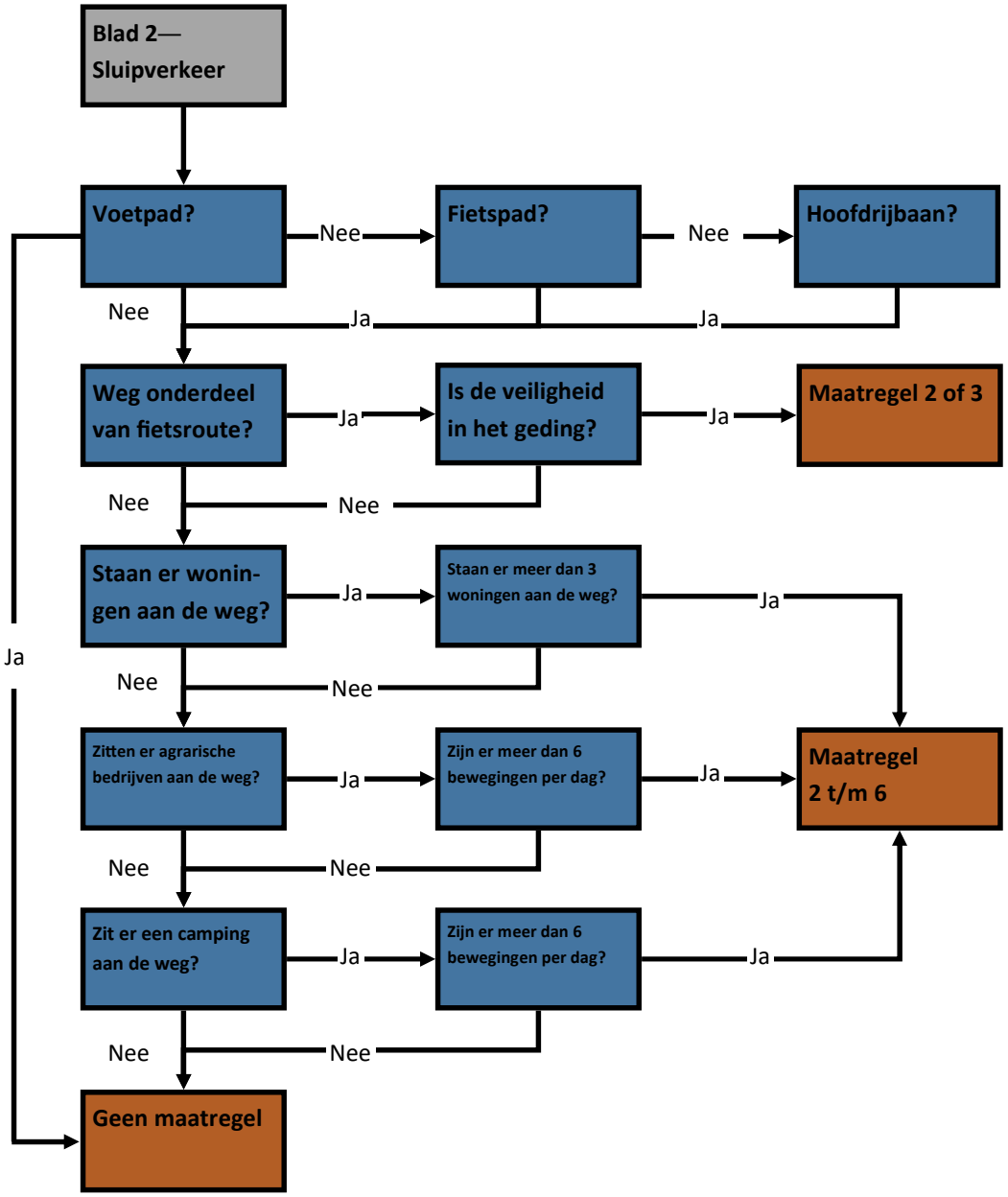
ADVIES:
Maak gebruik van de afwegingsmatrix om eenduidig klachten af te handelen. Hierbij blijft het uitgangspunt dat wegen niet verhard worden. De afwegingsmatrix geeft een maatregelenpakket met alternatieve maatregelen voor verharden die de klachten oplossen.

Bijlage 1 De beheercirkel



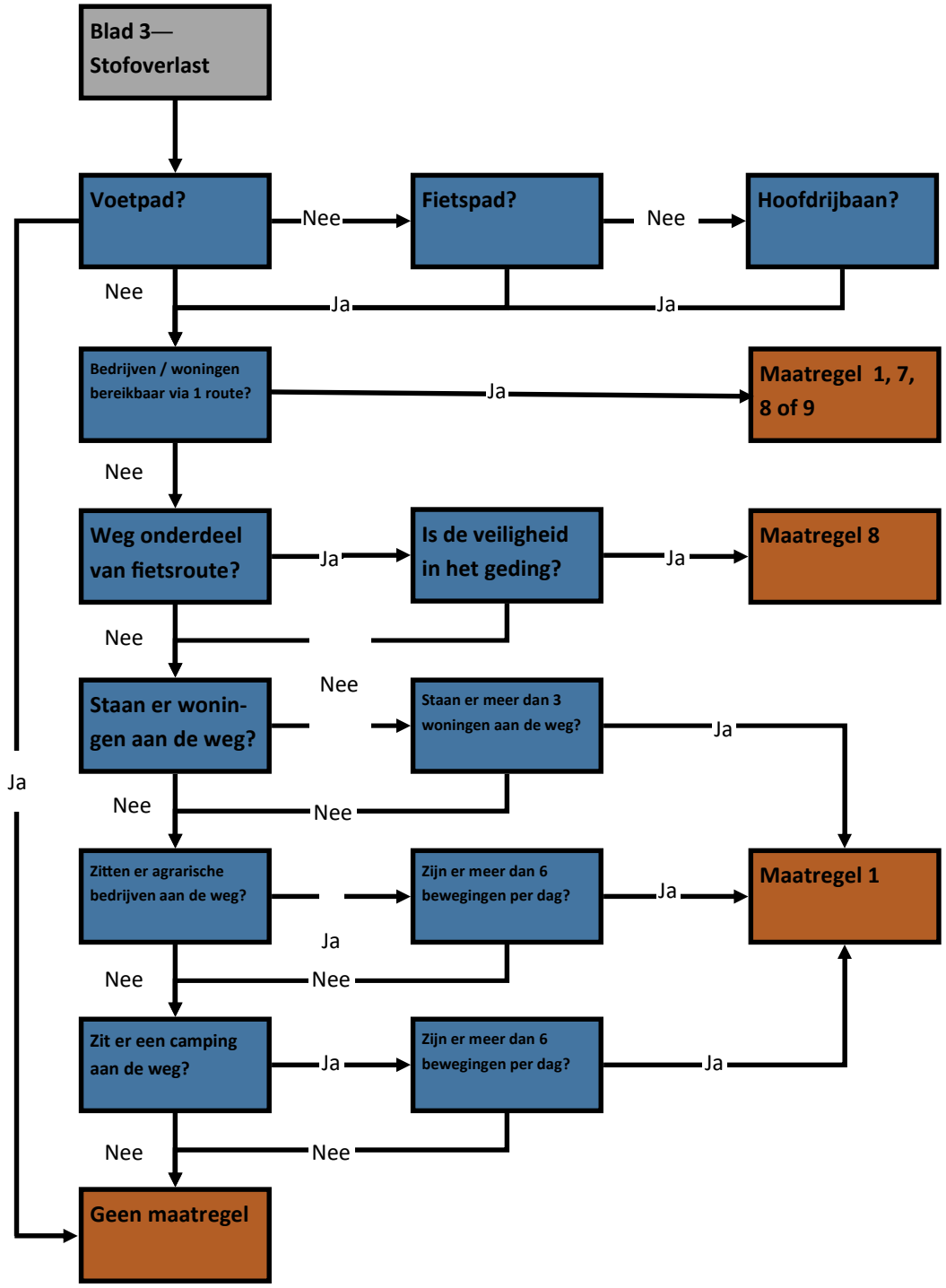
Bijlage 2 Afwegingsmatrix


Klacht
Cultuurhistorische waarde
Ja
Originele ligging/status?
Ja
Ontstaan voor 1832?
Ja
Niet (half)-verharden, intensiveren onderhoud
Nee
Nee
Nee
Ontstaan voor 1950?
Ja
In natura 2000 gebied?
Ja
Nee
In Gelders Natuurnetwerk gebied?
Ja
Niet (half)-verharden, Maatregelbepaling
Nee
Ecologisch bermbeheer?
Ja
Nee
Klachten bepaling
Sluipverkeer
Stofoverlast
Begaanbaarheid
Overige klachten
Ja
Ja
Ja
Ja
Ga naar blad 2
Ga naar blad 3
Ga naar blad 4
Ga naar blad 5



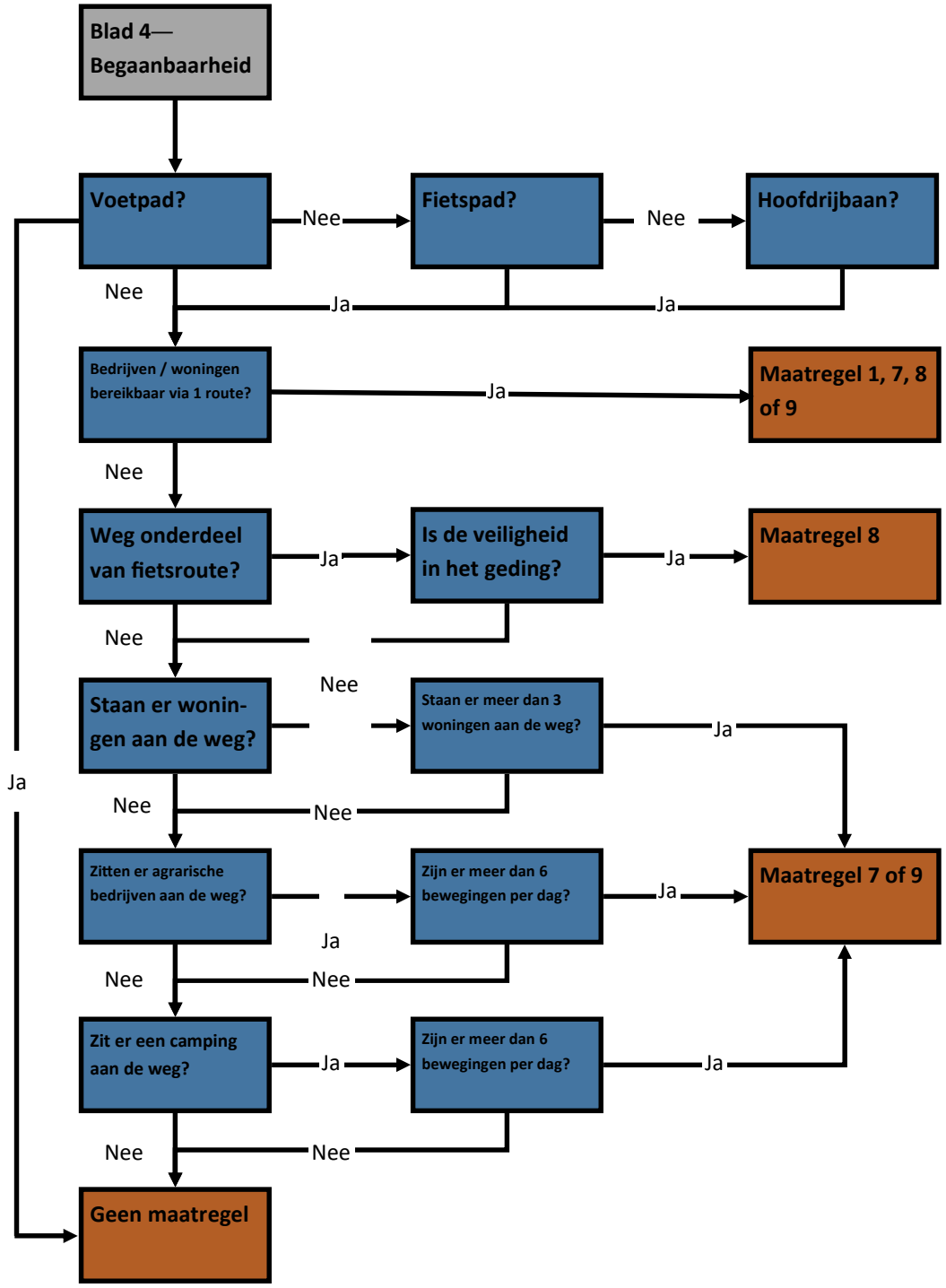
Soorten maatregelen:

1. Het verbeteren van de structuur van de zandweg
2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak
3. Selectief afsluiten (bestemmingsverkeer)
4. Aanbrengen knip (twee doodlopende wegen)
5. Eenrichtingsverkeer
6. Snelheid remmende maatregelen
7. Uitbreiding van het netwerk
8. Aanbrengen halfverharding
9. Aanpassen afwatering



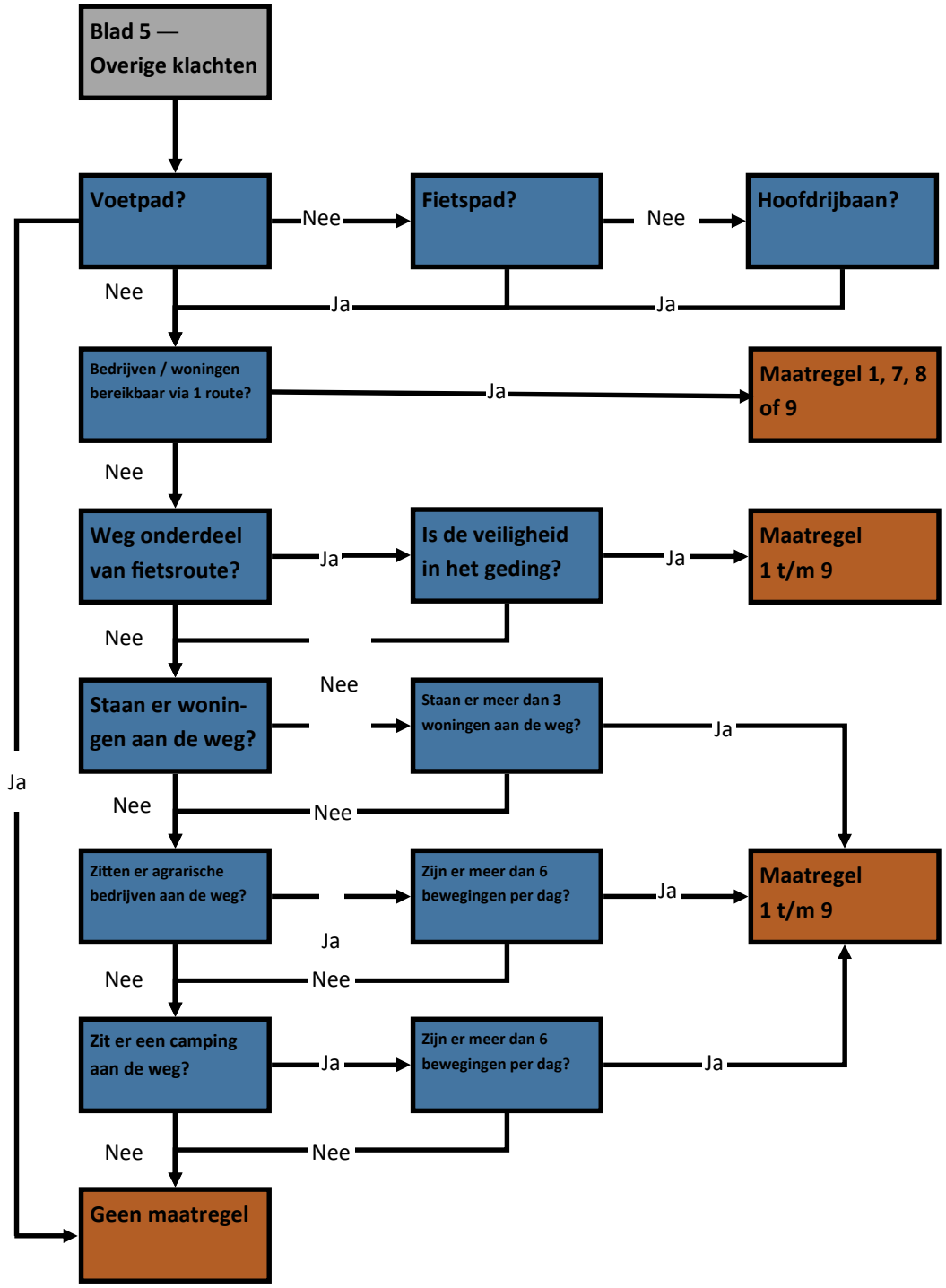
Soorten maatregelen:

1. Het verbeteren van de structuur van de zandweg
2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak
3. Selectief afsluiten (bestemmingsverkeer)
4. Aanbrengen knip (twee doodlopende wegen)
5. Eenrichtingsverkeer
6. Snelheid remmende maatregelen
7. Uitbreiding van het netwerk
8. Aanbrengen halfverharding
9. Aanpassen afwatering



Soorten maatregelen:

1. Het verbeteren van de structuur van de zandweg
2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak
3. Selectief afsluiten (bestemmingsverkeer)
4. Aanbrengen knip (twee doodlopende wegen)
5. Eenrichtingsverkeer
6. Snelheid remmende maatregelen
7. Uitbreiding van het netwerk
8. Aanbrengen halfverharding
9. Aanpassen afwatering



Soorten maatregelen:

1. Het verbeteren van de structuur van de zandweg
2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak
3. Selectief afsluiten (bestemmingsverkeer)
4. Aanbrengen knip (twee doodlopende wegen)
5. Eenrichtingsverkeer
6. Snelheid remmende maatregelen
7. Uitbreiding van het netwerk
8. Aanbrengen halfverharding
9. Aanpassen afwatering

Bijlage 3 Kaartmateriaal

Legenda

Onverharde wegen met kenmerken

Onv. weg met camping

Campings

- Gelegen aan onv. weg
- Gelegen aan verh. weg

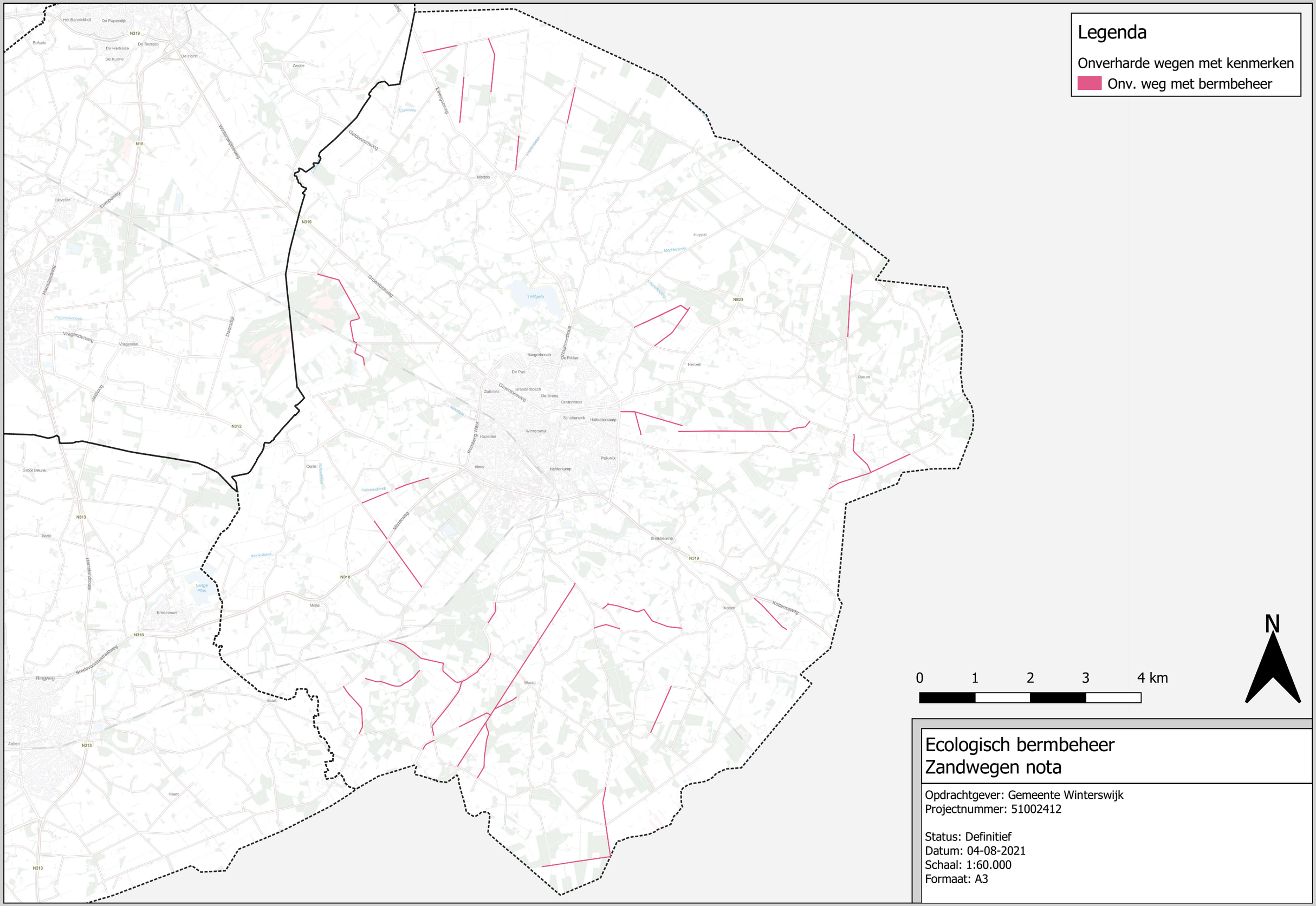
N

0 1 2 3 4 km

Campings
Zandwegen nota

Opdrachtgever: Gemeente Winterswijk
Projectnummer: 51002412

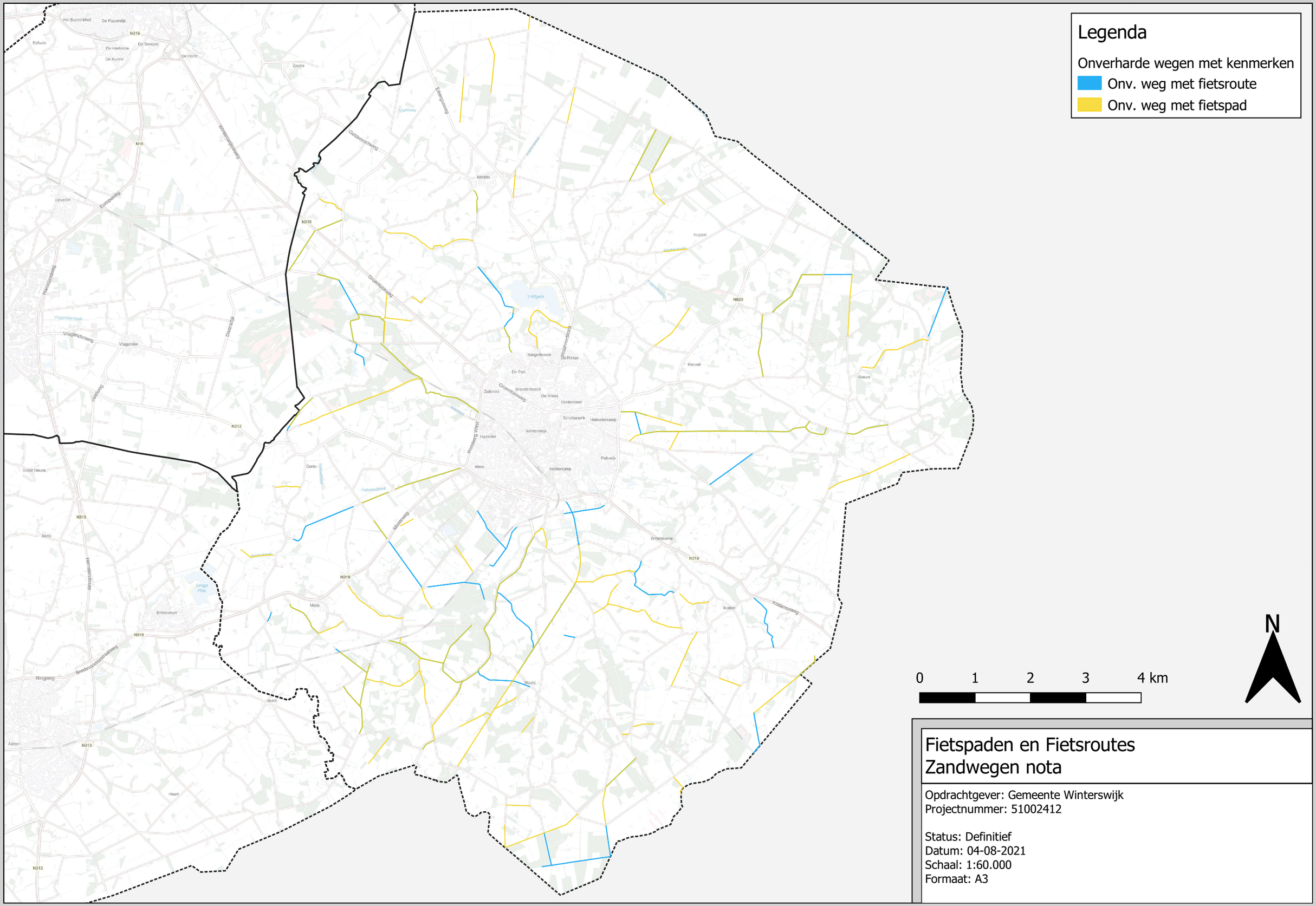
Status: Definitief
Datum: 04-08-2021
Schaal: 1:60.000
Formaat: A3



Ecologisch bermbeheer Zandwegen nota

Opdrachtgever: Gemeente Winterswijk
Projectnummer: 51002412

Status: Definitief
Datum: 04-08-2021
Schaal: 1:60.000
Formaat: A3



Fietspaden en Fietsroutes Zandwegen nota

Opdrachtgever: Gemeente Winterswijk
Projectnummer: 51002412

Status: Definitief
Datum: 04-08-2021
Schaal: 1:60.000
Formaat: A3

Legenda

Meldingen
- Begaanbaarheid
- Stofoverlast
- Sluipverkeer

Onverharde wegen met kenmerken
- Onv. weg met melding

0 1 2 3 4 km

N

Meldingen
Zandwegen nota

Opdrachtgever: Gemeente Winterswijk
Projectnummer: 51002412

Status: Definitief
Datum: 04-08-2021
Schaal: 1:60.000
Formaat: A3

Legenda

Onverharde wegen met kenmerken

Onv. weg met menroute

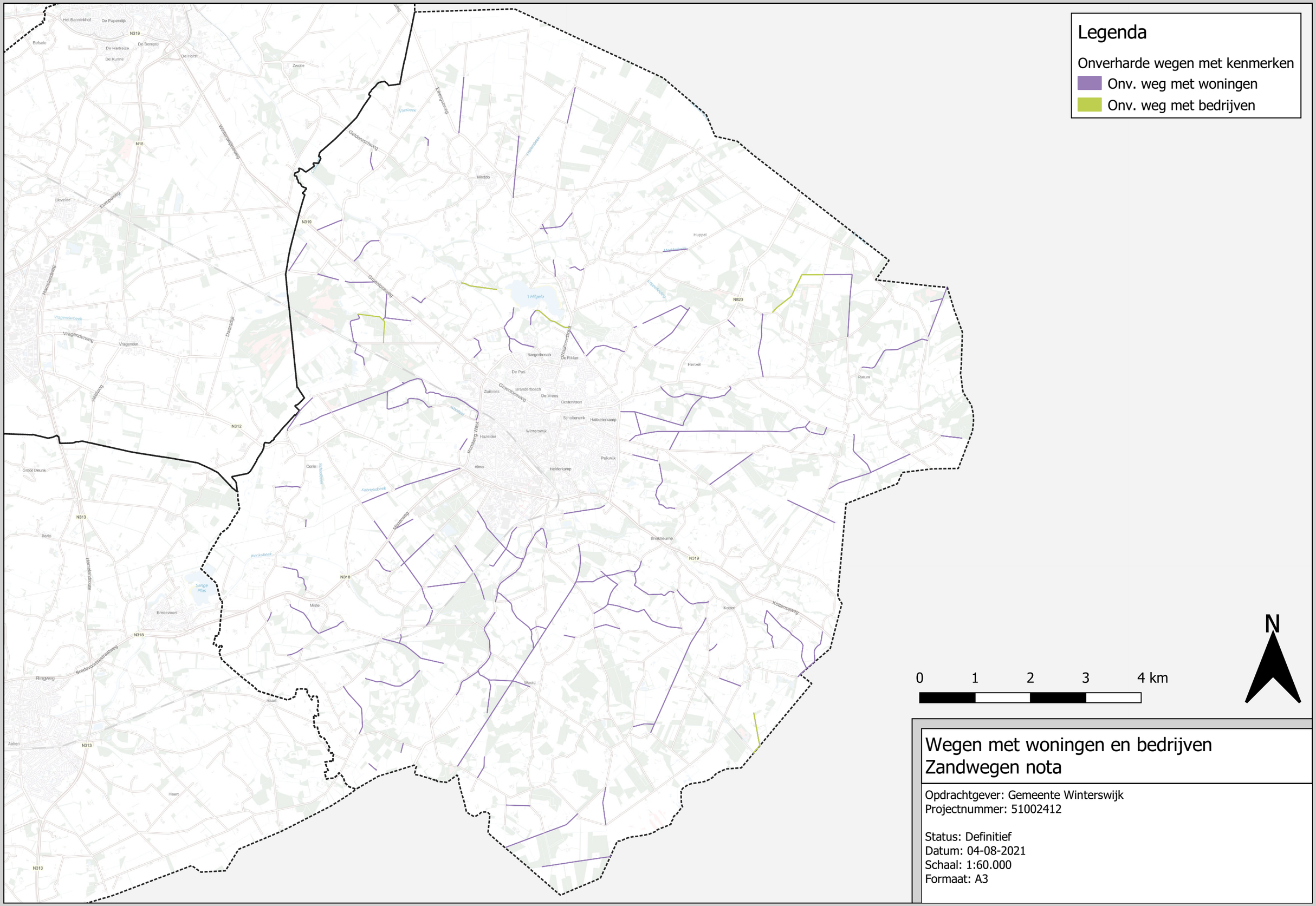
N

0 1 2 3 4 km

Menroutes
Zandwegen nota

Opdrachtgever: Gemeente Winterswijk
Projectnummer: 51002412

Status: Definitief
Datum: 04-08-2021
Schaal: 1:60.000
Formaat: A3



Wegen met woningen en bedrijven Zandwegen nota

Opdrachtgever: Gemeente Winterswijk
Projectnummer: 51002412

Status: Definitief
Datum: 04-08-2021
Schaal: 1:60.000
Formaat: A3