

BELEIDSPLAN BEHEER EN ONDERHOUD WEGEN & PADEN STEENWIJKERLAND



INLEIDING

Steenwijkerland is een grote en veelzijdige gemeente, rijk aan prachtige landschappen en levendige plaatsen. Ons uitgebreide netwerk van wegen, fietspaden en voetpaden speelt een cruciale rol in het verbinden van deze diverse gebieden. Of je nu naar je werk gaat, boodschappen doet, vrienden bezoekt of geniet van een fietstocht door de natuur, onze wegen en paden maken het allemaal mogelijk.

Het onderhoud van deze wegen en paden is van groot belang. Gemeente Steenwijkerland beheert zo'n 1400 kilometer van wegen en paden, samen goed voor ongeveer 4.250.000 vierkante meter aan oppervlak. Zonder goed onderhoud zouden onze wegen en paden snel verslechteren, wat zou leiden tot onveilige situaties en ongemakken voor iedereen. Door regelmatig onderhoud te plegen, zorgen we ervoor dat Steenwijkerland bereikbaar blijft voor alle inwoners en bezoekers. Goed onderhoud voorkomt schades en enkelzijdige ongevallen. Een goed netwerk van wegen helpt bovendien om de leefbaarheid van onze dorpen en buurten te behouden, zodat iedereen met plezier in Steenwijkerland kan wonen en werken. Meer dan de helft van de inwoners van Steenwijkerland geeft dan ook aan tevreden of zeer tevreden te zijn over de staat van de gemeentelijke wegen. Over voet- en fietspaden geeft twee-derde van de respondenten aan hierover tevreden of zeer tevreden te zijn.

In de huidige tijd vragen ontwikkelingen op het gebied van klimaat en duurzaamheid steeds meer aandacht. We staan voor de uitdaging om duurzamere oplossingen te vinden voor het onderhoud van onze wegen en om onze infrastructuur aan te passen aan veranderende weersomstandigheden. Dit betekent dat we niet alleen moeten kijken naar de korte termijn, maar ook naar de lange termijn. Hoe kunnen we het gebruik van milieuvriendelijke materialen en technieken bevorderen? Hoe kunnen we de uitstoot verder verminderen? Dit zijn vragen die we in dit beleidsplan beantwoorden.

Daarnaast staan we voor een grote opgave omdat veel van onze wegen het einde van hun levensduur naderen. Dit betekent dat er de komende jaren veel werk aan de winkel is om deze wegen te vernieuwen. Het is een uitdaging, maar ook een kans om onze infrastructuur toekomstbestendig te maken. Door tijdig onderhoud te plegen en te investeren in levensduur verlengende oplossingen, kunnen we ervoor zorgen dat onze wegen nog vele jaren meegaan.

Dit beleidsplan beheer en onderhoud wegen & paden is een belangrijke stap in die richting. Het biedt een duidelijke visie en strategie voor het beheer en onderhoud van onze wegen. Samen kunnen we werken aan een sterk en betrouwbaar wegennet, dat niet alleen voldoet aan de huidige behoeften, maar ook klaar is voor de toekomst. Laten we samen bouwen aan een bereikbaar, leefbaar en duurzaam Steenwijkerland, waar iedereen zich thuis voelt en vrij kan bewegen.

Dit beleidsplan beheer en onderhoud wegen & paden bestaat uit twee onderdelen: een beheervisie en meerjarenplanning.

INHOUDSOPGAVE

DEEL 1: BEHEERVISIE	4
UITGANGSPUNTEN VOOR WEGBEHEER.....	4
Uitgangspunt 1: Onderhoudsniveau Basis	4
Uitgangspunt 2: Levensduurverlenging en vervanging.....	5
Uitgangspunt 3: Veilige bermen	5
Uitgangspunt 4: Klimaat en circulariteit	6
Uitgangspunt 5: Ruimte voor klimaatadaptatie en biodiversiteit	7
Uitgangspunt 6: Zandwegen en halfverharding.....	7
Uitgangspunt 7: Helder en op tijd communiceren.....	8
DEEL 2: PLANNING & FINANCIËN	9
KWALITEIT & ONDERHOUDSBEHOEFTE	9
FINANCIËN	9
Bijlagen.....	11
Bijlage 1. Weggebruik en areaal.....	11
Bijlage 2. Soorten verhardingen	14
Bijlage 3: Beheersystematiek	17
Bijlage 4: Meerjarenplanning	18

DEEL 1: BEHEERVISIE

UITGANGSPUNTEN VOOR WEGBEHEER

Uitgangspunt 1: Onderhoudsniveau Basis

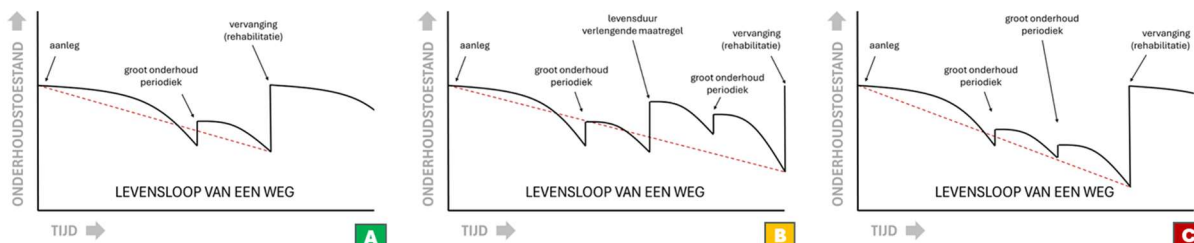
Ambitie

De gemeente Steenwijkerland zet zich met toewijding in voor een veilig en efficiënt netwerk van wegen en paden dat onze bewoners op een betrouwbare manier met elkaar verbindt. Het is van essentieel belang dat alle weggebruikers, van voetgangers tot automobilisten, kunnen vertrouwen op een gemeentelijk wegennet dat technisch veilig is. Technisch veilig betekent dat weggebruikers geen onverwachte schades of ongelukken kunnen oplopen door de staat van de weg, het pad of de stoep als zij zich netjes aan de verkeersregels houden. De beschikbare middelen voor wegbeheer worden doelgericht en efficiënt ingezet, ondersteund door wettelijke kaders zoals de Grondwet, het Burgerlijk Wetboek, de Wegenwet en de Omgevingswet. Door deze aanpak creëren we een robuuste en veilige infrastructuur die voldoet aan de hoogste normen van veiligheid en efficiëntie. Zo dragen we bij aan een leefbare en verbonden gemeenschap, waar iedereen met vertrouwen gebruik kan maken van onze wegen en paden.



Aanpak

We handhaven het onderhoudsniveau “Basis” bij het onderhouden van wegen en paden. Dit onderhoudsniveau heeft de voorkeur omdat het een balans biedt tussen kwaliteit en kosten. Deze keuze is gebaseerd op rationeel wegbeheer volgens de systematiek van het CROW. Dit betekent dat de gemeente streeft naar een efficiënte en kosteneffectieve aanpak van het onderhoud van de infrastructuur. Daarbij worden beslissingen over onderhoud genomen op basis van gedetailleerde analyses en gegevens. Dit omvat het beoordelen van de huidige staat van de wegen, het voorspellen van toekomstige slijtage en het plannen van onderhoudswerkzaamheden op een manier die de levensduur van de wegen maximaliseert en de kosten minimaliseert. Zo wordt de levensduur van de wegconstructie optimaal benut.



De levensloop van een weg, A = hoog, B = basis, C = laag onderhoudsniveau

Het alternatieve onderhoudsniveau “Laag” kan eerder leiden tot onveilige situaties en hogere lange termijn kosten door uitgesteld onderhoud. Tegelijk heeft onderhoudsniveau “Hoog” als nadeel dat er relatief veel extra kosten moeten worden gemaakt om kleine kwaliteitsvoordelen te behalen. Het basisniveau biedt een balans tussen veiligheid, kosten en milieu-impact. Kortom, de keuze voor onderhoudsniveau “Basis” in Steenwijkerland is een weloverwogen beslissing die zorgt voor een veilige, functionele en duurzame infrastructuur, terwijl de kosten beheersbaar blijven.

Uitgangspunt 2: Levensduurverlenging en vervanging

Ambitie

Met het onderhoudsniveau “Basis” streeft Steenwijkerland ernaar om de levensduur van wegconstructies zo efficiënt mogelijk te benutten door middel van zorgvuldig gepland en uitgevoerd onderhoud. In sommige gevallen kan een zwaardere vorm van onderhoud bijdragen aan een langere levensduur van een weg. Het gaat dan bijvoorbeeld het aanbrengen van een extra wapening in de verharding. Deze investeringen maken het mogelijk om de uiteindelijke vervanging van de weg uit te stellen. Deze maatregelen hebben in het verleden ook positieve resultaten gehad. Wanneer een wegconstructie zijn technische levensduur heeft bereikt en niet langer voldoet aan de veiligheids- en kwaliteitsnormen, staat Steenwijkerland ervoor dat deze tijdig worden vervangen.

Aanpak

We blijven investeren in levensduur verlengde maatregelen voor het onderhoud van wegen om verschillende strategische redenen. Deze maatregelen zorgen voor kostenbesparing op lange termijn. Door tijdig ingrijpende onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, kunnen dure reparaties en volledige vervangingen in de toekomst worden uitgesteld. Dit leidt tot een efficiënter gebruik van gemeentelijke middelen en voorkomt pieken in onderhoudskosten.

Uitgangspunt 3: Veilige bermen

Ambitie

Onze ambitie is om de veiligheid op smalle plattelandswegen te vergroten door bermverharding. Door de bermen te verharderen, creëren we extra ruimte naast de rijbaan, wat het risico op ongevallen vermindert. Dit biedt bestuurders meer ruimte om uit te wijken en voorkomt dat voertuigen in de zachte berm terechtkomen. Het biedt ook meer ruimte aan kwetsbare weggebruikers. Ook draagt bermverharding bij aan de duurzaamheid van wegen, omdat schade door uitzetting vermindert. In de afgelopen jaren zijn hier goede resultaten mee geboekt.



Aanpak

We zetten de aanpak volgens het actieplan veilige bermen voort. Het aanbrengen van bermverharding gebeurt in samenhang met het reguliere wegenonderhoud. In de basis wordt gekozen door waterdoorlatende bermverharding. De specifieke keuzes zijn altijd maatwerk. De (gewenste) breedte, ondergrond en het gebruik van de weg worden hierin meegewogen. Deze maatregelen zorgen voor een veiligere en betrouwbaardere infrastructuur, wat essentieel is voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van plattelandsgebieden. We onderzoeken de toekomstige behoefte aan bermverharding voor de periode van na 2028.

Uitgangspunt 4: Klimaat en circulariteit

Ambitie

Steenwijkerland heeft in 2024 klimaat- en duurzaamheidsambities vastgesteld om bij te dragen aan de nationale doelstelling om Nederland in 2050 energieneutraal te maken. Dit plan vereist een brede aanpak in de openbare ruimte, inclusief bevordering van fietsen en specifiek wegbeheer. De aanleg en het onderhoud van wegen hebben een impact op het klimaat door CO₂-uitstoot en gebruik van niet-herbruikbare materialen. Daarom zijn de volgende doelstellingen van belang:

- Voorkomen van onnodige werkzaamheden
- Verlengen van de levensduur van bestaande infrastructuur
- Maximaal hergebruik van materialen
- Gebruik van duurzame materialen bij nieuwe aanleg
- Optimalisatie van beheer en onderhoud
- Minimale grondstof- en energieverbruik bij aanleg



Concreet betekent dit onder andere het vertragen van de vraag naar nieuwe grondstoffen, circulair gebruik van asfalt en hergebruik van bestrating. Ook worden hoge eisen gesteld aan circulaire en biobased materialen. Elektrificatie van werktuigen in de wegenbouw is essentieel voor de duurzame doelstellingen van 2030 en 2050. Dit omvat de elektrificatie van voertuigen en werktuigen om CO₂-uitstoot te verminderen. Tegen 2050 moet 60% van de Nederlandse industrie geëlektrificeerd zijn, inclusief wegenbouwbedrijven. Emissievrij werken biedt voordelen zoals kostenreductie en minder geluidsoverlast.

Aanpak

Steenwijkerland streeft naar klimaat- en circulariteitsdoelen door gerichte projectsturing en het inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen. Onderhoudsprojecten moeten voldoen aan steeds hogere klimaatnormen door CO₂-reductie, het gebruik van circulaire materialen en energie-efficiënte oplossingen. Samenwerking met lokale partners, zoals bedrijven en maatschappelijke organisaties, zorgt voor breed gedragen duurzame projecten. Dit partnerschap bevordert gezamenlijke inspanningen om klimaatdoelen te bereiken en biedt lokale aannemers ruimte om mee te bewegen.

Innovaties in de wegenbouw, zoals elektrische bouwmachines en gerecycled asfalt, verminderen de CO₂-uitstoot en de behoefte aan nieuwe grondstoffen. Deze ontwikkelingen tonen de inzet vanuit de sector voor duurzaamheid. Door te investeren in nieuwe technologieën en materialen, draagt de wegenbouw bij aan een duurzamere toekomst. De combinatie van strikte projectsturing en maatschappelijke ontwikkelingen helpt Steenwijkerland effectief klimaat- en circulariteitseisen te behalen, wat zowel gemeentelijke projecten als individuele initiatieven ten goede komt.

- Met duurzaam energiegebruik, elektrificatie en circulariteit stuurt Steenwijkerland steeds meer op klimaat- en milieueffecten bij de uitvoering van opdrachten.
- Steenwijkerland evalueert de jaarlijkse resultaten van schoon en circulair werken in het wegenonderhoud en presenteert deze in een kort overzicht.

Uitgangspunt 5: Ruimte voor klimaatadaptatie en biodiversiteit

Ambitie

Steenwijkerland ziet een belangrijke rol voor het wegenonderhoud bij klimaatadaptatie en het beschermen van de biodiversiteit. Om wateroverlast te beheersen wordt water op en rond verharde oppervlakken zoveel mogelijk doorgelaten. Deze maatregelen zorgen ervoor dat regenwater effectief wordt afgevoerd en geïnfiltreerd, waardoor wateroverlast wordt voorkomen en de waterhuishouding wordt verbeterd. Daarnaast richt Steenwijkerland zich op het verminderen van hittestress door het groener maken van wegomgevingen. Groene elementen bieden schaduw en verkoeling, wat bijdraagt aan een aangenamere en gezondere leefomgeving voor de inwoners.



Een ander belangrijk aspect is het verbeteren van verbindingen tussen leefgebieden van diersoorten. De gemeente investeert in de aanleg van ecologische verbinding zones en faunapassages bij wegen. Deze voorzieningen maken het voor dieren mogelijk om veilig wegen over te steken en zich vrij te bewegen tussen verschillende natuurgebieden. Dit is essentieel voor het behoud van biodiversiteit en de genetische diversiteit van diersoorten. Door deze integrale aanpak combineert Steenwijkerland wegenonderhoud met klimaatadaptatie en biodiversiteit, wat bijdraagt aan een duurzame en veerkrachtige leefomgeving.

Aanpak

Vanuit de noodzaak om de openbare ruimte toe te rusten op uitdagingen zoals wateroverlast en hittestress wordt vanuit het wegbeheer meer ingezet op klimaatadaptatie. Waar mogelijk wordt meer open verharding toegepast, zoals halfverharding of grasbetonsteen op parkeervlakken. Hierbij is wel van belang dat het type verharding goed is afgestemd op de functie van de openbare ruimte, en toegankelijk voor gebruikers. Voor mensen met een handicap kan halfverharding immers voor hinder zorgen (bijvoorbeeld de openingen tussen grasbetonstenen). Met praktische maatregelen kan deze hinder worden voorkomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om verharde middenstroken tussen halfverharde parkeerplaatsen of door alsnog gesloten verharding toe te passen op de aanwezige parkeerplaatsen die zijn gereserveerd voor mensen met een handicap. Bij groot onderhoud wordt gekeken naar de mogelijkheden om faunapassages aan te brengen waar dat een meerwaarde heeft voor fauna in omliggende gebieden.

- Bij onderhoud van parkeervlakken wordt gekeken naar de mogelijkheid om grasbetonsteen of andere vormen van halfverharding toe te passen.
- Als wegen belangrijke routes voor diersoorten zoals otters doorkruisen zetten we in op het aanbrengen van faunapassages
- Bij onderhoudsprojecten wordt het voorkomen van wateroverlast en hittestress altijd meegewogen

Uitgangspunt 6: Zandwegen en halfverharding

Ambitie

In Steenwijkerland is oog voor de landschappelijke, recreatieve, cultuurhistorische en ecologische waarde van onverharde wegen centraal vanwege hun veelzijdige bijdrage aan de gemeenschap en het milieu. Landschappelijk gezien helpen deze wegen het karakter van het platteland te behouden, wat onderdeel is van de identiteit van de regio. Ze maken deel uit van het agrarische cultuurlandschap en dragen bij aan het behoud van het historische en natuurlijke erfgoed.

Recreatief gezien bieden onverharde wegen tal van mogelijkheden voor buitenactiviteiten zoals wandelen, paardrijden, mountainbiken en gravelbiken. Deze wegen trekken zowel lokale bewoners als bezoekers aan. Ze bevorderen een gezonde levensstijl en versterken de verbinding tussen mensen en hun omgeving. Op cultuurhistorisch vlak zijn onverharde wegen vaak oude verbinding routes die inzicht bieden in de historische ontwikkeling van het landschap en menselijke activiteiten door de tijd heen. Dit erfgoed is waardevol voor het behoud van de regionale geschiedenis en cultuur. Ecologisch gezien fungeren onverharde wegen als belangrijke corridors voor biodiversiteit, die verschillende natuurgebieden verbinden en leefruimte bieden voor diverse planten- en diersoorten. Door oog te hebben voor deze veelzijdige waarden draagt Steenwijkerland bij aan een duurzame en veerkrachtige leefomgeving.

Aanpak

Op dit moment treedt Steenwijkerland reactief op om onverharde en halfverharde wegen te onderhouden, en zo een voldoende onderhoudsstaat te waarborgen. De aanpak van onverharde wegen, halfverharde wegen krijgt nu een regelmatige structuur. Ook komt het onderhoud van paden in parken in afstemming met het groenbeheer onder het wegen- en padenbeleid te vallen. Dat zal een kleine toename van de benodigde middelen met zich meebrengen.

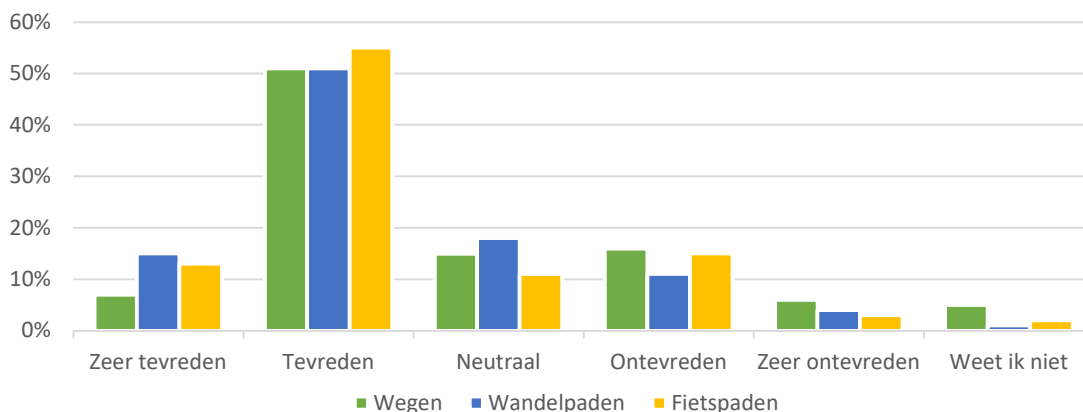
- We passen de CROW-norm B (basis) toe voor het beheer van onverharde wegen, en halfverharde wegen en paden
- Onderhoud vindt structureel en regelmatig plaats
- Het uitgangspunt is dat zandwegen onverhard blijven
- De toegankelijkheid van onverharde en halfverharde wegen is of wordt ingericht op bestemmingsverkeer en niet-gemotoriseerd verkeer

Uitgangspunt 7: Helder en op tijd communiceren

Ambitie

Steenwijkerland streeft ernaar om inwoners helder en tijdig te informeren over wegenonderhoud. Dat gaat van inwonersbijeenkomst tot het plaatsen van tijdelijke bebording bij werkzaamheden. Inwoners zijn er immers van afhankelijk voor het bereiken van hun dagelijkse bestemmingen.

Ook streeft de gemeente ernaar om de resultaten van het wegenonderhoud te spiegelen aan de beleving van inwoners. In het voorjaar van 2024 is het inwonerspanel daarom geraadpleegd over de beleefde kwaliteit van wegen, wandelpaden en fietspaden in de gemeente Steenwijkerland. Uit dit panel kwam naar voren dat meer dan de helft van de inwoners tevreden of zeer tevreden is over de staat van de gemeentelijke wegen. 22% van de respondenten gaf aan ontevreden of zeer ontevreden te zijn, en de rest is neutraal of weet het niet. Voet- en fietspaden worden iets beter gewaardeerd dan wegen in het inwonerspanel. Respectievelijk 66% en 68% van de respondenten gaf aan hierover tevreden of zeer tevreden te zijn.



Tevredenheid per categorie onder inwoners van Steenwijkerland

Aanpak

Om wegen goed te onderhouden, is regelmatig onderhoud essentieel. Dit kan enige overlast voor inwoners veroorzaken, maar dat is niet altijd te vermijden. Omdat het onderhoud vaak direct voor de deur van inwoners en ondernemers plaatsvindt, is tijdige en duidelijke communicatie cruciaal. Elk jaar wordt er een onderhoudskaart opgesteld waarop de geplande werkzaamheden voor het komende jaar te zien zijn. Inwoners kunnen schade, verzakkingen of andere wensen direct bij de gemeente melden, zowel via de website als telefonisch. Steenwijkerland hanteert specifieke behandeltermijnen voor verschillende soorten meldingen. Soms is sprake van calamiteiten of overmacht, bijvoorbeeld na verkeersongevallen of noodweer.

- Er wordt een protocol opgesteld om de communicatie rondom projecten, klein en groot onderhoud, en tijdelijke verkeersmaatregelen in goede banen te leiden

DEEL 2: PLANNING & FINANCIËN

KWALITEIT & ONDERHOUDSBEHOEFTE

In bijlage 4 is de financiële behoefte aan onderhoudsmaatregelen in de periode 2025 t/m 2029 opgenomen (de kwalitatieve periode). De bedragen zijn gebaseerd op de benodigde onderhoudsmaatregelen die uit de inspectie voortkomen. De daadwerkelijke planning wordt jaarlijks herijkt op basis van de meest recente inspectiegegevens, combinatiekansen en omgevingsfactoren. De aan onderhoud gekoppelde middelen worden daarop ingezet voor de aangemerkte wegen.

FINANCIËN

Onderhoudsbehoefte

Vanuit het voorgaande beleidsplan is een gemiddeld jaarlijks bedrag van €1.880.000 vastgesteld ten behoeve van het wegenonderhoud. Dit bedrag vormt de basis voor de financiële voorziening die is ingericht om de daadwerkelijke behoefte in een specifiek jaar op te vangen. Prijsindexaties, die zeker in de grondwater- en wegenbouw aanzienlijk zijn geweest, maken het noodzakelijk om dit bedrag te herijken naar €2.275.000. Deze behoefte is gebaseerd op een combinatie van de kwalitatieve periode (de onderhoudsbehoefte op basis van inspecties voor de komende vijf jaar) en de eerste tien jaar van de daaropvolgende cyclische periode. De methode van indexering van de programmabegroting conform CPB wijkt af van de prijsindexaties van het CBS. Het risico bestaat dat het beschikbare budget ontoereikend wordt op de langere termijn.

Gesloten		Open	
2012 januari	132,6	2012 januari	97,7
2013 januari	133,3	2013 januari	99,5
2014 januari	130,7	2014 januari	100,3
2015 januari	100,8	2015 januari	99,4
2016 januari	84,0	2016 januari	100,0
2017 januari	108,2	2017 januari	101,5
2018 januari	114,4	2018 januari	104,1
2019 januari	124,6	2019 januari	107,2
2020 januari	124,9	2020 januari	113,4
2021 januari	118,2	2021 januari	114,2
2022 januari	140,8	2022 januari	120,8
2023 januari	154,9	2023 januari	133,6
2024 januari	162,9	2024 januari	140,7
2024 juli	169,1	2024 juli*	142,4

Indexprijzen van gesloten en open verhardingen

Komende jaren

In de onderstaande tabel staan de bedragen die zijn gekoppeld aan onderhoud van wegen en paden in de komende vijf jaar. Deze bedragen zijn gebaseerd op de meest recente weginspecties. De splitsing tussen asfalt en elementen komt voort uit de specifieke en verschillende techniek van onderhoud voor deze verhardingen.

	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Onderhoud	2.548.113	2.280.349	2.278.046	2.276.964	2.261.210	11.644.681
Asfalt	1.296.994	1.467.181	1.848.279	1.587.886	1.734.309	7.934.648
Elementen	1.251.119	813.168	429.767	689.078	526.900	3.710.032

Investerings

In de onderstaande tabel staan de middelen die benodigd zijn voor levensduur verlengende maatregelen en vervanging in de komende vijf jaar. Vanaf 2030 wacht een opgave met betrekking tot de vervanging van wegen. Deze investeringen zullen in die periode ook de bijbehorende kapitaalslasten met zich meebrengen.

	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Levensduur verlengend	623.422		310.599	263.995		1.198.016
Asfalt	623.422		310.599	263.995		1.198.016
Vervanging	751.578	386.425	1.222.421	195.382		2.555.807
Asfalt	751.578	295.509	1.196.742	195.382		2.439.212
Elementen		90.916	25.679			116.595
	1.375.000	386.425	1.533.020	459.377		3.753.823

In de volgende tabel is de behoefte en onderhoud op basis van cyclische informatie weergegeven (bedragen x1000). De bedragen zijn gebaseerd op de aanlegjaren per soort verharding. Dit betreft een inschatting van de behoefte op langere termijn op basis van het aanlegjaar van wegen en paden.

2030-2039	Gemiddeld	Totaal
Onderhoud	2190	21900
Asfalt	1380	13800
Elementen	820	8200

2030-2039	Gemiddeld	Totaal
Vervanging	2120	21200
Asfalt	910	9100
Elementen	1210	12100

Bijlagen

Bijlage 1. Weggebruik en areaal

Steenwijkerland is één van de grootste gemeentes van Nederland en beschikt over een relatief lage bevolkingsdichtheid. Dat betekent dat er in verhouding veel lengte en oppervlak aan wegen moet worden beheerd. Dit derde hoofdstuk laat zien wie de weggebruikers zijn in Steenwijkerland, en biedt een cijfermatig overzicht van wegen en paden in Steenwijkerland, oftewel het *areaal*. Dit areaal van wegen en paden kan worden onderscheiden naar *functie* of naar *type verharding*.

De weggebruiker

Ieder mens dat zich over een pad of weg verplaatst is een weggebruiker. Achter elke verplaatsing van een weggebruiker zit een motief: het doel van de reis. Deze doelen zijn zo divers als de weggebruikers zelf. Het kan gaan om school, werk, boodschappen, transport, maar ook veel om sociaal-recreatieve doeleinden. De mate waarin deze doelen worden behaald zegt iets over de bereikbaarheid en leefbaarheid van Steenwijkerland. Dit zijn dan ook de voornaamste maatschappelijke voordelen van het wegbeheer. Afhankelijk van het verplaatsingsdoel levert bereikbaarheid bijvoorbeeld economische voordelen of een toename van welzijn op. Er zijn ook maatschappelijke kosten aan het wegbeheer verbonden, en ook aan de hoeveelheid wegverkeer die ermee wordt gefaciliteerd. Daarbij gaat het om verkeersonveiligheid, milieuvervuiling, en geluidsoverlast.



De meeste verplaatsingen vinden plaats te voet en met de fiets. Een volwaardig netwerk van voetpaden stelt bewoners in staat om zich in hun directe omgeving te bewegen. Hierbij is niet alleen de kwaliteit van de verharding van belang, maar ook de breedte van de paden, de directheid van routes, afwezigheid van obstakels. Dit geldt in het bijzonder voor kwetsbare bewoners. Het gaat dan om ouderen, jonge kinderen, inwoners met een fysieke beperking en inwoners zonder alternatieve vormen van mobiliteit. Deze doelgroepen maken soms gebruik van hulpmiddelen als rollators, rolstoelen, scootmobielen en driewiel fietsen. De grootte en aard van deze hulpmiddelen moeten worden meegewogen in het beheer van paden en inrichting van de openbare ruimte. Steenwijkerland zet verder in op een toename van het fietsverkeer met 20% in tien jaar tijd.

De positieve effecten van fietsen op leefbaarheid, vitaliteit, en het kleinere ruimtebeslag zijn drijvende factoren achter die ambitie. Daarbij is bijzondere aandacht voor het woon-werkverkeer. De verbeteringen van fietsinfrastructuur is één van de pijlers van die ambitie. Deze wordt deels vormgegeven via de het Kernnet fiets, waarbij wordt samengewerkt met de Provincie Overijssel om belangrijke fietsverbindingen beter vorm te geven. Centraal bij de aanleg en onderhoud op deze routes staan de veiligheid, betrouwbaarheid en snelheid. In aanvulling daarop krijgen ook het comfort en het gemak voor de fietser aandacht.



Reizigers met het openbaar vervoer combineren vaak hun bus- of treinrit met een beweging per voet, met de fiets of met de auto. Alle infrastructuur van deur tot deur speelt dus een rol bij hun verplaatsingen. Belangrijke verbindingen, bijvoorbeeld tussen een bushalte en een dorpskern, of tussen het treinstation en het centrum van Steenwijk, verdienen daarom extra aandacht vanuit het wegbeheer. De aanwezigheid van busverkeer vraagt ook om een bepaalde draagkracht en inrichting van een weg. Wegversmallingen en drempels moeten bijvoorbeeld op busverkeer worden aangepast. Het gemeentelijke wegbeheer heeft geen betrekking op de infrastructuur (de spoorwegen) voor het treinverkeer.





Voor de lange verplaatsingen is de auto het dominante vervoermiddel. De auto biedt inwoners snelheid, comfort en relatief veel flexibiliteit. Het belang van de auto wordt versterkt door de aard van de gemeente. Steenwijkerland heeft een bevolkingsdichtheid van 158 inwoners per vierkante kilometer, waarmee het in de context van Nederland dunbevolkt is. Inwoners moeten daardoor gemiddeld genomen langere afstanden afleggen tot het werk, familie, en voorzieningen. Hiervoor wordt vaak een beroep gedaan op de auto. Cijfers uit 2020 wijzen op een autobezit van 1,2 auto's per huishouden in Steenwijkerland. Dat is iets hoger dan gemiddeld in Nederland (1,1). In de onderstaande tabel is het autobezit uitgesplitst naar de verschillende gebieden in de gemeente. Hier is goed te zien dat in de kleinere, meer landelijke kernen het autobezit hoger ligt. Voor enkele kleinere plaatsen is onvoldoende data beschikbaar om een getal te geven.

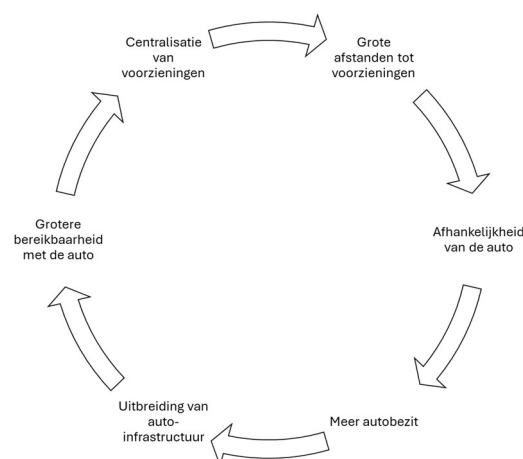
Wijk (CBS)	Autobezit
Baarlo	.
Baars	.
Basse	1,7
Belt-Schutsloot	1,4
Blankenham	1,6
Blokzijl	1,2
De Bult	1,2
De Pol	1,1
Eesveen	1,4
Giethoorn	1,3
IJsselham	.

Wijk (CBS)	Autobezit
Kalenberg	1,3
Kallenkote	1,7
Kuinre	1,3
Marijenkampen	1,5
Nederland	.
Oldemarkt	1,3
Onna	1,6
Ossenzijl	1,4
Paasloo	1,6
Scheerwolde	1,5

Wijk (CBS)	Autobezit
Sint Jansklooster	1,4
Steenwijk	1,0
Steenwijkerwold	1,2
Tuk	1,3
Vollenhove	1,1
Wanneperveen	1,3
Wetering	1,5
Willemsoord	1,4
Witte Paarden	1,3
Zuidveen	1,3

Autobezit per huishouden in Steenwijkerland

Het hogere autobezit houdt rechtstreeks verband met de mindere bereikbaarheid per voet, fiets, of met het openbaar vervoer in deze delen van de gemeente. Voor inwoners geldt dat voorzieningen op grotere afstand zijn komen te liggen dan vroeger het geval was, in overeenstemming met de landelijke trend. Zij zijn en voelen zich daardoor deels afhankelijk van de auto. In de figuur is te zien hoe dit maatschappelijke proces zichzelf heeft versterkt in de loop der decennia, en voor een toename in het autobezit heeft gezorgd. Daarmee is ook de vraag naar wegen en parkeerplaatsen enorm toegenomen. Dat heeft geleid tot het huidige omvangrijke areaal, dat een groot deel van de openbare- en financiële ruimte in de gemeente beslaat.



Cyclus van autobezit

Andere vormen van gemotoriseerd vervoer zijn landbouwverkeer, vrachtverkeer en motoren. Bij de laatstgenoemde categorie gaat het vooral om recreatief gebruik, en bij de eerste twee om economische motieven. Voor deze zware voertuigen geldt dat ze ondanks hun kleinere aantallen een grote impact hebben op de onderhoudsstaat van wegen en berm. We houden de ontwikkelingen en effecten op dit gebied in de gaten.

Er zijn een aantal concrete trends in mobiliteit en weggebruik die voor uitdagingen zorgen. Voor het wegbeheer in Steenwijkerland zijn de volgende van belang:

- Er zijn steeds meer verplaatsingen van motorvoertuigen. Meer verkeer leidt tot een vermindering van de verkeersveiligheid en toename van hinder-, milieu- en geluidsoverlast. Tegelijk is er ook een toename van wandelaars en fietsers, kwetsbare groepen die als eerste de gevolgen van verkeersonveiligheid ondervinden.
- Personenvoertuigen worden steeds groter en zwaarder: Tussen 2016 en 2023 steeg het gemiddelde gewicht van een nieuwe auto met bijna 400 kilogram. Deze trend wordt versterkt door de opkomst van elektrische auto's, een trend die door overheden op alle niveaus wordt

ondersteund. Wegen worden hierdoor zwaarder belast en hebben meer onderhoud nodig. De weginrichting is niet berekend op dergelijke toenames.

- Ook vracht- en landbouwvoertuigen zijn in de afgelopen decennia steeds groter en zwaarder geworden. Het veilig passeren van voertuigen is op sommige plaatsen een grote uitdaging. Buiten de kernen vormt de combinatie van landbouwverkeer met voetgangers en fietsers tot zowel objectieve als subjectieve onveiligheid.
- Er is een grotere heterogeniteit aan vervoersmiddelen. Op fietspaden bevinden zich niet alleen de ‘traditionele’ fietsers, maar ook bestuurders van elektrische fietsen (waar ook onderling veel variatie in is), en sportieve fietsers. In de praktijk ontstaan hierdoor grote (snelheids-)verschillen.

Soorten wegen en paden

Per 2024 bevindt er zich 727 kilometer aan rijbanen (wegen) in Steenwijkerland. Dat gaat hoofdzakelijk om gemeentelijke wegen, die samen 630 kilometer aan lengte beslaan (87%). Een groot deel van deze aanzienlijke lengte is te verklaren door de absolute omvang van de gemeente, die tot de grootste van Nederland behoort. Daar komen nog een aantal wegen bij die door de gemeente worden beheerd, maar niet in direct eigendom zijn. Naast deze wegen is er 80 kilometer aan provinciale wegen en 16 kilometer aan rijkswegen. Het gaat om de volgende wegen:

Rijkswaterstaat	A32
Provincie Overijssel	N331, N333, N334, N351, N375, N761, N763, N855

Hoewel het gemeentelijke beheer zich vanzelfsprekend beperkt tot gemeentelijke wegen, hebben ontwikkelingen op rijks- en provinciale wegen wel indirect impact op dat beheer. Zo kan de inrichting en aansluiting van deze wegen leiden tot grotere verkeersstromen en een zwaardere belasting van de aansluiting op het gemeentelijke wegennet. De keuzes van de Provincie over het toelaten van bus- of landbouwverkeer op provinciale wegen hebben ook gevolgen voor de belasting, verkeersveiligheid en inrichtingsmogelijkheden op omliggende gemeentelijke wegen. Tot slot moet verkeer bij werkzaamheden worden omgeleid over gemeentelijke wegen, en andersom. Dat vraagt om goede afstemming. Hulpmiddelen zoals het *Nationaal Dataportaal Wegverkeer* (NDW) ondersteunen daarbij.

De gemeentelijke wegen zijn naar de verkeerskundige principes van het programma *Duurzaam Veilig* uit 1997 ingedeeld in gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). Deze indeling is gebaseerd op het (beoogde) gebruik van de weg en geeft aanleiding voor de inrichting van de weg. Hoewel het hier primair om verkeerskundige uitgangspunten gaat, heeft dit de volgende gevolgen voor het wegbeheer:

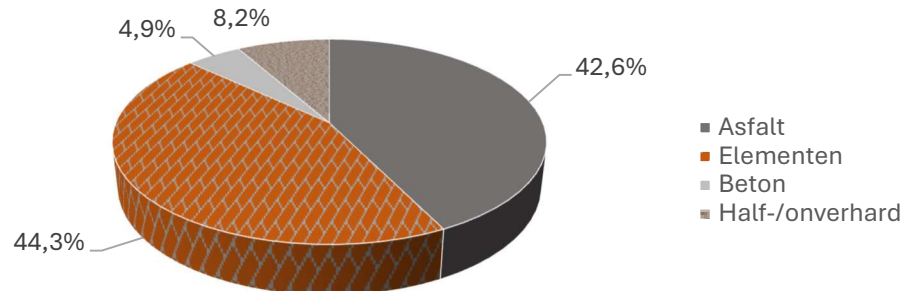
- Bij de materialisatie van gebiedsontsluitingswegen wordt gekozen voor asfalt, wat past bij de functie van doorstroming van verkeer. Ook bij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom wordt gesloten verharding toegepast (soms ook betonverharding).
- Bij erftoegangswegen binnen de bebouwde kom wordt daarentegen voor elementenverharding gekozen (zoals klinkers of betonstraatsteen). Dit past bij de lagere maximumsnelheid die daar geldt.
- De doorstromings- of verblijfsfunctie van wegen leidt ook tot een lichtere of zwaardere belasting in aantallen motorvoertuigen. De mate van belasting van een wegvak wordt meegenomen in de onderhoudsplanning van het wegbeheer.

Naast rijbanen, verharde wegen voor autoverkeer, zijn ook fietspaden, voetpaden, parkeervlakken en *overige* wegen (zoals zandwegen en -paden) onderdeel van het areaal aan te beheren oppervlakken. Dat sluit aan bij de gebruikersgroepen die al eerder aan de orde zijn gekomen. Deze categorieën hebben samen meer lengte dan de rijbanen hebben, maar dat ze minder oppervlak bestrijken. Toch gaat het nog steeds om een aanzienlijk deel van het areaal.



Bijlage 2. Soorten verhardingen

Het daadwerkelijke wegbeheer spitst zich toe op het type verharding. De soort verharding bepaalt immers welk onderhoud nodig is, en na hoeveel tijd. Hoewel de onderlinge samenstelling en variatie groot is zijn er vier globale categorieën van wegverharding in Steenwijkerland: Asphalt, elementen, beton, en half-/onverhard. In de onderstaande figuren is te zien in welke mate deze types worden toegepast in Steenwijkerland.

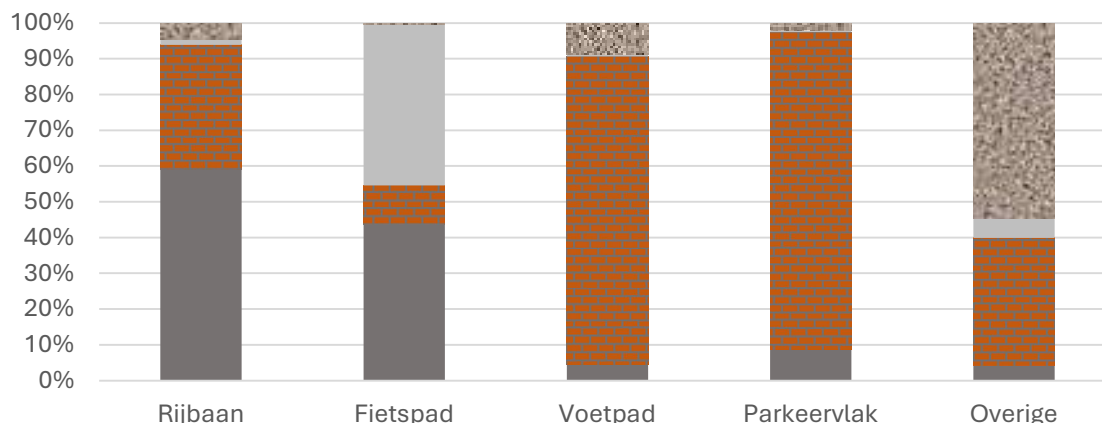


Procentuele verdeling van soorten verharding over de gehele oppervlakte van Steenwijkerland.

- Voor alle types verharding geldt dat de ondergrond ook van invloed is: zand, klei en veen vragen om andere technische werkwijzen bij de aanleg en het onderhoud van een weg. In het beeld van de meeste weggebruikers bestaat **asfaltverharding** slechts uit een gladde bovenlaag, maar dat doet geen recht aan de complexe constructie van deze wegen. Asfaltwegen bestaan namelijk uit verschillende lagen: de fundering, onderlaag en deklaag. Deze lagen kunnen bestaan uit puin, grind(deeltjes), bitumen, zand en steentjes in diverse samenstellingen. De kwaliteit van een asfaltweg is afhankelijk van de staat van deze verschillende lagen. Zo borgt de onderlaag de stabiliteit en afvoer van water. Wanneer dit in het geding komt versnelt dat het einde van de levensduur van de weg.
- De term **elementenverharding** is een verzamelnaam voor alle soorten verharding die uit losse, individuele elementen bestaat, zoals straatstenen (beton- of klinkers), tegels, of natuurlijk gesteente. Ook dit type verharding bestaat uit verschillende lagen. Er is een stevige onderlaag van zand, grind of gebroken puin, met daarop een zand- of steenslaglaag om de elementen vlak neer te kunnen leggen. Ook de opsluiting en afwatering moet worden geregeld. Elementenverharding is makkelijker herstelbaar, maar ook gevoelig voor onder meer verzakkingen, onkruid, loskomende elementen en slijtage.
- In Steenwijkerland wordt betonverharding vooral toegepast op fietspaden. Het heeft als voordeel dat het een lange levensduur en grote draagkracht heeft ten opzichte van relatief lage onderhoudskosten. Tegelijk is het materiaal minder flexibel, waardoor het kan scheuren of breken bij veranderingen in de bodem. Versterking en stabilisatie van de ondergrond zijn dus van belang. Temperatuurschommelingen kunnen het materiaal ook laten krimpen of uitzetten, wat tot schade kan leiden. Het onderhoud bestaat vooral uit herstel en reparatie van voegen of scheuren, en vervanging waar dat niet mogelijk is.
- De meest diverse categorie wordt gevormd door **half-/onverharde wegen**. Onder onverharde wegen vallen zandwegen en gras- of bospaden. Bij halfverharding is er wel verharding toegepast, maar heeft het niet de dichtheid of structuur van asfalt of beton. Materialen die hiervoor worden gebruikt zijn grind, split, gravel, schelpen, en boomschors. Bij het onderhoud van dit type



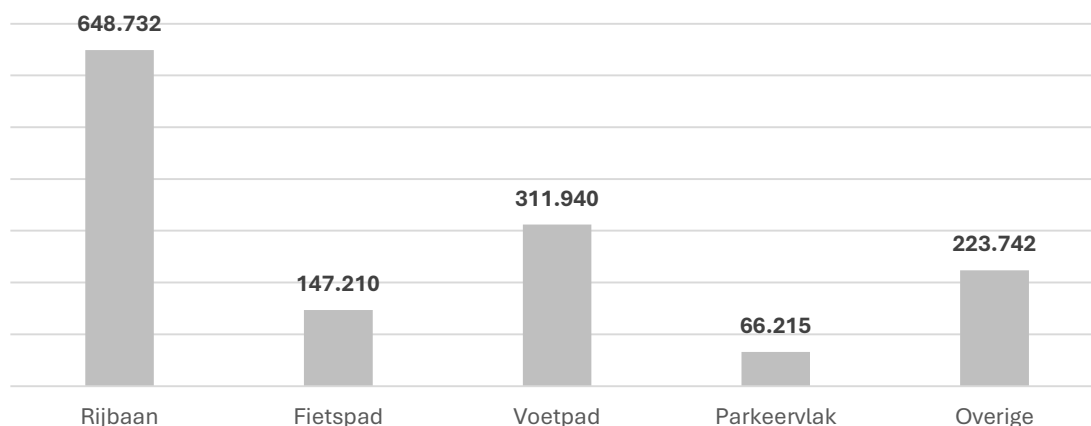
verharding moet rekening gehouden worden met erosie, kuilvorming, modder, stofvorming, onkruidgroei, en beperkte draagkracht. Er is regelmatig onderhoud nodig om deze wegen toegankelijk te houden.



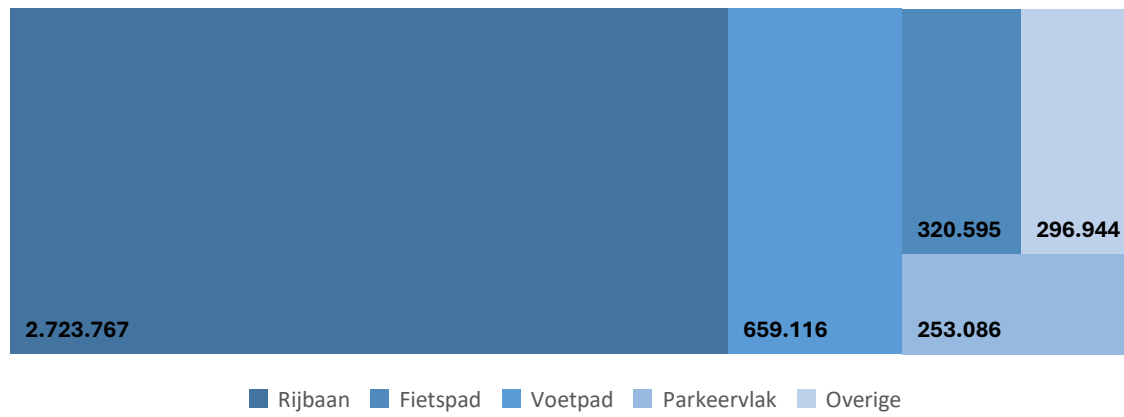
Relatieve verdeling van soorten verharding per type pad of weg.

Bij voetpaden wordt hoofdzakelijk elementenverharding toegepast. Het gaat daarbij vooral om trottoirs, de stoepen langs rijbanen (binnen de bebouwde kom). Eén op de tien voetpaden is onverhard of bestaat uit halfverharding. Dit gaat goeddeels om paden in parken, omgeving waar een combinatie wordt gemaakt met groenonderhoud. De wegbeheerder draagt echter verantwoordelijkheid voor de staat van de paden, en hiervoor is vanuit het groenbeheer geen budget beschikbaar. Hierbij gaat het vooral om recreatieve voetpaden. Er is ook nog een klein deel de voetpaden die uit asfalt of betonverharding bestaat. Fietspaden worden in de meeste gevallen in asfalt (46%) of beton (43%) uitgevoerd. Vanuit het oogpunt van comfort voor de fietser verdient gesloten verharding de voorkeur op deze paden. Er is ook een tiende van de fietspaden dat uit elementenverharding bestaat. Het gaat dan bijvoorbeeld om parallelle fietspaden langs gebiedsonsluitingswegen in bebouwd gebied. Hier zijn bijvoorbeeld klinkers of stoeptegels toegepast. Met dit soort open verharding is de bodem onder deze fietspaden makkelijk toegankelijk voor het onderhoud van kabels en leidingen.

Rijbanen worden hoofdzakelijk in asfalt, en anders in elementen uitgevoerd. Hierbij speelt het eerdergenoemde onderscheid tussen gebiedsonsluitings- en erftoegangsweg ook een rol. Sporadisch worden ook betonverhardingen toegepast voor deze rijbanen. In woongebieden en bij wegen met een lagere maximumsnelheid of verblijfsfunctie is het uitgangspunt om elementenverharding toe te passen. Dit type verharding versterkt het rustige karakter van het verkeer dat hier de voorkeur krijgt. Open verharding zorgt ook voor een hogere infiltratiegraad, waardoor de openbare ruimte beter bestand is tegen hevige regenval. Halfverharding wordt vooral toegepast op traditionele zandwegen in een landelijke of natuurlijke context. Hier speelt de verkeersfunctie geen significante rol, en ligt de nadruk op de verblijfsfunctie en aanwonenden of bestemmingsverkeer.



Lengte van soorten wegen en paden (in meters)



Oppervlak van soorten wegen en paden (in vierkante meters)

Bijlage 3: Beheersystematiek

Groot onderhoud

De hoeveelheid en diversiteit aan wegen en paden heeft geleid tot een systematische benadering van het onderhoud: de wegbeheersystematiek. Hierbij zijn de normen en richtlijnen van het kennisinstituut CROW leidend. In de systematiek worden twee termijnen met bijbehorende planningsmethoden onderscheiden:

- De middellange en lange termijn (> 5 jaar, de cyclische methodiek)
- De korte termijn (1 - 5 jaar, de kwalitatieve methodiek)

De **cyclische methodiek** is de benadering waarbij onderhoudsactiviteiten voor de lange termijn vooruit worden gepland op basis van het aanlegjaar en de specifieke karakteristieken van een weg. Dit is een theoretische benadering waarbij wordt uitgegaan van een vaste levensduur van een wegconstructie. Voor een asfaltweg is dat bijvoorbeeld zestig jaar. Deze methodiek geeft een goede benadering van de totale onderhouds- en vervangingsopgave in een gegeven jaar voor het hele areaal. Voor de korte termijn is deze methodiek niet afdoende, omdat de overkoepelende theorie niet altijd recht doet aan de staat van een individuele weg. Daarom geldt voor de korte termijn de **kwalitatieve methodiek**. Deze methodiek gaat uit van de resultaten van tweejaarlijkse weginspecties, die een oordeel geven over een groot aantal variabelen die samen een beeld geven van de daadwerkelijke onderhoudsbehoefte. De inspecties van verschillende soorten verhardingen worden jaarlijks afgewisseld.

Klein onderhoud

Buiten het groot onderhoud vindt gedurende het jaar ook dagelijks onderhoud plaats. Dit gaat meestal om kleine, niet geplande, werkzaamheden. Voorbeelden hiervan zijn kleine aanpassingen of reparaties bij calamiteiten.

Bijlage 4: Meerjarenplanning

De toelichting op de onderstaande meerjarenplanning is opgenomen in het tweede deel van het beleidsplan.

ONDERHOUD Locatie	Planjaren					Eindtotaal
	2025	2026	2027	2028	2029	
Baarlo			189.984	22.403	19.622	232.009
Baarlo			189.984			189.984
Kuinderdijk				22.403	19.622	42.025
Baars		7.508	1.244			7.508
Wolterholten		7.508				7.508
Basse			622	34.967	35.790	71.379
Basserweg				23.812	12.243	36.055
Gheerdinge				11.156		11.156
Westenwold			622		23.547	24.168
Belt-Schutsloot	208.143	62.431		19.560	14.132	304.265
Belterweg	99.852	43.811		8.806	10.996	163.465
De Stadt	7.008					7.008
Havezatherweg		12.214		6.698		18.911
Kerklaan	1.825	1.125		2.650		5.600
Noorderweg	10.663					10.663
Schutsloterpad	2.091	5.281		1.406	3.136	11.914
Vaste Belterweg	86.704					86.704
Blankenham	105.648	388.394	355.118	9.284	128.473	986.917
Blokzijlerdijk		568	39.963		93.542	134.074
Buurtsteeg		2.006				2.006
Hammerdijk	105.648	215.615	304.114		279	625.656
Hamspad		170.205		9.240		179.445
Kerkbuurt				44		44
Lageweg			765		11.499	12.264
't Strand			3.338		23.152	26.490
Zeestraat			6.937			6.937
Blokzijl	492.799	29.391	139.144	69.252	13.663	744.250
Barend Loosweg	13.484					13.484
Beatrixstraat	523					523
Breestraat	13.364					13.364
Burgemeester Ten Catweg	1.916					1.916
De Rits	17.038					17.038
Duinigermeerweg		29.391	85.628			115.019
Duinigersteeg					13.663	13.663
Duinweg			53.517	19.065		72.582
Hartkamp	208					208
Houtzagerijweg	47.699					47.699
Juliana van Stolbergstraat	7.807					7.807
Kanaalweg	10.521					10.521
Kathoek	179					179
Kerkhoflaantje	12.475					12.475
Kerkstraat	14.276					14.276
Kuinderstraat	34.414					34.414
Lage Wal	212					212
Mauritsstraat	16.050					16.050
Meerweg	113.277			2.256		115.533
Muggenbeet				93		93
Noorderkade	5.118					5.118
Rietvink	25.554					25.554
Scheepsdiep	2.023					2.023
Slingerpadi	12.444					12.444

Steenwijkerkolk	1.707					1.707
Vollenhoofsedijk	28.093					28.093
Wilhelminastraat	158					158
Willem Lodewijkstraat	2.787					2.787
Zeedijk	9.691					9.691
Zuiderkade	101.781					101.781
Zuiderzeeweg				47.838		47.838
De Bult					15.679	15.679
Bultweg					5.116	5.116
Duivenslaagte					10.563	10.563
De Pol				7.666	29.895	37.561
De Pol				7.666	23.829	31.495
Prins Willem Alexanderlaan					6.066	6.066
Eesveen				23.202	37.793	60.995
Dwarsweg				23.202		23.202
Van Karnebeeklaan					37.793	37.793
Giethoorn	231.465	56.489	233.658	255.538	163.509	940.659
Appensteeg			6.755			6.755
Bartus Warnersweg		4.495		24.403	3.927	32.825
Beulakerweg	96.816		24.377	77.932	6.075	205.201
Binnenpad	39.697			266	2.402	42.364
Brink	979			492		1.471
Brinklaan					11.324	11.324
Cornelisgracht	301			38.174	390	38.865
De Berken	1.267					1.267
De Bramen			6.541		11.647	18.188
De Deukten		23.245	31.938			55.183
De Elzen	2.614					2.614
De Rietlanden		3.871	4.423	312		8.606
De Wilgen	717					717
Ds. J.J. Ketstraat	13.538	975		4.133	1.299	19.944
Ds. T.O. Hylkemaweg	401					401
Dwarsgracht	5.654	2.601	91			8.346
Eendrachtsplein	685					685
Frensensteeg				24.337	9.310	33.647
Geythoornweg					22.627	22.627
Jonenweg	5.414		33.333	175	12.639	51.561
Kanaaldijk			50.910	159		51.069
Kapelweg					18.063	18.063
Kerkweg	671		9.933	4.094	28.070	42.768
Kikkerij	31.363					31.363
Kooiweg	368	18.220	26.686	19.322	5.461	70.057
Langesteeg	6.046				19.734	25.779
Maaiensteeg				3.017		3.017
Meester Hofstraat	2.177					2.177
Meester K. Hoekstraweg	675					675
Middenbuurt		1.024				1.024
Nering				16.050		16.050
Noorderpad					416	416
Oeverweg			38.670	9.021		47.692
Petersteeg					4.837	4.837
Smalleweg				33.651		33.651
Sportlaan	20.620					20.620
Van der Gootplantsoen	850					850
Veldweg	67					67
Waterlanderspad		2.059				2.059
Weth. Harm Molweg	545				4.873	5.418
Zuiderpad					415	415
IJsselham			39.274	84.277		123.550

Kerspelweg			29.518		29.518
Lakeweg		39.274	54.759		94.033
Kalenberg	92.009	35.894	38.520	12.335	178.758
Hoogeweg	38.438	35.340		12.335	86.112
Kalenberg Zuid		405			405
Kalenbergerpad	53.571		35.751		89.323
Meenteweg		149			149
Woldlakeweg			2.768		2.768
Kallenkote	11.032	87.841	20.176		119.049
De Wulpen		49.671			49.671
Gruttoweg			12.539		12.539
Kallenkote	11.032		7.637		18.669
Kievitweg		38.171			38.171
Kuinre	25.656	102.687	58.571	15.528	202.442
Burchtstraat		1.835			1.835
De Schans		30.613			30.613
Havendijk	20.855	960	54.256		76.071
Henric de Cranestraat		37.172			37.172
Pampus		28.948			28.948
Punterweg				15.528	15.528
Sleep	4.802	2.546	4.314		11.663
Vijverpark		613			613
Marijenkampen		6.537	115	6.611	13.263
Marijenkampen		6.537	115		6.651
Ongeleg				6.611	6.611
Nederland		1.456			1.456
Rietweg		1.456			1.456
Oldemarkt	8.838	14.705	111.654	118.701	292.488
Broeksteeg				1.734	1.734
Burgemeester Kuiperslaan		5.439			5.439
Burgemeester van Gerrevinklaan	379			379	
de Bente			67.474		67.474
de Boterberg		1.182			1.182
de Hare	10.164				10.164
de Hooge Whee 1/2n		1.199			1.199
de Hornlanden		1.090			1.090
De Krimpe		1.670			1.670
Dijklaan			11.238		11.238
Eikklop		11.047		7.241	18.288
Ellenkamp				23.092	23.092
Frieseweg	3.442	8.759	14.358		26.559
Hareweg	385	781	1.496		2.662
het Walveld		361			361
IJsselhammerweg				12.096	12.096
Industrieweg		449			449
Kampland		1.234			1.234
Kerkstraat				8.539	8.539
Klaas Muisstraat		1.653			1.653
Koningin Julianaweg		10.159		1.089	11.248
Kruisstraat		9.243			9.243
Krukmansveldweg		373			373
Lange Pad		711			711
Oosterbroekweg				38.920	38.920
Ossenzijlweg	3.605			101.712	105.317
Platteweg		1.991			1.991
Slootland			3.514		3.514
Sportlaan	5.233	679	15.144	15.880	36.937
't Butent				937	937
't Slingerland		3.004			3.004

Telwat	35	6.923	750	81.248	88.956	
Weerdijk		42.788	1.752		44.540	
Westerdallaan			2.974		2.974	
Zwarthofslaan		1.220			1.220	
Onna	2.405		12.088	18.906	33.400	
Bedelaarspad				2.232	2.232	
Burgemeester G W Stroinkweg	2.405				2.405	
Dwarssloot-Oost				12.584	12.584	
Meppelerweg				3.773	3.773	
Onnase Doodweg				318	318	
Parallelweg			12.088		12.088	
Ossenzijl	36.580	34.870	50.074	41.394	162.918	
Breeweerseepad			14.949		14.949	
Burgemeester van der Veenweg		13.876		2.680	16.555	
Hagenbroekweg	36.580			1.748	38.328	
Hellingstraat		143			143	
Hoofdstraat		11.566	13.191	11.307	36.064	
Hoogeweg			5.894	15.222	21.116	
Lageweg		9.132		3.098	12.230	
Opdijk		153			153	
Ossenzijlerweg			473	7.340	7.813	
Tussenbroekweg			15.567		15.567	
Paasloo	9.710	38.384	27.560	28.607	104.261	
Binnenweg	9.710			167	9.877	
de Braambrink		291			291	
Horstweg			18.536	5.778	24.314	
Lange Pad		24.610		22.661	47.271	
Meenteweg		13.483			13.483	
Oosterpaaslo 1-½rweg			9.025		9.025	
Scheerwolde	2.525	146.720	53.841	75.344	278.431	
A. F. Stroinkweg	2.525	58.089		26.874	87.488	
Brink		1.612		29.591	31.203	
Ir. Luteijnweg		81.033			81.033	
Koningin Julianaweg		1.775			1.775	
Scheerwolderweg		4.015			4.015	
Steenwijkerdiep-Noord			22.297		22.297	
Steenwijkerdiep-Zuid				18.880	18.880	
Veennepad		196			196	
Woldlakeweg			31.544		31.544	
Sint Jansklooster	464.715	55.226	164.892	181.931	38.090	904.854
Arembergerweg				11.457		11.457
Barsbeek	1.659	405	89.011		24.757	115.831
Bergkampen				11.248		11.248
Beulakerpad	16.424		8.179			24.603
De Bos	250					250
De Stelling	7.387					7.387
De Veenen	154.216	30.223				184.439
Dennenbos		8.480				8.480
Duinweg				2.442	9.633	12.076
Heetveld	578			4.690		5.268
Kadoelen				22.146		22.146
Kloosterkamp	3.864					3.864
Kloosterweg	10.466			126.686		137.151
Lageweg	206.014					206.014
Leeuwte	200					200
Molenstraat	985				3.699	4.684
Monnikenweg	48.259					48.259
Schaarweg	3.300	12.114	28.783			44.197
Sint Jansweg	157					157

Van Isselmudenstraat	8.799					8.799
Veneweg				577		577
Vossenkamp	2.160					2.160
Woldweg			38.920			38.920
Zuurbeek		4.004		2.683		6.688
Steenwijk	203.778	1.180.298	97.235	661.503	677.447	2.820.261
A van Olphenstraat		5.455		2.421		7.876
Aastraat		1.423				1.423
Achterslagen		1.055				1.055
Admiraal de Ruysterstraat				1.790		1.790
Akkerplein					36.910	36.910
Anjelierstraat		3.922				3.922
Appelhofshoeve		1.249			40.692	41.941
Broekslagen		53.399			17.698	71.096
Buddenakker		456				456
Burgemeester Voetelinkstraat		1.103				1.103
De beugel		2.973				2.973
De Buitengracht		4.641				4.641
de Kampzoom					6.834	6.834
de Rikking		13.350				13.350
De Schildwacht		543		1.417		1.960
De Vesting		19.841	2.895			22.736
De wanne		1.440				1.440
De Werven		2.304				2.304
Dieptol		22.734				22.734
Dolderweg			51.886	96.032	7.967	155.885
Dopheide					789	789
Dr. Dreesstraat		13				13
Driestoel				454	2.249	2.703
Duymaer van Twiststraat		888				888
Eesveenseweg		5.915		3.369	7.691	16.975
Elzenbroek				45.823		45.823
Gagelsweg		9.906		229		10.134
Gasthuislaan		4.291		309	83.074	87.673
Gasthuisstraat		7.124				7.124
Haagswold		6.300				6.300
Halfweg	5.860			6.225		12.085
Hendrik de Vroomestraat		29.229				29.229
Herenslagen		1.116				1.116
Het Bolwerk		23.495				23.495
Het Garnizoen		29.204				29.204
Het haarspit		1.010				1.010
Het Ravelijn		13.524				13.524
het Schar		25.063				25.063
Hogewal		15.436				15.436
Hooilanderpad		126.028				126.028
Houthaven		876				876
Jan van Nassauplantsoen		310				310
Jan van Riebeeckstraat		88.156				88.156
Kallenkoterallée		28.133		7.819	4.769	40.721
Kampstraat		9.415				9.415
Karenbrug		4.526				4.526
Koematen		532		11.710	35.558	47.801
Koningsland		10.927				10.927
Kornputsingel		4.904				4.904
Korte Venen				11.164	29.119	40.283
Koterhoek		14.294		1.892		16.187
Lange Baan		1.165		2.158		3.323
Lijsterbesstraat		890				890

Looijersgracht		14.217			14.217
Looweg		1.128			1.128
Magistraat				137	137
Meppelerweg	36.344	7.307		18.449	31.539
Middenweg		4.249		29.467	16.169
Moeraslanden				24.670	
Molenstraat	15.303			615	1.453
Nieuwe Gagels		5.060			4.829
Nieuwe Onnastraat		23.826			
Noordersingel		49.849			
Oerthepad		810		10.206	3.458
Oeverlanden		11.502		41.342	
Oevers					35.695
Olde Wheemestraat		266			
Onnase Doodweg					2.863
Onnaweg				9.479	
Oostercluft		14.157			
Oostermeenthepad	1.155	10.706	2.438		2.589
Oostermeentherand					74.484
Oranje Gelderlandlaan	46.654				
Oyershoeve		3.535		1.495	
P.C. Hoofstraat		33.450			
Parallelweg	5.015	14.169			26.715
Parkstraat				22.307	
Paul Krugerstraat		9.337			
Poortersplein		27		100.705	
Preistingestraat		13.416			
President Kennedystaat		1.077			
Prins Mauritsshof		4.412			
Prinses Beatrixstraat		357			
Prinses Christinastraat		1.079			
Prinses Irenestraat		286			
Produktieweg		14.832			26.042
Rembrandtstraat		6.005			
Rentmeester		563			
Rietlanden				14.493	
Rozenstraat		304			
Ruxveenseweg		1.211			
Sangerland		1.301			
Schaepmanstraat		998			
Schansweg	29.101			570	
Slingerbos		1.754			
Sluisweg		2.347			
Stadhouderskade		23.696			
Steenwijkerdiep	19.937	18.446		1.111	
Stroomdal		10.653			38.092
Stuwwal		327		42.200	1.248
Talmastraat		919			
Thorbeckestraat		20.359			
Tramlaan		73.825	7.889		16.812
Trappenweg		356			
Tukseweg	14.926	75.089		1.481	
Veenlanden		5.373		116.861	
Vendelweg		15.088			
Verlaat			13.967		
Verlaatsweg	29.483	19.559	18.160		
Vestdijkhof		238			
W Stokvisstraat		7.441			
Waardeel		20.411			

Wendakker					385	385
Westercluft	11.081					11.081
Westwijkstraat	2.521				1.422	3.944
Wheermaten				33.102	50.298	83.401
Willem Lodewijkhof	3.249					3.249
Willem van Engenstraat	4.343					4.343
Wissel					9.857	9.857
Woldmeenthepad					60.146	60.146
Woldpoort	15.225					15.225
Steenwijkerwold	12.760	99.273	60.141	89.763	137.830	399.767
A. F. Stroinkweg		6.362		56.490		62.852
De Beek		22.336		12.939	4.843	40.118
Gelderingen		3.877			74.237	78.114
Gelderingensteeg					6.436	6.436
Hesselingendijk					18.717	18.717
Het Schild		10.545				10.545
Oldemarktseweg	12.760	15.504	5.372	20.334	20.906	74.875
Steenwijkerdiep-Noord					6.316	6.316
Steenwijkerdiep-Zuid		30.789	54.769			85.558
Thijendijk					2.964	2.964
Vredenburg		9.861			3.410	13.271
Tuk	376.584	20.164	16.147	36.745	20.179	469.819
Bakkersveld		15.086	16.147		9.154	40.387
Bergweg	335.597	3.807		14.805		354.209
Hoodijk				5.247	6.809	12.056
Hooipad				3.040		3.040
Melkweg					943	943
Oldemarktseweg	40.987	1.271		5.380		47.639
Tukseweg				5.985	3.273	9.257
Wethouder Zeefatstraat				2.289		2.289
Vollenhove	180.133	14.726	167.779	224.700	217.136	804.474
Aan Boord	851					851
Aan Zee	3.652	6.896				10.548
Achter de Hare	9.022					9.022
Bisschopstraat	18.083			36.650		54.733
Botter	484					484
Clarenberglaan	22.929					22.929
De Cartouwe	919					919
De Hagen					46.383	46.383
De Kampen				74.844		74.844
De Voorst	268			2.046		2.314
De Weijert	965		96.404			97.369
Doeveslag	14.834					14.834
Drostenbos	1.043			6.963		8.006
Flevoweg					3.678	3.678
Georg Schenckstraat	33.111					33.111
Godfried van Rhenenlaan	228				105	333
Groenestraat	7.449					7.449
Haven				1.414		1.414
J(an) v. Dieststraat	3.618					3.618
J. van Raesfeldstraat	25.499					25.499
Kade	946			1.006	838	2.791
Kadoelerweg			57.293			57.293
Kerkplein	4.489				91.853	96.342
Kerkstraat					28.533	28.533
Laan van Toutenburgh	896					896
Moespot					1.046	1.046
Molenberg	3.934					3.934
Noordwal					6.993	6.993

Productieweg	1.645					1.645
Rudolf van Diepholtstraat	10.045					10.045
Schaarweg			14.082		14.146	28.228
't Engelse Bos	5.732					5.732
Uiterdijkenweg				66.529		66.529
Van Haersoltelaan	3.777					3.777
Voorpoort				35.248		35.248
weg van Rollecate	1.808					1.808
Weg van Twee Nijenhuisen					356	356
Wendelerweg		7.830				7.830
Wheeme	1.214					1.214
Willem de Lillestraat	1.727					1.727
Zeekampen	963					963
Zwaard					23.205	23.205
Wanneperveen	226.929	146.776	147.906	9.726	70.962	602.300
Bovenboerseweg	1.298		11.567		3.149	16.014
Burgemeester Pastoorstraat	232					232
De Bramen			49.916			49.916
Driftlakenseweg		2.599				2.599
Ds A.C. van Raalteweg	938					938
Gasthuisdijk		10.972				10.972
Kooiweg			59.957			59.957
Lozedijk		22.046			55.675	77.721
Middenweg	53.339		26.466		176	79.980
Nieuwe Dijk	19.408					19.408
Oldehof	132					132
Ree 1-1/2nweg	79.653	83.040				162.693
Siebenweg	2.730					2.730
Urkerpad	15.047					15.047
Veldweg					6.143	6.143
Veneweg	11.180	5.334		9.607		26.122
Weth. Vosstraat	419				5.819	6.239
Zomerdijk	36.732	22.785		119		59.636
Zwollingerkampweg	5.821					5.821
Wetering		2.674	95.560	115.827	86.806	300.866
Wetering West		1.145	95.282	23.568	62.318	182.314
Wetering-Oost		1.529	278	92.258	24.488	118.553
Willemsoord				14.893	43.545	58.438
Ds. Schipperstraat				1.134	2.263	3.397
Koningin Wilhelminalaan					41.282	41.282
Ronde Blesse				13.759		13.759
Witte Paarden			4.542	16.432	3.736	24.710
Steenwijkerweg					3.736	3.736
Witte Paarden			4.542	16.432		20.974
Zuidveen		6.058		1.959	15.712	23.730
Burgemeester G W Stroinkweg					521	521
Dwarssloot-Oost					12.768	12.768
Harm Wichersweg		6.058				6.058
Reigerweg					409	409
Zuidveenseweg				1.959	2.015	3.974
Overige	26.611	26.027		17.689		70.326
Overige	26.611	26.027		17.689		70.326
Eindtotaal	2.548.113	2.280.349	2.278.046	2.276.964	2.261.210	11.644.681