

Op weg naar duurzaam beheer en onderhoud

Zouden we alle rijbanen, voetpaden en andere wegen in Steenwijkerland achter elkaar leggen, dan heeft de gemeente hiervan 1400 kilometer in eigendom dan wel beheer. Dat is 4.250.000 vierkante meter aan oppervlak. Een grote verantwoordelijkheid, want alle weggebruikers – van voetgangers tot automobilisten – moeten kunnen vertrouwen op een deugdelijk wegennet. Nu veel van onze wegen het einde van hun levensduur naderen én het veranderend klimaat om duurzame oplossingen vraagt, zijn bijtijds investeringen nodig en grondig beheer en onderhoud.

1. Beheer- en onderhoudsniveau

Basis als standaard

Wegbeheer draait per definitie om veiligheid. Simpel gezegd: de rijweg, het fietspad of de stoep moeten technisch gewoon goed op orde zijn. Op dat terrein doen we als overheid geen concessies. Gedegen onderhoud voorkomt ongevallen, schades én draagt bij aan prettig leefbare kernen en buurten.

Om die redenen houdt Steenwijkerland voor de periode tot en met 2029 vast aan het kwaliteitsniveau ‘basis’ (*), de huidige standaard die toereikend is. Ook investeert de gemeente blijvend in duurzame maatregelen. Zo zorgen we dat veiligheid, kosten en milieu-impact met elkaar in gezonde balans zijn.

Deze keuzes zijn gebaseerd op de systematiek van het nationaal kennisinstituut CROW en een kwestie van zorgvuldige planning: we beoordelen de huidige staat van wegen, voorspellen toekomstige slijtage, spannen ons in om de levensduur van wegen te verlengen en houden zo de uitgaven binnen de perken. Kort door de bocht: we garanderen veiligheid, functionaliteit en duurzaamheid van onze wegen tegen beheersbare beheer- en onderhoudskosten.

(*Kanttekening: alternatieve onderhoudsniveaus zijn niet wenselijk. ‘Laag’ kan leiden tot onveilige situaties en hogere kosten op de lange termijn, vanwege uitgesteld onderhoud. Bij een ‘hoog’ niveau weegt de kwaliteit niet op tegen de meerkosten.)

- *Voor het wegbeheer op ‘basisniveau’ is jaarlijks €2.220.000,- beschikbaar.*
- *Dit bedrag wordt jaarlijks met 1% verhoogd om toekomstige prijsstijgingen op te kunnen vangen.*

2. Langere levensduur

Uitdagingen en kansen

Willen we dat onze wegen nog jaren langer in goede conditie ‘meegaan’, dan is op veel locaties actie vereist. Door tijdig onderhoudswerk uit te voeren, kunnen we kostbare reparaties en zelfs volledige vervangingen van wegen nog geruime tijd uitstellen. Al geldt hier wel de vuistregel: *safety first*. Elk pad bereikt tenslotte op een zeker moment zijn eindpunt. Voldoet een weg niet langer aan de normen voor veiligheid en kwaliteit, dan zorgt de gemeente tijdig voor vervanging.

Vast staat dat de komende jaren werk aan de winkel is om het wegennet van Steenwijkerland te vernieuwen, dan wel een *upgrade* te geven. Die wetenschap stelt de gemeente enerzijds voor een grote uitdaging. Tegelijk biedt dit besef natuurlijk ook een prachtkans om onze infrastructuur nu klimaatbestendig te maken, ingericht op de (verre) toekomst.

Daarom ligt dit beleidsplan voor u; een plan van aanpak onderbouwd met een meerjarenplanning.

- *Van 2025 tot en met 2029 investeren we €1.200.000,- in maatregelen die de levensduur van wegen verlengen. **
- *Soms is onderhoud niet meer voldoende, en een volledige reconstructie noodzakelijk. Van 2025 tot en met 2029 investeren we daarom €2.560.000,- in de vereiste vervanging van wegen.*

(*Kanttekening: maatregelen die de levensduur van een wegconstructie verlengen worden gezien als 'investering' en brengen daarom kapitaalslasten met zich mee. Voor deze maatregelen vraagt het college extra investeringskrediet aan bij de raad tijdens de begrotingsbehandeling. Hierdoor stellen we vervanging van de weg uit, wat op de lange termijn kosten bespaart.)

3. Plattelandswegen

Actieplan Veilige Bermen

De veiligheid van – veelal smalle – plattelandswegen neemt toe door bermverharding. Tot dusver zijn de resultaten van het actieplan Veilige Bermen dan ook zeer positief.

De ecologisch beheerde bermen dragen bij aan de verkeersveiligheid: het gras wordt verzameld en afgevoerd, waardoor de berm sneller opdroogt en de bodem minder voedselrijk (verschraald) raakt. Hierdoor wordt de ondergrond stabiel en dus veiliger voor de weggebruiker, in geval van een uitwijkmanoeuvre.

Er zijn meer voordelen: zo is er meer ruimte voor voetgangers en de verharding voorkomt dat kwetsbare weggebruikers vallen – denk aan fietsers – als zij per ongeluk in de berm terecht komen. Bovendien is de verharding goed voor de duurzaamheid van onze wegen, omdat die de randen van de weg ondersteunt. Zo worden verzakkingen voorkomen, en gaat de weg langer mee.

- *Tot en met 2028 investeren we €2.625.000,- in dit soort bermverbetering.*
- *De toekomstige behoefte aan bermverharding voor ná 2028 wordt onderzocht.*

4. Ruimte voor het klimaat

Sturen op een schone toekomst

Specifiek wegbeheer en het stimuleren van fietsverkeer zijn enkele zaken die thuishoren in de in 2024 vastgestelde Klimaat- en Duurzaamheidsambities van Steenwijkerland. Met deze lokale 'vuist' draagt de gemeente bij aan de nationale ambitie om Nederland in 2050 energieneutraal te maken.

Tegelijk hebben wegeaanleg en -onderhoud vanwege hun CO₂-uitstoot en het gebruik van niet-hernieuwbare materialen een negatief effect op het klimaat. Daarom zullen we, ook richting lokale partners, sturen op een schone toekomst.

Hoe stimuleren we als gemeente het gebruik van milieuvriendelijke materialen en technieken voor het behoud van onze wegen? Waar kunnen we onnodige werkzaamheden voorkomen en

dus zorgen voor minder CO2-uitstoot? Op welke manieren verlengen we de levensduur van onze bestaande infrastructuur? Deze en andere vragen stellen we onszelf op weg naar de inrichting van ons lokale wegennet.

Circulair werken

Steenwijkerland volgt maatschappelijke ontwikkelingen op de voet en zoekt nadrukkelijk de samenwerking met lokale partners, zoals bedrijven en organisaties. Aannemers krijgen nadrukkelijk de ruimte om mee te bewegen. Gezamenlijk tillen we breed gedragen, duurzame projecten van de grond en bereiken onze klimaatdoelen. Zo werkt Steenwijkerland stapsgewijs toe naar een circulaire economie waarin minder (nieuwe) grondstoffen nodig zijn. Inkoop en maximaal hergebruik van asfalt, bestrating of andere materialen staan hierbij voorop, evenals de elektrificatie van werktuigen in de wegenbouw.

- *Steenwijkerland stuurt steeds meer op positieve klimaat- en milieueffecten, door (lokale) opdrachtnemers te vragen om duurzaam energiegebruik, elektrificatie en circulariteit.*
- *De resultaten van ‘schoon en circulair werken’ in het wegenonderhoud worden jaarlijks door de gemeente geëvalueerd en in een kort overzicht gerapporteerd.*

Open verharding & faunapassages

Vanuit ons lokale wegbeheer wordt steeds meer ingezet op klimaatadaptatie. Het betekent dat Steenwijkerland zich op alle fronten voorbereidt op warmere, drogere omstandigheden met meer extreme neerslag. Uitdagingen als wateroverlast en hittestress bieden we het hoofd met o.a. meer open wegverharding. Waar mogelijk en afgestemd op de functie van de openbare ruimte, als ook toegankelijk voor alle gebruikers. *

Om ook dieren – zoals otters – veilig te laten oversteken leggen we speciale faunapassages aan. Dat doen we op plekken waar we aan groot onderhoud toe zijn en waar sprake is van meerwaarde voor diersoorten in het gebied.

- *Halfverharding (o.a. grasbetonsteen) kan een goede optie zijn en geniet de voorkeur bij onderhoud van parkeervlakken.*
- *Als gemeentelijke wegen belangrijke routes voor diersoorten doorkruisen, zorgen we voor faunapassages.*
- *Het voorkomen van wateroverlast en hittestress weegt zwaar mee bij onderhoudsprojecten.*

*(*Kanttekening: halfverharding is niet altijd de beste oplossing; het voegt bijvoorbeeld weinig toe als de ondergrond heel dicht is. Halfverharding zoals grasbetonsteen kan voor verkeershinder zorgen voor mensen die minder mobiel zijn. Er is dus maatwerk vereist bij de uitvoering.)*

Waardevolle zandwegen

Waar mogelijk blijven de zandwegen in Steenwijkerland onverhard. Waarom? Ze zijn mede bepalend voor het agrarische cultuurlandschap dat onze gemeente kenmerkt en onderdeel van het historische karakter van onze plattelandsgemeente. Zandwegen bieden een waardevolle leefruimte aan vele planten- en diersoorten en verbinden diverse natuurgebieden. Bovendien zijn ze recreatief zeer aantrekkelijk voor onze bewoners en bezoekers die er graag wandelen, paardrijden of offroad fietsen.

- *Steenwijkerland spant zich in voor het behoud van de veelzijdige waarden van haar areaal aan onverharde wegen, die bijdragen aan een duurzame leefomgeving.*

- *Voor regelmatig onderhoud en beheer van onverharde en half-verharde wegen in o.a. parken werken we gestroomlijnd samen met groenbeheer.*
- *Zandwegen blijven onverhard, toegankelijk voor bestemmingsverkeer en niet-gemotoriseerd verkeer.*
- *Voor dit doel vragen we jaarlijks structureel €20.000,- aan extra onderhoudsbudget.*

5. Communicatie

Weet wat er speelt

Uitkomsten van het jongste inwonerspanel laten zien dat meer dan de helft van alle inwoners van Steenwijkerland (zeer) tevreden is over de staat van de gemeentelijke wegen. Maar het kan altijd beter. Alle weggebruikers zijn gebaat bij (regelmatig) onderhoud van onze wegen, wandel- en fietspaden, al vindt natuurlijk niemand het prettig om van die werkzaamheden hinder te ondervinden. Overlast is helaas niet altijd te vermijden, wat wél scheelt is als inwoners tijdig en duidelijk geïnformeerd zijn over wat er wanneer gebeurt.

Geplande werkzaamheden voor het lopende kalenderjaar staan op de onderhoudskaart van de gemeente, al kunnen zich daarnaast ook calamiteiten voordoen, zoals verkeersongevallen of noodweer met gevolgen voor het wegdek. Onze ambitie is duidelijk: communicatie over wegenonderhoud moet helder en bijtijds plaatsvinden.

- *We werken aan heldere communicatie rondom klein en groot wegenonderhoud en tijdelijke verkeersmaatregelen. Hiervoor wordt een protocol opgesteld.*

6. Financiën

Extra budget nodig

Gebaseerd op de meest recente wegininspecties zijn voor de komende vijf jaar bedragen gekoppeld aan basisonderhoud, levensduur verlengende maatregelen en vervanging van wegen. Hiervoor was in het beleidsplan van de gemeente jaarlijks gemiddeld €1.880.000,- gereserveerd. Vanwege forse prijsindexaties in de water- en wegenbouw moet dit bedrag worden herzien naar jaarlijks €2.275.000,-. Dat betekent dat aanvullend jaarlijks €395.000,- nodig is.

Vanaf 2030 wacht ons een concrete opgave voor de vervanging van een aantal wegen. Die investeringen brengen ook bijbehorende kapitaalslasten met zich mee. E.e.a. is in onderstaande tabellen weergegeven.

BIJLAGEN

Wie zijn precies de weggebruikers in Steenwijkerland? En hoe ziet hun ‘reis’ (o.a. school, werk, winkels) eruit? In de bijlage treft u een cijfermatig overzicht van wegen en paden in onze gemeente, hun specifieke functie en het type verharding.

Kwetsbare reizigers

Feit: de meeste ‘reisbewegingen’ in onze gemeente vinden te voet en per fiets plaats. We beschikken over een volwaardig netwerk van wandel- en fietspaden, waarbij niet alleen de verharding van belang is, maar ook de breedte, de routing en afwezigheid van obstakels. Dat is

vooral van belang voor kwetsbare inwoners. De gemeente moet bij de inrichting van de openbare ruimte en het beheer van paden dan ook terdege rekening houden met de aanwezigheid van allerlei hulpmiddelen op de weg, zoals rollators, rolstoelen, scootmobielen en driewiel fietsen.

De fiets op één

De fiets staat met stip op één in Steenwijkerland. Fietsverbindingen moeten veilig, betrouwbaar en snel zijn en daarnaast het comfort en gemak van de fietser dienen. De gemeente zet de komende tien jaar in op een toename van het fietsverkeer met 20%, in het bijzonder voor woon-werkverkeer. Het verbeteren van onze fietsinfrastructuur is dan ook een stevige ambitie; hiervoor werken we onder meer samen met de provincie Overijssel (Kernnet Fiets).

Om inwoners en bezoekers tegemoet te komen die met het openbaar vervoer reizen, verdienen ook andere, belangrijke verbindingen extra aandacht. Bijvoorbeeld tussen een bushalte en een dorpskern, of het treinstation en het centrum van Steenwijk-stad.

Afhankelijk van auto

De aard van onze grote, maar dunbevolkte gemeente maakt dat inwoners gemiddeld grotere afstanden moeten afleggen naar werk, familie of voorzieningen. Dit versterkt het belang van de auto als dominant vervoermiddel voor langere reizen, en dat zien we terug in de cijfers uit 2020: 1,2 auto's per huishouden in Steenwijkerland, tegenover 1,1 gemiddeld in Nederland.

In de kleinere, meer landelijke kernen van Steenwijkerland ligt het autobezit zichtbaar nog hoger, mede als gevolg van ontbrekende openbaar vervoersmogelijkheden op loop- of fietsafstand.

Deze inwoners zijn meer afhankelijk van de auto als voornaamste vorm van vervoer.

Zware voertuigen

Op de wegen in Steenwijkerland hebben we te maken met steeds zwaarder landbouw- en vrachtverkeer met een economisch belang, en motoren die vooral recreatief worden gebruikt. Deze veelal zware voertuigen vormen geen geschikte combinatie met voetgangers en fietsers; op sommige plaatsen is het een uitdaging op de weg, buiten de kernen leidt het ook tot onveilige situaties. Bovendien worden onze wegen zwaarder belast en hebben dus meer onderhoud nodig.

Trends op de weg – hoe *dealen* we ermee?

Een aantal trends in mobiliteit en weggebruik bezorgt de gemeente uitdagingen van formaat:

- De auto wint terrein. Ook het aantal wandelaars en fietsers (kwetsbare weggebruikers) neemt toe. Gevolg: meer motorvoertuigen leiden tot reële risico's voor de verkeersveiligheid, plus een toename van milieu- en geluidshinder.

- Onze wegen en het onderhoud zijn niet berekend op steeds zwaardere en grotere voertuigen. Tussen 2016 en 2023 zijn personenvoertuigen met bijna 400 kilo gestegen. Een trend die wordt versterkt – en door de overheid ondersteund – door de opkomst van elektrische auto's, en één die onze wegen (te) zwaar belast.

- Fietspaden worden door steeds meer verschillende wielrijders – met een variëteit aan e-bikes – gebruikt, waardoor grote snelheidsverschillen ontstaan, en als gevolg daarvan verkeersonveilige situaties.

Soorten wegen én eigenaren

Steenwijkerland behoort qua omvang tot de grootste gemeenten van ons land. Dat zien we terug in het enorme areaal aan rijbanen: 726 kilometer aan wegen (in 2024). Het grootste deel daarvan (630 km) is gemeentelijk eigendom, de rest is in beheer bij de gemeente maar eigendom van provincie (80 km aan N-wegen) en rijk (16 km, A32).

Een goede afstemming tussen die verschillende eigenaren is noodzakelijk, omdat de inrichting van rijks- en provinciale wegen (indirect) wel gevolgen kan hebben voor het gemeentelijk wegbeheer. Keuzes van rijk of provincie kunnen bijvoorbeeld leiden tot grotere verkeersstromen of een zwaardere belasting van het wegennet. Ook omleidingen over gemeentelijke wegen hebben uiteraard hun effect op de belasting, verkeersveiligheid en inrichting van ons eigen wegennet.

Weggebruik en -hardheid bepalen beheer

Zowel het gebruik en de functie van een weg, als het type verharding én de ondergrond (zand, klei, veen) zijn bepalende factoren voor de aanleg en het onderhoud van onze wegen.

De gemeentelijke wegen zijn grofweg ingedeeld in twee categorieën: gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). Die status heeft gevolgen voor het wegbeheer én de keuze van verharding: asfalt, beton, elementenverharding (een verzamelnaam voor straatstenen, klinkers, tegels, gesteente), half- en onverhard (grind, split, gravel, schelpen of boomschors).

- Op de wegen in Steenwijkerland worden elementenverharding (44,3%) en asfalt (42,6%) verreweg het meest toegepast. Een paar feiten: asfalt heeft een complexe constructie van verschillende lagen die samen bepalend zijn voor de kwaliteit. Elementenverharding is makkelijk herstelbaar, maar tegelijk gevoelig voor verzakking, onkruid, losrakende delen en slijtage.
- Betonverharding (4,9%) wordt in Steenwijkerland vooral gebruikt op fietspaden. Deze gesloten verharding is het meest comfortabel voor fietsers. Pluspunten: beton is sterk, heeft een lange levensduur en relatief lage onderhoudskosten. Minpunten: beton is minder flexibel en kan eenvoudig scheuren of breken bij bodemveranderingen of temperatuurschommelingen.
- De meest diverse categorie wegen is half- en onverhard, denk aan zandwegen, gras- of bospaden. Er is regelmatig onderhoud nodig om dit soort wegen toegankelijk te houden.

De inspecties van alle soorten verhardingen worden jaarlijks afgewisseld. Naast het geplande groot onderhoud voor korte termijn (1-5 jaar) en middellange/lange termijn (5 jaar en langer) vindt gedurende het jaar ook klein onderhoud plaats, bijvoorbeeld na calamiteiten of onverwachte wegwerkzaamheden.