

# Beleidsplan Beheer en Onderhoud Wegen Provincie Drenthe

Versie 3.0



## **Colofon**

Assen, afdeling Wegen en Kanalen, januari 2013

Versie 3.0

Uitgave van de provincie Drenthe

Assen, 08-10-13

# INHOUDSOPGAVE

VOORAF

SAMENVATTING

VISIE

1	INLEIDING.....	9
1.1	Aanleiding.....	9
1.2	Doel.....	9
1.3	Uitvoering .....	9
1.4	Monitoring.....	9
2	PROVINCIALE BELEIDSKADERS .....	11
2.1	Inleiding.....	11
2.2	Mobiliteit, bereikbaarheid en veiligheid .....	11
2.2.1	Basiskkenmerken wegontwerp .....	11
2.2.2	Snelheidremmende maatregelen.....	14
2.2.3	Openbare verlichting .....	15
2.2.4	Tankstations .....	16
2.3	Milieu.....	17
2.3.1	Geluidsnormen .....	17
2.3.2	Duurzaam inkopen .....	19
2.4	Omgevingsbeleid.....	19
2.4.1	Landschappelijke inpassing .....	19
2.5	Cultuur.....	20
2.5.1	Beeldende kunst.....	20
2.6	Wettelijke kaders .....	21
2.7	Aanbesteding .....	23
2.8	Arbo- en veiligheidsaspecten.....	24
3	BELEID BEHEER EN ONDERHOUD .....	25
3.1	Areaal.....	25
3.2	Wijzigingen Areaal.....	26
3.2.1	Veranderende wet- en regelgeving.....	26
3.3	Wegbeheer algemeen .....	27
3.3.1	Beheerstrategie .....	28
3.3.2	Onderhoudscyclus.....	28
3.3.3	Deklagen .....	29
3.3.4	Kwaliteit verhardingen .....	30

3.3.5	Planning .....	31
3.3.6	Duurzaam wegbeheer .....	31
3.3.7	Dagelijks beheer en onderhoud .....	32
3.3.8	Omgevingsmanagement en omgevingscommunicatie .....	32
3.4	Verkeersvoorzieningen .....	33
3.4.1	Wegmarkeringen .....	33
3.4.2	Toepassing snelheidsremmende maatregelen .....	34
3.4.3	Bewegwijzering.....	35
3.4.4	Bebording .....	36
3.4.5	Haltevoorzieningen.....	36
3.5	Operationeel verkeersmanagement.....	37
3.5.1	Incidentmanagement .....	37
3.5.2	Calamiteiten .....	37
3.5.3	Gladheidsbestrijding .....	38
3.6	Kunstwerken.....	38
3.6.1	Inleiding .....	38
3.6.2	Doel en kwaliteit .....	39
3.6.3	Onderhoud .....	40
3.7	Groenbeheer .....	41
3.7.1	Maaien van bermen, sloten en oevers .....	41
3.7.2	Bomen, singels en bosplantsoen .....	41
3.7.3	Faunavoorzieningen .....	41
3.7.4	Eikenprocessierups .....	42
3.7.5	Onkruidbestrijding.....	42
3.7.6	Vuilafvoer .....	42
3.8	Provinciale gronden en kunstwerken; eigendom.....	43
3.9	Uitvoering beleidsregels .....	43
3.9.1	Uitwegen .....	43
3.9.2	Gebiedspromotie .....	44
3.9.3	Gedenktekens verkeersslachtoffers.....	45
3.9.4	Standplaatsen .....	45
4	Programmering en Uitvoering .....	46

# VOORAF

Als verantwoordelijke voor de openbare infrastructuur heeft de provincie Drenthe de wettelijke plicht de bij haar in beheer en onderhoud zijnde wegen, inclusief fietspaden, in goede staat te houden. De wegen moeten veilig zijn voor de gebruikers en de bereikbaarheid via de wegen moet gegarandeerd zijn. Vooral dit laatste wordt steeds belangrijker nu de veiligheid op orde is.

Dit beleidsplan geeft inzicht in de wijze waarop de provincie haar wegen beheert en onderhoud. Het plan geeft daarnaast aan wat er in de toekomst moet gebeuren om het provinciale wegennet binnen acceptabele kosten op een acceptabel kwaliteitsniveau te houden. Om hier goed inzicht in te krijgen is een beheerkostenrapport opgesteld. In dit rapport worden de kosten voor beheer en onderhoud verwoord die nodig zijn om het kwaliteitsniveau op een 6 te houden. In dit beleidsplan staat beschreven op welke wijze het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd en welke keuzes hieraan ten grondslag liggen uitgaande van dit minimale kwaliteitsniveau 6.

## SAMENVATTING

De provincie Drenthe heeft haar beleid op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing, economische ontwikkelingen enz. vastgelegd in verschillende nota's. Dit vastgestelde beleid is leidend voor de uitvoering van het beheer en onderhoud van de wegen en de vaarwegen.

In 2012 zijn de kosten van het beheer en onderhoud in beeld gebracht. Het rapport beheerkosten is vervolgens extern getoetst. Voor het groot onderhoud geldt dat in de komende jaren gekozen wordt voor een onderhoudsniveau van een lagere kwaliteit (basis 6). In het Rapport beheerkosten en in de toets op dit rapport door Royalhaskoning/DHV wordt een nadere onderbouwing gegeven van de benodigde budgetten om de wegen (en de vaarwegen) te beheren en onderhouden op dit kwaliteitsniveau 6.

In dit beleidsplan beheer en onderhoud is beschreven op welke wijze het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd en welke keuzes hieraan ten grondslag liggen. Hierbij wordt uitgegaan van het kwaliteitsniveau 6.

Sober en doelmatig beheer en onderhoud blijft voor de provincie voorop staan. De komende jaren concentreert de provincie zich op het beheer en onderhoud van de wegen en de vaarwegen. Dit betekent dat enkel en alleen onderhoud wordt gepleegd als dit ook echt noodzakelijk is. Werken worden zoveel als mogelijk in combinaties opgepakt en er wordt voor het onderhoud nadrukkelijk aangesloten bij reconstructies. Dat houdt tevens in dat er minder wordt ingezet op een aantal andere zaken zoals bijvoorbeeld landschappelijke inpassing en kunst.

De grootste wijzigingen ten opzichte van het beheer en onderhoud voor 2012 zijn de volgende. De termijnen waarbinnen het groot onderhoud voor verhardingen plaatsvindt zijn langer geworden. Voor de kunstwerken wordt het onderhoud alleen nog geprioriteerd op basis van functionaliteit en veiligheid en niet meer op duurzaamheid en toonbaarheid.

Hiernaast valt onder andere nog te benoemen dat geluidsreducerend asfalt gelet op de kosten en de onderhoudscyclus beperkt wordt toegepast. Voor het onderhoud van singels en bosplantsoenen wordt overgegaan naar meer planmatig beheer. Het maaien van bermen, sloten en taluds vindt twee keer per jaar plaats. Onkruidbestrijding is vanwege nieuw beleid voor het eerst uitbesteed aan een aannemer. Of in de toekomst nog meer kunst zal worden geplaatst wordt bij nieuwe werken en reconstructies bekeken in relatie tot landschappelijke inpassing en vormgeving.

Voor de overige onderdelen van het beleidsplan wordt het beheer en onderhoud uitgevoerd op vergelijkbare wijze als voor 2012 met inachtneming van het algemene uitgangspunt van sober en doelmatig.

## VISIE

De Drentse provinciale wegen en fietspaden moeten voldoende veiligheid bieden voor de gebruikers. Daarnaast garanderen ze de bereikbaarheid van steden en dorpen. Het is dan ook van belang dat de provinciale wegen adequaat worden beheerd en onderhouden.

Eén van de belangrijkste aspecten hierbij is de kwaliteit van de wegverharding. Een goede kwaliteit van verhardingen zorgt voor veiligheid en comfort voor de weggebruiker. De kwaliteit wordt bepaald op basis van visuele inspecties en metingen. De wegverharding van het Drentse provinciale wegennet is voor het grootste deel goed. De verharding van de fietspaden is zelfs zeer goed. De provincie beheert en onderhoudt de wegen de komende jaren op een wijze die uitgaat van een basiskwaliteitsniveau 6. In het kader van veiligheid en bereikbaarheid is dit niveau acceptabel en is er geen sprake van kapitaalvernietiging. Voor stroomwegen geldt dat de bereikbaarheid en veiligheid op die wegen van groot belang zijn. Om die reden zal de provincie zoveel als mogelijk de kwaliteit van deze wegen op het huidige niveau (peiljaar 2012) willen handhaven.

De Provincie Drenthe streeft er naar om tijdens wegwerkzaamheden de bereikbaarheid naar steden en dorpen te behouden en de hinder voor de weggebruiker zoveel mogelijk te beperken. Daartoe zal de communicatie met in- en externe doelgroepen verder moeten worden verbeterd en geïntensiveerd. Bij wegwerkzaamheden moeten weggebruikers, omwonenden, hulpdiensten en het openbaar vervoer vroegtijdig en zo volledig mogelijk geïnformeerd worden. Daarmee ontstaat een betere relatie met belanghebbenden en wordt de doorstroming van het verkeer bevorderd.

Bij calamiteiten en incidenten is het van belang dat het verkeer zo snel en veilig mogelijk doorgang kan hebben. De afhandeling van ongevallen en calamiteiten dient dan ook professioneel te worden aangepakt. Hoofdstuk 3.5 van dit beleidsplan gaat daar nader op in.

De provincie Drenthe is zich bewust van de samenhang tussen de weg en het omringende landschap. Het samenspel van landschappelijke kwaliteiten, ecologische, cultuurhistorische, visueel ruimtelijke en belevingswaarden en patronen leidt tot een eigen karakter en identiteit van de provinciale wegen in het Drentse Landschap. Samen met externe partners wil de provincie de uniformiteit in de weginrichting in het uiteindelijke eindbeeld bewaken.



# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Door veranderingen in de maatschappelijke omgeving en de rol van de provincie daarin, de wetgeving en de optimalisering van de bedrijfsvoering, zijn de beleidskaders van de provincie Drenthe op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, milieu, omgevingsbeleid en cultuur veranderd.

Die veranderingen hebben gevolgen voor het beheer en onderhoud van provinciale wegen. Dat vraagt om toetsing en herijking van dat beheer en onderhoud.

## 1.2 Doel

Het doel van het Beleidsplan beheer en onderhoud wegen provincie Drenthe is de aanpak van het beheer en onderhoud van de wegen te beschrijven en in beeld te brengen welke aspecten aandacht vragen en waar we binnen de bestaande budgetten kunnen innoveren in het beheer en onderhoud.

Een en ander is mede van belang voor het in beeld brengen van de meerjarenplanning voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen.

## 1.3 Uitvoering

De regie over beheer- en onderhoudstaken is in handen van provinciale medewerkers. De uitvoering ervan wordt gedaan door derden. Deze taken zijn onder andere vastgelegd in contracten en werkomschrijvingen.

## 1.4 Monitoring

De effecten van het beleid rondom beheer en onderhoud van de wegen worden (meer)jaarlijks gemonitord. Dit geeft een structureel inzicht in de kwaliteit van het provinciale wegennet. Vervolgens wordt bekeken of de beoogde effecten zijn bereikt en hoe er aangesloten kan worden bij nieuwe ontwikkelingen.

Om de effecten te kunnen meten worden er indicatoren gebruikt die het functioneren van de wegen in beeld brengen, zoals de kwaliteit van de verhardingen, veiligheid, vlotte en veilige omleidingsroutes, Arbo-veiligheid van wegen, gladheidbestrijding, calamiteitenbeheer en incidentmanagement en eisen aan de ruimtelijke – en landschappelijke kwaliteiten

## 2 PROVINCIALE BELEIDSKADERS

### 2.1 Inleiding

Het beleid voor het beheer en onderhoud van de wegen is afgeleid van de geformuleerde beleidskaders op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, milieu, omgevingsbeleid (met name landschappelijke inpassing) en cultuur(historie).

Hierna worden allereerst alle provinciale beleidskaders in beeld gebracht waar het beheer en onderhoud van de wegen aan gerelateerd is.

Naast provinciale beleidskaders zijn er wettelijke kaders waarbinnen het beleid voor beheer en onderhoud moet passen. Dit hoofdstuk eindigt met een beschrijving van deze wettelijke kaders.

### 2.2 Mobiliteit, bereikbaarheid en veiligheid

#### **2.2.1 Basiskenmerken wegontwerp**






Duurzaam Veilig is een kernbegrip bij de inrichting van de weg. Belangrijk bij het wegontwerp is dat de weg zodanig wordt ingericht dat de weggebruiker automatisch het gewenste gedrag vertoont. Belangrijk hierbij is dat de weginrichting uniform en herkenbaar is.

Hiervoor zijn de Basiskenmerken Wegontwerp geformuleerd. 19 Wegkenmerken die afhankelijk van de wegcategorie juist wel of niet aanwezig moeten zijn.

Onderdeel hiervan zijn de Essentiele Herkenbaarheidskenmerken (EHK). In het Handboek Wegontwerp wordt de maatvoering beschreven.

Uiteraard zal de praktijk weerbarstig blijken; keuze in de toepassing van de 19 kenmerken moet worden gemaakt. Dat geldt ook voor de bijbehorende maatvoering. Die keuzes zijn beargumenteerd vastgelegd in de Drentse Richtlijn Ontwerp Provinciale wegen (DROP).

Zo worden er drie verschillende wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze drie wegcategorieën hebben elk hun eigen functie en het daarbij behorende gewenste weggedrag. De markeringskenmerken van de verschillende wegcategorieën worden aan de hand van het volgende schema geïllustreerd.

	Stroomweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Buiten bebouwde			
Binnen bebouwde	n.v.t.		

#### Stroomwegen (autoweg)

- dubbele asmarkering in 9-3 patroon en eventueel ononderbroken;
- groene vulling asmarkering;
- ononderbroken kantmarkering
- maximum snelheid 100 km/h

#### Gebiedsontsluitingswegen (buiten bebouwde kom)

- dubbele asmarkering in 9-3 patroon en eventueel ononderbroken;
- Onderbroken kantmarkering;
- maximum snelheid 80 km/u

#### Gebiedsontsluitingswegen (binnen bebouwde kom)

- dubbele asmarkering in 9-3 patroon en eventueel ononderbroken;
- geen kantmarkering
- maximum snelheid 50 km/u

#### Erftoegangswegen (buiten bebouwde kom)

- onderbroken kantmarkering
- maximum snelheid 60 km/h

Erftoegangswegen (binnen bebouwde kom)

- geen markering;
- maximum snelheid 30 km/h

Binnen het huidige wegenareaal van de provincie Drenthe is al een groot deel ingericht volgens duurzame inrichtingscriteria. De aandacht gaat nu uit naar die gebieden waar het minder eenvoudig is om het wegvak volgens de EHK in te richten. Binnen de beschikbare ruimte voor de weg is het niet altijd mogelijk het theoretische wegprofiel toe te passen. De praktijk leert dat er vanwege de fysieke beperkingen in veel situaties maatwerk geleverd moet worden. Om toch invulling te geven aan de EHK is er een standaard samengesteld waarin het normale wegprofiel en het minimale wegprofiel zijn vastgelegd. Daar waar het uiteindelijk niet mogelijk is en de functionele inrichting niet overeenkomt met de praktische inrichting kan worden overwogen de weg af te waarderen van bijvoorbeeld een stroomweg naar een gebiedsontsluitingsweg.

Het aanbrengen van de EHK wordt zo veel mogelijk in combinatie met gepland wegonderhoud en/of reconstructies uitgevoerd. Dit betekent dat er voor het geplande wegonderhoud afstemming plaatsvindt en dat er kritisch gekeken wordt naar de functie van de weg.

In 2014 moeten alle provinciale wegen voldoen aan de EHK. Echter, gelet op de discussies rondom landschappelijke inpassing, de kosten en baten en mogelijke wijzigingen in inzichten, valt niet te garanderen dat 100% van de provinciale wegen in 2014 conform de EHK is ingericht. Daarnaast zijn de andere wegbeheerders (gemeenten) autonoom en dus zelf beslissingsbevoegd.. De provincie zal er de komende jaren bij de gemeenten op aandringen dat zij bij onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden hun wegen laten voldoen aan de EHK en zorgen voor voorlichting aan de weggebruiker.

De financiële inspanning die naast het reguliere wegonderhoud extra geleverd moet worden, komt uit het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IVV). Naast de EHK spelen ook andere veiligheidskenmerken een belangrijke rol bij de inrichting van het wegprofiel, zoals obstakelvrije ruimtes, pechhavens, e.d.

### 2.2.2 Snelheidremmende maatregelen

De inrichting van de weg dient uit te nodigen tot gewenst rijgedrag.

Snelheidsremmende maatregelen, zoals het aanbrengen van drempels, zijn dan in principe niet meer nodig. De provincie Drenthe gaat terughoudend om met het aanbrengen van fysieke snelheidsbeperkende voorzieningen. Een verlaging van de snelheid heeft altijd tot doel de verkeersveiligheid te verbeteren. De aanleiding hiervoor is:

- onveiligheid op een kruispunt
- onveiligheid op een oversteek
- onveiligheid ter plaatse van een bijzondere situatie (b.v. een school)
- te hoge snelheid op (te) lange rechtstanden

Op stroomwegen worden geen snelheidsremmende maatregelen getroffen.

Dergelijke maatregelen passen niet bij de functie van dit type weg en worden niet verwacht door de weggebruiker. De maatregel wordt dan een gevaarlijk obstakel.

Een lagere snelheidslimiet die afwijkt van de algemene regel, wordt aangeduid en juridisch “afgedwongen” met een verkeersbord. Dit bord mag alleen worden geplaatst als de weginrichting en de omgeving, de weggebruiker uitnodigen tot snelheidsgedrag dat dicht bij de gewenste snelheid ligt. Indien het “normale” snelheidsgedrag daar te veel van afwijkt, zal de weginrichting of de omgeving moeten worden aangepast.

Hierbij gaat de voorkeur uit naar een aanpassing van de weginrichting aan de omgeving waar de weg dan als een logisch element deel van uit maakt. Als dit niet lukt worden verkeerskundige maatregelen genomen zoals het aanbrengen van plateaus, middengeleiders of andere aanpassingen op het wegdek.

De functie van de verschillende maatregelen is verschillend:

- drempel: snelheidsremmend en attentieverhogend
- plateau: snelheidsremmend en attentieverhogend
- middengeleider: vooral attentieverhogend en beperkt snelheidsremmend.  
Biedt op oversteekplaatsen de mogelijkheid in twee keer de weg over te steken waardoor het oversteken wordt vergemakkelijkt.

Of een maatregel geschikt is hangt af van de situatie, de snelheidslimiet en of het om een wegvak of kruispunt gaat.

Drempels zijn op zich prima maatregelen gebleken, maar hebben ook nadelen. Hinder voor de omgeving (geluidsoverlast en trilling) hebben er toe geleid dat de provincie zeer terughoudend is met de aanleg van drempels. Sterker nog, bestaande drempels worden zo mogelijk opgeruimd en vervangen indien nodig door een alternatieve maatregel. Dit geldt ook voor de plateau's.

Als bruikbaar alternatief is gekozen voor een gekleurd wegdek ter plaatse van het actiepunt. Door de kleuring wordt de weggebruiker duidelijk gemaakt dat deze situatie aandacht verdient. Deze kleuring wordt ondersteund door het weglaten van de kantmarkering. Optioneel kan nog worden gekozen voor het aanbrengen van een print in klinkerverband. Deze maatregel wordt altijd gecombineerd met het instellen van een snelheidslimiet 60km/u.

Middengeleiders worden in principe bij de komentree toegepast. Hiermee wordt de weggebruiker duidelijk geattendeerd op de overgang van binnen naar buiten de kom. Op wegvakken kunnen middengeleiders worden toegepast ter verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor vooral fietsverkeer.

### **2.2.3 Openbare verlichting**

De provinciale wegen liggen grotendeels buiten de bebouwde kom. Om de wegen en fietspaden veilig te kunnen gebruiken is op bepaalde locaties verlichting nodig. Maar de provincie moet er tegelijkertijd voor zorgen dat er niet te veel licht is. In Drenthe vind je nog plekken die volledig donker zijn. Daardoor is relatief minder licht nodig als een plek wel verlicht moet worden. Eea is nader ingevuld in het beleidsplan openbare verlichting.

De provincie Drenthe hanteert de volgende uitgangspunten:

- Sterkte van het licht 30% minder dan de landelijke norm
- Provinciale wegen en fietspaden verlichten we alleen als er sprake is van een onveilige of onduidelijke situatie én op bijzondere plaatsen zoals carpoolplaatsen of tunnels.
- We willen zo effectief mogelijk verlichten. We streven naar evenwicht tussen verkeersveiligheid en milieubelasting en houden daarbij rekening met sociale veiligheid.
- We willen het milieu minder belasten door energiezuiniger lampen en betere materialen te gebruiken.
- Waar mogelijk maken we gebruik van zonnecellen of windenergie.

Het resultaat dat met dit beleid wordt beoogd is energiezuinige openbare verlichting: een laag energieverbruik, een beperkt aantal lichtpunten, goede armaturen en goed gericht licht.

Bij onderhoud vervangen we de overgebleven verlichting door nieuwe armaturen met spiegels die het licht beter sturen en zo strooilicht verminderen. Er zitten energiezuiniger lampen in en in een aantal gevallen ook LED-verlichting.

Door deze betere lichtontwerpen zijn minder lichtmasten nodig.

De gebruikte armaturen bestaan bovendien uit nieuwe, milieuvriendelijk geproduceerde materialen met een langere levensduur. Bovendien zijn ze te recycleren en kunnen ze beter worden schoongehouden.



Door het lagere verlichtingsniveau zijn er op bepaalde plaatsen andere maatregelen of acties nodig. Markeringen worden dan ook duidelijker aangebracht op de wegen. Bovendien worden in krappe bochten reflectorpaaltjes geplaatst om het wegverloop beter zichtbaar te maken.

#### **2.2.4 Tankstations**

De provincie Drenthe bepaalt aan de hand van het DROP of een tankstation langs een provinciale weg gerealiseerd kan worden.

In het DROP (Drentse Richtlijn Ontwerp Provinciale wegen) is beschreven welke verkeerstechnische inrichtingseisen per wegtype gelden ten aanzien van tankstations.



In het kader van een Duurzaam Veilige inrichting van wegen is enige spreiding gewenst. Hierbij wordt niet ingegaan op de economische perspectief van een dergelijke voorziening, hoewel het natuurlijk voorstelbaar is dat (te) veel verkooppunten achterelkaar te hebben langs een weg niet reëel is. Ook zal enige spreiding ingegeven worden vanuit planologisch perspectief<sup>1</sup>.

	<b>Stroomweg</b>	<b>Gebiedsontsluitingsweg</b>	<b>Erftoegangsweg</b>
Situering	<ul style="list-style-type: none"> <li>vrijliggend</li> <li>aan beide zijden van de weg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aanliggend, maar voorzien van fysieke scheiding tussen rijbaan en verkooppunt</li> <li>bij voorkeur aan weerszijden van de weg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aanliggend</li> </ul>
Voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>in- en uitvoegstrook</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>linksafvak bij eenzijdige vestiging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geen</li> </ul>
Onderlinge afstand	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 5 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 2,5 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 500 m</li> </ul>
Afstand vanaf kruispunt	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 500 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ontsluiting via zijweg of</li> <li>binnen 70 – 100m van kruispunt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ontsluiting via zijweg of</li> <li>binnen 70 – 100m van kruispunt</li> </ul>

*Inrichtingseisen benzineverkooppunten langs provinciale wegen*

## 2.3 Milieu

### 2.3.1 Geluidsnormen

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai bepaalt dat wegbeheerders in beeld moeten brengen wat de geluidsproductie op de meest intensief bereden wegen is. Vanaf ijkjaar 2006 gold deze verplichting voor de wegen met zes miljoen voertuigen per jaar en vanaf ijkjaar 2011 geldt dit voor de wegen met drie miljoen voertuigen per jaar. Na de inventarisatie (geluidskaart) moet de wegbeheerder in een actieplan een plandrempel (ambitieniveau) vaststellen. Deze ambitie kan worden gerealiseerd door bij onderhoud en aanleg van nieuwe werken de plandrempel als referentiewaarde te gebruiken. Het doel is om uiteindelijk het aantal woningen langs provinciale wegen met een geluidsbelasting boven de plandrempel zo veel mogelijk terug te brengen (met inachtnaam van vastgestelde doelmatigheidscriteria) en er naar te streven dat er uiteindelijk geen woningen meer zijn langs de provinciale wegen met een belasting van 70 dB of hoger.

<sup>1</sup> Dit aspect dient wellicht nader ingevuld te worden (bestemmingsplan **gemeente** / provincie?).

In april 2010 is het Actieplan EU-geluidsbelastingkaart Provincie Drenthe voor de wegen met zes miljoen voertuigen per jaar door GS vastgesteld. In het actieplan is gekozen voor een plandrempel van 63 dB. Uitgaande van deze plandrempel is gebleken dat voor de intensief bereden wegen er slechts voor een viertal woningen langs de N372 geluidsreducerende maatregelen nodig zijn. Het gaat daarbij om het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Dit zal worden meegenomen bij het regulier onderhoud.

In het onderzoek ten behoeve van het actieplan is ook aandacht besteed aan de minder intensief bereden provinciale wegen. Dit is gedaan vooruitlopend op de tweede tranche van de EU-geluidsbelastingkaart met als doel het goedkeuren van de gekozen plandrempel op langere termijn. Deze tweede tranche richt zich op wegen met een intensiteit van drie miljoen voertuigen per jaar. Het onderzoek laat zien dat er in Drenthe redelijk wat woningen langs deze wegen liggen waarbij de belasting hoger is dan de vastgestelde plandrempel van 63 dB (waarschijnlijk rond de 200 woningen voor de tweede tranche t.o.v. 12 voor de eerste). Daarnaast komen er bij de tweede tranche de Geluidsgevoelige gebieden (zoals Stiltegebieden, EHS en Natura2000) in beeld, aangezien de minder intensief bereden provinciale wegen in de nabijheid van deze gebieden aanwezig zijn. Dit in tegenstelling tot de intensief bereden wegen.

Er zijn in het kader van het Actieplan voor de tweede tranche dan ook meer maatregelen en kosten te verwachten dan voor de eerste tranche. Vooruitlopend op het actieplan voor de tweede tranche is, mede op basis van een geactualiseerde verkeersprognose, een nieuwe geluidsbelastingkaart opgesteld.

Een berekening van de mogelijke maatregelen en de daarmee gepaard gaande kosten zal in het actieplan van de tweede tranche worden opgenomen. Per locatie zal worden bekeken welke maatregel het meest effectief is (doelmatigheidscriteria) waarbij de kostprijs onderdeel is van de set criteria. Op dit moment is nog niet te voorspellen welk deel van ons wegennet zal voldoen aan de vastgestelde plandrempel (dit onderwerp wordt onderdeel van het nieuwe actieplan). Dit is sterk afhankelijk van de investeringsruimte en de planning van het wegbeheer. De hiermee gemoeide kosten zijn niet gedekt in de begroting.

### **2.3.2 Duurzaam inkopen**

De provincie Drenthe heeft in 2009 de betrokkenen op het gebied van duurzaam inkopen geïnformeerd over de duurzaamheidscriteria en de toepassing hiervan in het aanbestedingsproces. Ook heeft de provincie Drenthe de duurzaamheidsverklaring ondertekend, waarmee de provincie belooft in 2010 50% duurzaam in te kopen en te streven naar 100% in 2015. De provincie Drenthe laat zich bij de toepassing van duurzaamheid leiden door de criteria die zijn opgesteld door SenterNovem, het tegenwoordige AgentschapNL.

In 2010 is de provincie Drenthe begonnen met het realiseren van deze duurzaamheidsdoelstellingen en met de introductie van sociale criteria in het aanbestedingsproces.

De provincie is voornemens het sociaal aanbesteden verder gestalte te geven en wil opdrachtnemers stimuleren bij de realisatie van werken ook kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt te betrekken om langdurig werklozen en gedeeltelijk arbeidsongeschikten een kans te geven werkervaring op te doen. Dit versterkt hun positie op de arbeidsmarkt. Deze aanpak wordt social return genoemd.

## **2.4 Omgevingsbeleid**

De provincie Drenthe heeft haar ruimtelijke beleid vastgelegd in de Omgevingsvisie Drenthe (2010). Hierin worden de ambities en belangen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt, waaronder economie en werkgelegenheid, toerisme, demografische ontwikkeling, milieu en leefomgeving, wonen, mobiliteit en bereikbaarheid, natuur en landschap.

Om de ruimtelijke identiteit en de aantrekkelijkheid van Drenthe te versterken heeft de provincie samen met vertegenwoordigers van overheden, belangengroepen, marktpartijen en inwoners een zestal kernkwaliteiten benoemt. Deze kwaliteiten moeten worden behouden en waar mogelijk worden (door)ontwikkeld.

### **2.4.1 Landschappelijke inpassing**

De provincie Drenthe is zich ervan bewust dat de relatie van de weg met het omringende landschap belangrijk is. Een samenspel van factoren als landschappelijke kwaliteiten, ecologische, cultuurhistorische, visueel ruimtelijke en belevingswaarden en patronen leidt tot een eigen karakter en identiteit van de provinciale wegen in het Drentse Landschap.

Daarom heeft de provincie voor haar wegen een Groenbeheervisieplan laten opstellen waarin voor elke weg een afwegingskader is beschreven dat dient tot een concrete visie op de landschappelijke inpassing en groeninrichting. Het plan is de basis voor het groenbeheer van de huidige provinciale infrastructuur, aanpassingen en uitbreidingen van bestaande infrastructuur en ontwikkeling van nieuwe infrastructuur.

De provincie kiest er de komende jaren voor om zich te concentreren op het beheer en onderhoud van de wegen en de vaarwegen. Voor wat betreft de ontwerpen voor het grootonderhoud wegen en vaarwegen wordt ingezet architectonisch landschappelijke inpassing. Dit houdt echter in dat op het gebied van overige landschappelijke inpassing te allen tijde wordt aangesloten bij het provinciale beleid, maar dat vanuit beheer en onderhoud geen extra middelen worden ingezet.

## 2.5 Cultuur

### 2.5.1 Beeldende kunst

Op 6 maart 2007 heeft GS beleidslijnen vastgesteld ten aanzien van beeldende kunst langs provinciale wegen.

Kunst moet bijdragen aan de beeldkwaliteit van de omgeving en daarmee aan de leefbaarheid van wijken, dorpen en het landelijk gebied. De provincie wil de omgeving mooier maken door samenhang te brengen in kenmerken van de weg en het landschap eromheen. Ook uit economisch oogpunt is de beeldkwaliteit van Drenthe van groot belang; een mooie provincie trekt toeristen en bevordert het leef- en vestigingsklimaat.

Om uitvoering te geven aan deze beleidslijnen is in 2008 een omvangrijk kunstproject gestart rondom de weg N34. Momenteel vinden er grootschalige werkzaamheden plaats om deze weg comfortabeler en veiliger te maken en de doorstroming te verbeteren.

In samenwerking met het Centrum Beeldende Kunst (CBK) Drenthe en Stichting Kunst Openbare Ruimtes (SKOR) wordt een aantal kunstwerken (beeldende kunst) gerealiseerd langs de weg. Daarbij wordt gestreefd naar samenhang van deze kunstwerken met het landschap waar de N34 doorheen loopt. Het gehele traject, van onderzoek tot uitvoering, zal tot medio 2013 duren. In 2006 is langs de weg N381, in combinatie met grootschalig onderhoud, eenmalig geïnvesteerd in kunst langs provinciale wegen.

Vanuit een sober en doelmatig beheer en onderhoud wordt er de komende jaren niet extra ingezet op kunst langs wegen.

## 2.6 Wettelijke kaders

De provincie Drenthe heeft als wegbeheerder met wet- en regelgeving te maken, zoals de Wegenwet, het Burgerlijk Wetboek (BW), de Wegenverkeerswet en hoofdstuk 12 van de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe (POV).

### *Wegenwet /BW*

De Wegenwet bevat bepalingen over:

- de openbaarheid van wegen
- het onttrekken van wegen aan de openbaarheid
- het onderhoud van wegen

Zowel de Wegenwet als het Burgerlijk Wetboek geven aan dat de wegbeheerder verplicht is zijn wegen in goede staat te houden. Als een wegbeheerder nalaat voor gevaarsituaties te waarschuwen of maatregelen te nemen, handelt hij onvoldoende zorgvuldig en onrechtmatig en is hij risico-aansprakelijk voor de eventuele schade die daardoor ontstaat.

### *De Wegenverkeerswet*

Deze wet stelt regels ten behoeve van de verkeersveiligheid en is van toepassing op openbare wegen. In de wet zijn regels opgenomen waaraan weggebruikers en wegbeheerders moeten voldoen.

Uit de Wegenverkeerswet komen onder andere het BABW (besluit Administratieve bepalingen inzake het Wegverkeer) en het Voertuigreglement voort.

In het BABW is vastgelegd in welke gevallen en op welke manier wegbeheerders al dan niet tijdelijke verkeersbesluiten moeten nemen. Het Voertuigreglement biedt de mogelijkheid om met bijzondere transporten te mogen rijden. Daarbij gaat het om zware/brede/lange/hoge transporten. De bevoegdheid om daarvoor ontheffingen te verlenen heeft Drenthe net als overige provinciale wegbeheerders een aantal jaren geleden gemandateerd aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Het gaat om die ontheffingen die vallen binnen de door GS vastgestelde maatvoering. De provincie blijft eindverantwoordelijk en heeft een controlerende en toezichthoudende rol.

### *De Omgevingswet*

Er is een nieuwe wet in voorbereiding: de Omgevingswet. Doel van deze wet is het integreren en vereenvoudigen van het omgevingsrecht.

Uitgangspunt is een zo eenvoudig mogelijke wet, die ruimte biedt voor het realiseren van beleidsdoelen en zo weinig mogelijk lasten veroorzaakt voor burgers en bedrijven.

Alle wetgeving op het gebied van de leefomgeving wordt bijeengebracht in 1 wet met een samenhangend stelsel van planning, besluitvorming en procedures.

De nieuwe Omgevingswet vervangt:

- de WRO
- de Waterwet
- de Ontgrondingenwet
- de WABO
- de Tracewet
- de Crisis- en Herstelwet
- de Spoedwet wegverbreding
- de Planwet Verkeer en Vervoer
- de Wegenwet
- de Belemmeringenwet privaatrecht

De afdeling Wegen en Kanalen heeft hoofdzakelijk te maken met de WABO, de Waterwet, de Wegenwet, de Boswet, de Flora en Faunawet en de POV- hoofdstukken 10 en 12. De komst van de Omgevingswet zal voor WK niet tot ingrijpende wijzigingen leiden: de WABO en de Waterwet worden geïntegreerd in de Omgevingswet en de Boswet en Flora en Fauna wet in de wet Natuur die is afgestemd op Omgevingswet.

De huidige Wegenwet is sterk verouderd: deze zal, naar verwachting in geactualiseerde vorm in de Omgevingswet worden opgenomen.

#### *Provinciale Omgevingsverordening (hoofdstuk 12)*

Deze verordening bevat een aantal verbodsbepalingen die tot doel hebben het veilige en doelmatige gebruik van de provinciale wegen te waarborgen. Van de verbodsbepalingen kan GS ontheffing verlenen. Tot aan de inwerkingtreding van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) waren voor het maken en hebben van uitwegen dergelijke ontheffingen vereist. Nu zijn gemeenten - op grond van de Wabo- het bevoegd gezag voor het verlenen van uitwegontheffingen. Wel is het zo dat alle Drentse gemeenten hebben uitgesproken dat de door GS vastgestelde beleidsregel "Regeling uitwegen (in- en uitritten)" ook voor hen leidend is.

Andere beleidsregels als nadere uitwerkingen van hoofdstuk 12 van POV zijn:

- Standplaatsen langs provinciale wegen
- Beleidsregel Gebiedspromotieborden
- Beleidsregel Niet-geografische bewegwijzering
- Gedenktekens verkeersslachtoffers (geactualiseerd in 2012)

## 2.7 Aanbesteding

De Europese Unie verplicht overheden om opdrachten boven een bepaald drempelbedrag te verstrekken via een procedure van aanbesteden, zodat elke ondernemer een eerlijke kans krijgt om in aanmerking te komen voor overheidsopdrachten. Voor het aanbesteden van een overheidsopdracht kunnen verschillende procedures gevolgd worden. De keuze is onder andere afhankelijk van de aard en de omvang van de opdracht.

Aanbestedingen worden zoveel mogelijk afgestemd op nieuwe ontwikkelingen. In de periode 2006-2009 is een pilot uitgevoerd met betrekking tot elektronisch aanbesteden. Het elektronisch aanbesteden bevordert doelmatig, efficiënt en transparant aanbesteden van werken. De provincie heeft zich tot doel gesteld om in 2010 50% van alle opdrachten elektronisch aan te besteden en dit na 2010 jaarlijks met 10 % te verhogen, tot uiteindelijk 100% in 2015. Voor de aanbesteding van werken is het doel om vanaf 2012 100% elektronisch aan te besteden.

Met het aanbestedingsbeleid willen we bijdragen aan een doelmatige, doeltreffende en rechtmatige bedrijfsvoering en aan het transparant, integer en efficiënt verlopen van aanbestedingsprocessen. Ook willen we aanbestedingen toespitsen op duurzaamheid en sociale aspecten. Juiste toepassing van het aanbestedingsbeleid beperkt de juridische en financiële risico's.

In 2008 is door de Tweede Kamer een wetsvoorstel voor een nieuwe Aanbestedingswet voorbereid. Dit wetsvoorstel is uiteindelijk in 30 oktober 2012 aangenomen door de Eerste Kamer. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding per 1 januari 2013.

De nieuwe Aanbestedingswet heeft tot doel een duidelijk en eenvormig wettelijk kader te bieden voor aanbesteden zodat de totstandkoming van optimale concurrentie wordt bevorderd, de administratieve lasten worden verminderd en de aanbestedingspraktijk waar nodig geüniformeerd. De nieuwe Aanbestedingswet ziet daarnaast op het creëren van eerlijke kansen op het binnenhalen van opdrachten door ondernemers uit het MKB. De nieuwe Aanbestedingswet zal gelden voor zowel onder als boven de Europese drempel.

## 2.8 Arbo- en veiligheidsaspecten

De provincie Drenthe draagt als werkgever de verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de gezondheid van haar medewerkers. Daarvoor moet ze de juiste arbeidsomstandigheden scheppen. De uitwerking hiervan en de verantwoordelijkheden van de medewerker zelf zijn vastgelegd in de Beleidsverklaring Integraal Gezondheidsmanagement.

Voor het werken aan de weg zijn al enige jaren CROW-publicaties van kracht:

- 96a. Richtlijnen voor Werken in Uitvoering op autosnelwegen (1996)
- 96b. Richtlijnen voor Werken in Uitvoering op niet-autosnelwegen en wegen binnen de bebouwde kom 1998

Hierop is in IPO-verband in samenwerking met CROW een aanvulling gemaakt voor alle landmeetkundige metingen langs de weg. Het daartoe opgestelde document “ Instructie Verkeersveiligheidsmaatregelen voor landmeten op of langs provinciale wegen in Nederland” wordt momenteel geactualiseerd.

In juni 2003 is CROW-publicatie 96 met de gehele herziene Handleiding “veilig werken aan de weg” uitgebracht. In mei 2005 zijn de richtlijnen geheel herzien.

De consequentie is vaak dat een weg bij onderhoud afgesloten moet worden. Communicatie is op dat moment van groot belang voor de weggebruiker.



### 3 BELEID BEHEER EN ONDERHOUD

Het beleid voor het beheer en onderhoud vloeit voort uit de in hoofdstuk 2 genoemde provinciale beleidskaders en wet- en regelgeving.

#### 3.1 Areaal

De provincie Drenthe heeft ca. 4,6 miljoen m<sup>2</sup> verhardingen in beheer ingedeeld in vier gebruiksfuncties. In figuur 2.1 is een overzicht gegeven van het verhardingenoppervlak (m<sup>2</sup>) per gebruiksfunctie. De verhardingssoorten zijn gegroepeerd in geluidsreducerende deklagen, gekleurd asfalt, overig asfalt, cementbeton en elementen. De peildatum van deze verdeling is 2012.

	Stroomweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg	Fietspaden	Totaal
Geluidsreducerend asfalt	277656	156308	0	0	433964
Gekleurd asfalt	0	16285	0	25655	41940
Overig asfalt	899057	2373783	153972	415869	3842681
Cementbeton	0	8394	0	283804	292198
Elementen	0	0	1199	38903	40102
<b>Totaal</b>	<b>1176713</b>	<b>2554770</b>	<b>155171</b>	<b>764231</b>	<b>4650885</b>

*Figuur 2.1 Oppervlak per verhardingssoort naar gebruiksfunctie [m<sup>2</sup>]*

Hieronder is per gebruiksfunctie het wegtype weergegeven en de typen onderdelen die daar onder vallen.

*Tabel 2.1 Verdeling gebruiksfunctie - wegtype - type onderdeel*

Gebruiksfunctie	Wegtype	Type onderdeel
Stroomweg (98,223 km)	Hoofdwegenet	Rijbanen Op- en afritten Rotondes
Gebiedsontsluitingsweg (338,917 km)	Zwaar belaste weg	Rijbanen Op- en afritten Rotondes

Erftoegangswegen (29.818 km)	Gemiddeld belaste weg	Rijbanen Parallelwegen
Fietspad (269.163 km)	Fietspad	Fietspaden Parallelwegen Voetpaden (3 km)

Het totaal aantal kilometers op- en afritten bedraagt 25,898 km.

## 3.2 Wijzigingen Areaal

De onderhoudsscenario's zoals in dit plan worden voorgesteld zijn gebaseerd op de huidige situatie. Veranderingen in het areaal of in wet- of regelgeving hebben invloed op de benodigde budgetten.

Na de herindeling wegen in 1993 komt het overdragen of overnemen van wegen nog sporadisch voor. Als het wel gebeurt, betreft het vooral wegen in de bebouwde kom en wegen die vanwege de functionele indeling niet meer passen in het provinciale netwerk, of daar vanwege hun functie juist aan zouden moeten worden toegevoegd. Naast het overdragen van wegen aan gemeenten komt het soms voor dat we als provincie wegen in eigendom krijgen van Rijkswaterstaat, zoals de N34 die in 2006 is overgedragen.

Er worden ook nieuwbouwprojecten gerealiseerd, zoals het Multi Modaal Knooppunt (MMK) Gieter (opgeleverd in juli 2011) en rotondes aangelegd, waardoor het areaal toeneemt. Iedere wijziging in het areaal heeft in beginsel consequenties voor het benodigde budget. Er zal wel (vooraf) in beeld moeten worden gebracht of en hoe groot de eventuele financiële gevolgen van een areaalverandering op het onderhoudsbudget zijn.

### 3.2.1 Veranderende wet- en regelgeving

Wet- en regelgeving zijn voortdurend in beweging. Nieuwe technische ontwikkelingen, Europese richtlijnen, zoals de EU-richtlijn omgevingslawaaier of andere veranderingen hebben tot gevolg dat de wegbeheerder zijn op dat moment geldende beleid moet aanpassen. Deze veranderingen kunnen financiële gevolgen hebben. De financiële gevolgen moeten bij de besluitvorming al in beeld zijn, en ook direct naar verhoging (of verlaging) van het budget worden vertaald.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2.3.1 dient de provincie Drenthe op basis van de Europese richtlijn Omgevingslawaaï een norm vast te stellen voor de provinciale wegen met dan zes miljoen voertuigen per jaar (eerste tranche) en vanaf 2011 voor wegen met drie miljoen voertuigen per jaar (tweede tranche). Voor de eerste tranche heeft GS in mei 2010 een plandrempel vastgesteld van 63dB. Tijdens de tweede tranche zal worden gekeken of de plandrempel moet worden herzien (vaststelling in het tweede actieplan).

Er worden een aantal maatregelen genomen om het gewenste niveau te bereiken. Mogelijke maatregelen zijn:

- *geluidsreducerend asfalt*: de keuze om geluidsreducerend asfalt toe te passen is afhankelijk van de bebouwingsdichtheid. Het voordeel van geluidsreducerend asfalt is dat er een groot effect wordt bereikt zonder visueel hinderlijke objecten als geluidsschermen/-wallen. Geluidsreducerend asfalt is circa 40% duurder dan steenmastiekasfaltbeton (SMA) dat normaal gesproken wordt gebruikt. Dat komt met name omdat geluidsreducerend asfalt een kortere levensduur heeft.
- *geluidsschermen /-wallen*: de kosten van geluidsschermen/-wallen zijn relatief hoog en verschillen sterk per situatie.
- *isoleren van woningen*: de keuze om woningen te isoleren is afhankelijk van de bebouwingsdichtheid. De kosten van het isoleren van woningen zijn sterk afhankelijk van de situatie,

Het verlagen van de maximum snelheid is gezien de functie van de provinciale wegen (hoofdontsluiting) geen eerste optie.

De keuze voor de meest geschikte maatregel is situatieafhankelijk en wordt mede bepaald door doelmatigheidscriteria. Deze doelmatigheidscriteria worden in 2013 vastgesteld.

### 3.3 Wegbeheer algemeen

De provincie heeft onder andere op grond van de Wegenwet de zorgplicht om de verhardingen goed en verantwoord te beheren. De provincie heeft als taak om:

- de veiligheid voor het wegverkeer te garanderen.
- tijdig onderhoud uit te voeren en zo kapitaalvernietiging van het beheerareaal te voorkomen

### **3.3.1 Beheerstrategie**

De provincie Drenthe stelt voor het beheer en onderhoud van haar wegen een optimale beheersstrategie op. Zij gebruikt hiervoor het programma VIAVIEW van KOAC•NPC. Het doel van een dergelijk systeem is te komen tot een zo efficiënt mogelijke inzet van financiële middelen. Dit betekent dat gestreefd moet worden naar een zo hoog mogelijk rendement. Een optimaal rendement wordt bereikt wanneer de juiste maatregel op het juiste moment wordt uitgevoerd. Over de gehele levensduur van het wegennet zijn de kosten van onderhoud daarbij minimaal.

Het wegbeheersysteem geeft inzicht in de conditie van verhardingen, waarbij het beschikbare budget op basis van prioriteiten wordt verdeeld. Het gevolg is dat het kwaliteitsniveau van verhardingen afneemt. Steeds vaker worden kleine reparatiewerkzaamheden (klein onderhoud) uitgevoerd. Dit onderhoud levert géén bijdrage aan de structurele restlevensduur van verhardingen maar slechts een tijdelijke bijdrage aan de functionele levensduur. Daarnaast levert het meer en vaker overlast voor de weggebruikers op. Daarmee is ook sprake van een beperking in de bereikbaarheid

Als gevolg daarvan neemt het aantal wegen met noodzakelijk onderhoud verder toe. Door het uitvoeren van extra klein onderhoud zijn uiteindelijk zwaardere maatregelen noodzakelijk en is daarmee sprake van kapitaalvernietiging.

Voor het onderhoud van de wegen binnen het beheergebied van de provincie Drenthe wordt de zogenaamde trajectbenadering gehanteerd. Dat betekent dat indien wegonderhoud wordt uitgevoerd alle onderdelen die vallen binnen het wegenbeheer, zoals kunstwerken, verlichting en bebording, beoordeeld worden. Daar waar nodig wordt ook onderhoud aan deze onderdelen uitgevoerd. Trajecten worden zodanig gekozen dat overlast voor verkeer en omgeving zoveel mogelijk beperkt blijft tot één onderhoudsmoment.

### **3.3.2 Onderhoudscyclus**

De onderhoudsmaatregel bij asfaltverharding op de hoofdrijbanen omvat het vervangen van de bestaande deklaag en mogelijk versterken van de constructie. Dit laatste is afhankelijk van de bestaande opbouw, ondergrond en de verkeersbelasting.

De onderhoudsmaatregel bij betonverharding houdt in het vervangen van de betonverharding door nieuw beton. De onderhoudsmaatregel bij elementenverharding omvat het herstraten van de elementen.

Bij een niveau *basis* geldt:

- stroomwegen 1 maal per 20 jaar (geluidsreducerend asfalt 12 jaar)
- gebiedsontsluitingswegen 1 maal per 25 jaar (geluidsreducerend asfalt 15 jaar)
- erftoegangswegen 1 maal per 25 jaar
- fietspaden 1 maal per 30 jaar (asfalt en elementen)  
1 maal per 45 jaar (beton)

Voor stroomwegen geldt dat vanwege bereikbaarheid en veiligheid de provincie zoveel als mogelijk het huidige kwaliteitsniveau (peiljaar 2012, kwaliteitsniveau 7) wil blijven hanteren. Voor het onderhoud betekent dit, dat gewoon asfalt 1x per 12 jaar moet worden vervangen en geluidsreducerend asfalt 1x per 9 jaar. In de financiering van dit scenario is nog niet voorzien. De kosten hiervoor (ca. € 700.000) kunnen niet vanuit het onderhoudsbudget van de overige wegen worden gefinancierd. Voor deze wegen is het onderhoudsniveau al zo laag vastgesteld dat een verdere verlaging het niveau onder een acceptabel minimum brengt.

### **3.3.3 Deklagen**

De provincie Drenthe past op haar asfaltwegen hoofdzakelijk SteenMastiekAsfalt (SMA) en in een beperkt aantal gevallen geluidsreducerend asfalt toe.

Op erftoegangswegen wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast.

Op deze wegcategorie gelden lagere snelheden, zijn de verkeersintensiteiten minder en komt veelvuldig landbouwverkeer voor. Indien wettelijk vereist worden geluidsreducerende deklagen toegepast.

De provincie past op haar wegen geen ZOAB toe. Doordat op de provinciale wegen lagere snelheden voorkomen en door meer vervuiling door landbouwverkeer verliest ZOAB haar functionaliteit.

Ook wordt gewerkt met de toepassing van gekleurd asfalt (kruisingsvlakken, fietspaden). Tot op heden is het aantal toepassingen met gekleurd asfalt zeer beperkt gebleven. Veelvuldig toepassen van gekleurd asfalt zal vanwege de kortere levensduur, de hogere aanlegkosten en mogelijke kosten voor het hergebruik leiden tot hogere onderhoudskosten.



Fietspaden in de directe nabijheid van bomen, met asfaltverharding zonder een funderingsconstructie, vertonen veel oneffenheden die door de gebruikers (fietser, skaters) als hinderlijk worden ervaren. Als er een nieuwe deklaag wordt aangebracht zonder de oorzaak aan te pakken ontstaat er vaak na enkele jaren (soms binnen drie jaar) weer hetzelfde probleem. De provincie kiest er in principe dan ook voor om bij vervanging te kiezen voor een betonverharding. Dit is een duurzamere keuze. Ook in verband met de veiligheid en het opruimen van verlichting is een vlakke, lichtgekleurde verharding gewenst.

### **3.3.4 Kwaliteit verhardingen**

Kwaliteit is een complex begrip dat niet eenvoudig is te beschrijven. De kwaliteit wordt bepaald op basis van visuele inspecties en metingen. Dit noemen we de *technische kwaliteit*. Het CROW heeft op basis van aanwezige kennis en praktische inzichten voor alle wegtypen een algemeen bruikbare set richtlijnen opgesteld, behorend bij het systeem van metingen en inspectie. Voor de provincie Drenthe vormen de CROW-richtlijnen de technische ondergrens van een verantwoord wegbeheer. Veiligheid, duurzaamheid, comfort, aanzien en het voorkomen van kapitaalvernietiging zijn factoren die bij het opstellen van de richtlijnen een rol hebben gespeeld.

### **3.3.5 Planning**

Voor het bepalen van groot onderhoud voor de wegen wordt op basis van de technische gegevens een onderhoudsplanung vastgesteld voor een periode van vijftien jaar. De eerste vijf jaar wordt bepaald aan de hand van de actuele kwaliteit van de verhardingen en de verwachting ten aanzien van het verloop van de kwaliteit (gedragsmodellen). Voor de laatste tien jaar zijn cyclusbedragen berekend, die theoretisch nodig zijn om de verharding eeuwig op het gekozen kwaliteitsniveau te houden. Op wegen die niet aan de landelijke CROW-richtlijnen voldoen wordt op korte termijn (binnen 1 jaar) onderhoud uitgevoerd.

Uitstel van onderhoud gaat bij asfaltverhardingen ten koste van de duurzaamheid. Er zullen dan zwaardere maatregelen nodig zijn waardoor kapitaalvernietiging optreedt.

### **3.3.6 Duurzaam wegbeheer**

Ten behoeve van het onderhoud van de provinciale wegen is een systeem ontwikkeld waarbij de wegen jaarlijks worden geïnspecteerd. Op basis van de resultaten van die inspecties en rekenmodellen wordt een onderhoudsstrategie bepaald. Die onderhoudsstrategie is er op gericht om te voorkomen dat er achterstallig onderhoud ontstaat en kapitaalvernietiging plaatsvindt. Bij het onderhouden van de asfaltverhardingen komt asfalt vrij. Dit asfalt wordt zo veel mogelijk hergebruikt (regeneratieasfalt). Af en toe komt er teerhoudend asfalt vrij. In de onderhoudscontracten is opgenomen dat dit teerhoudend asfalt wordt gescheiden en door een speciale verwerkingsinstallatie thermisch wordt gereinigd.

Voor de aanleg en het onderhoud van houtconstructies wordt in de contracten zoveel mogelijk gebruik gemaakt van gebruikt hout en indien dit niet mogelijk is, is gecertificeerd hout (FSC) voorgeschreven.

De openbare verlichting wordt momenteel aangepast; daarbij staan een energiezuinige openbare verlichting in de zin van een laag energieverbruik, een zo beperkt mogelijk aantal lichtpunten met daarbij goede armaturen en een goed gericht licht centraal.

Kortom de provincie Drenthe volgt de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid op de voet en voert daarbij meerdere pilots uit om zodoende de voorbeeldfunctie gestalte te geven.

### **3.3.7 Dagelijks beheer en onderhoud**

Om de bereikbaarheid bij het uitvoeren van onderhoud aan de wegen zoveel mogelijk te behouden moet de wegbeheerder keuzes maken. De te maken keuzes zijn afhankelijk van inrichtingseisen die aan de weg gesteld worden en de manier waarop bijvoorbeeld het onderhoud gepleegd en georganiseerd wordt. Het streven is hinder voor de weggebruiker in de vorm van wegstremmingen, als gevolg van wegwerkzaamheden, in de toekomst zoveel mogelijk te minimaliseren. Een middel daartoe kan zijn om op zeer intensief bereden wegvakken 's nachts onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Ook weekendwerkzaamheden kunnen een oplossing zijn. Uiteraard heeft dit invloed op de totale projectkosten. Dit streven blijft voor de provincie overeind, echter door vaker kleine reparaties uit te voeren ontstaat ook meer korte hinder.

Bij calamiteiten moeten belangrijke doorgaande routes met beperkte omleidingsmogelijkheden, zoals de stroomwegen N381 en N34, zo snel mogelijk weer vrijgegeven worden voor het doorgaande verkeer. Hierbij biedt incidentmanagement een oplossing. In samenspraak met Rijkswaterstaat is een paar jaar geleden gestart met het bewegwijzeren van U-routes. Deze bebording staat inmiddels langs alle aansluitpunten van onze wegen met het rijkshoofdwegennet.

### **3.3.8 Omgevingsmanagement en omgevingscommunicatie**

De Afdeling WK is zich er bewust van dat bouw- en onderhoudsprojecten vaak plaatsvinden in een complexe omgeving. Er kunnen conflicterende belangen spelen tussen verschillende betrokken partijen. Ook moeten wettelijke procedures op de juiste wijze en tijdig worden afgerond. Dat betekent dat de projectleider bij de start van het project zijn omgeving in kaart moet brengen om zo zicht te krijgen op de actoren die zijn project kunnen beïnvloeden. De kern van omgevingsmanagement is niet alleen het kennen van de actoren en hun belangen, maar vooral ook het respecteren van de belangen van deze partijen om daarmee het draagvlak van het project zo groot mogelijk te maken. Communicatie met de omgeving moet daarom in alle fasen van het project plaatsvinden zodat de projectleider de participatie van betrokken partijen optimaal kan organiseren.



WK wil omgevingsmanagement, in afstemming met het team VV, toepassen bij projecten die plaatsvinden in een omgeving met een zekere mate van complexiteit. Deze kan vastgesteld worden door vóór de start van het project een omgevingsanalyse te maken met het projectteam. Dit moet plaatsvinden in de fase van de project-start up. Zijn er veel actoren of wettelijke procedures die het proces kunnen beïnvloeden? Dan zal van meet af aan gekozen worden voor toepassen van omgevingsmanagement en omgevingscommunicatie. Op die manier kan het project beter gestuurd worden en is afronding binnen de kaders van planning en budget beter haalbaar. Bij projecten met een eenvoudige omgeving wordt volstaan met een goede communicatie over verkeershinder en omleidingen.

WK is zich ook bewust van het feit dat deze werkwijze binnen de afdeling nog geen gemeengoed is en realiseren van een goed omgevingsmanagement met vallen en opstaan gepaard zal gaan.

## 3.4 Verkeersvoorzieningen

### 3.4.1 Wegmarkeringen

De wegmarkering draagt bij aan een helder en eenduidig wegbeeld. Naast dit visuele aspect worden er technische eisen gesteld aan de markering. Zo moet de markering te allen tijde goed zichtbaar zijn, een goede reflectie en een goede afwatering hebben.

Er zijn diverse toepassingvormen van wegmarkering, de provincie hanteert op dit moment drie soorten:

- agglomeraat (spettermarkering)
- thermoplast
- wegenverf.

De *spettermarkering* heeft vanwege de speciale structuur een uitstekende reflectie. Door de goede afwatering is zelfs bij regenachtige omstandigheden een goede zichtbaarheid gewaarborgd. Voornamelijk op wegen met weinig openbare verlichting is een spettermarkering een zeer goed alternatief naast thermoplast. Het verhoogt de veiligheid van de weggebruiker.

Een nadeel van spettermarkering is de verwerkingstijd.



*Spettermarkering*

Het duurt namelijk een aantal uren voordat spettermarkering volledig is uitgehard. Gedurende deze periode kan het verkeer dit deel van de rijdbaan niet berijden.

Bij *thermoplastische markering* ontstaat de reflectie en stroefheid door glasparels en stroefmakend middel te verwerken in het aan te brengen thermoplast. Aangebrachte thermoplast is binnen enkele minuten al overrijdbaar. Een nadeel van thermoplast ten opzichte van spettermarkering is de geringe reflectie onder natte omstandigheden.



*Thermoplast*

*Wegenverf* is een materiaal dat alleen in situaties van tijdelijke aard wordt toegepast. Daarbij moet gedacht aan een overbruggingsperiode tot een reconstructie of groot onderhoud.

Drenthe kiest ervoor om spettermarkering toe te passen bij nieuwe werken, bij reconstructies wordt een afweging gemaakt tussen thermoplast en spettermarkering. De keuze voor de markering kan per situatie verschillen. Daarbij wordt in elk geval gekeken naar duurzaamheid, reparatie en de restlevensduur van het asfalt. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van markeringen worden nauwlettend gevolgd.

### **3.4.2 Toepassing snelheidsremmende maatregelen**

Actief werken aan verbeteringen staat voor de komende jaren op het programma. Ten aanzien van drempels moet in bestaande situaties actief worden opgeruimd of moet de verkeerssituatie worden aangepast.

Bij het opruimen van drempels worden de volgende aandachtspunten in acht genomen:

- emotie: elke genomen maatregel heeft een geschiedenis;
- gevolgen voor de verkeersveiligheid (zeker als de snelheidslimiet wordt verhoogd);
- wegbeeld en weginrichting moeten in overeenstemming (te maken) zijn met de functie van de weg;
- wel/niet een nieuw verkeersbesluit (wijziging snelheid);
- geluid;
- kosten; werkzaamheden mogelijk inpassen in het groot onderhoud;

- vastleggen huidige situatie;
- communicatie met de omgeving;
- mogelijk alternatief.

De komende jaren past de provincie meer en meer gekleurde vlakken toe als snelheidsremmende maatregel. We willen mensen attenderen op een verandering van de verkeerssituatie bij het naderen van een bebouwde kom of een kruising.

### **3.4.3 Bewegwijzering**

Voor de weggebruiker vervult bewegwijzering een essentiële functie om de weg te herkennen in het wegennet en om te zien waar hij of zij zich op dat moment bevindt. Voor de wegbeheerder is het een middel om verkeersstromen langs die wegen te geleiden die daarvoor geschikt zijn en om een bepaalde veiligheid te bieden. Landelijk moet de bewegwijzering uniform zijn. Daarmee kan de weggebruiker in het hele land uitgaan van dezelfde systematiek qua bebording, lettertype, symboliek, plaatssituering en manier van verwijzing.

Drenthe verwijst het verkeer op haar wegen volgens de landelijke richtlijn bewegwijzering van het CROW. Naast bewegwijzering voor het gemotoriseerde verkeer op de wegen is er (brom)fietsbewegwijzering. Hiervoor geldt dezelfde doelstelling, namelijk het geleiden via de kortste/ meest geëigende route. Dit kan door aparte fietsbewegwijzering en door het aangeven van genummerde fietsroutes.

Alle verwijzingen met bebording moeten aangepast worden als er zich veranderingen voordoen op de routes naar de verwezen plaatsen. Zo zal er bij wegstremmingen in het kader van wegonderhoud er met tijdelijke omleidingroutes verwezen worden. In de Omgevingsvisie worden de ambities en belangen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt, waaronder economie en werkgelegenheid, toerisme, demografische ontwikkeling, milieu en leefomgeving, wonen, mobiliteit en bereikbaarheid, natuur en landschap. Ook bij aanleg van nieuwe (ontsluitings)wegen, zowel provinciale wegen als gemeentelijke of rijkswegen, moet de bewegwijzering aangepast worden.

Ten behoeve van het aanduiden van en verwijzen naar niet-geografische objecten is in een beleidsregel vastgelegd in welke gevallen en onder welke voorwaarden de provincie, in het belang van een vlotte en veilige verkeersafwikkeling, ontheffing verleent voor het plaatsen van borden die verwijzen naar dergelijke objecten. Het gaat in veel gevallen om de zogenaamde strokenborden: borden waarop de informatie over de objecten met symbolen wordt aangeduid.

De organisatie van de bewegwijzering in Nederland is veranderd. In 2010 hebben de vertegenwoordigers van de wegbeheerders samen met de ANWB een nieuw organisatiemodel ontwikkeld. Deze nieuwe organisatievorm is in 2012 ingevoerd. De Stichting SBN-IBN draagt zorg voor het plaatsen en onderhouden van de geografische bewegwijzering. Het plaatsen en onderhouden van de niet-geografische bewegwijzering wordt gedaan door de HR-groep. Zij verlenen tevens de ontheffingen.

#### **3.4.4 Bebording**

Op basis van monitoring via bepaalde wegstukken (rotondes, stroom- en gebiedserftoegangsweg) houdt de provincie het aantal en het soort borden (paal, bord, onderbord, waarschuwingshek, Hectometer- bord en bermplank) bij. Bebording heeft een levensduur van 24 jaar. Tussentijds wordt de bebording eventueel schoon gemaakt. Drenthe kiest voor minimaal vereiste reflectie kwaliteit. De aanschaf en vervanging van bebording wordt vaak meegenomen in de nieuwbouwprojecten en reconstructies.

#### **3.4.5 Haltevoorzieningen**

De haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer langs de provinciale wegen worden beheerd door Wegen en Kanalen. Een groot deel van de haltevoorzieningen is aangepast voor het gebruik door gehandicapten en er wordt voldaan aan de landelijke streefcijfers. Verder opwaarderen van de haltes wordt bekeken bij wegreconstructies en onderhoudswerken. Er wordt dan een inschatting gemaakt van de noodzaak, mogelijkheden en de kosten. Het hiervoor benodigde budget komt van verkeer en vervoer. De extra onderhoudskosten worden vervolgens opgenomen in het benodigde onderhoudsbudget.

## 3.5 Operationeel verkeersmanagement

### 3.5.1 Incidentmanagement

“Incident Management omvat maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken; een en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers evenals de beheersing van de ontstane schade.”

Bij Incident Management (IM) is de focus gericht op het versneld vrijmaken van de weg, waarmee maatschappelijk economische winst in tijd en geld is te boeken. In navolging van Rijkswaterstaat op rijkswegen, en diverse provincies is de provincie Drenthe van plan om Incident Management in te voeren op een aantal provinciale wegen. Op landelijk niveau is daarom aansluiting gezocht bij het platform voor Incident Management. Vooral daar waar het gaat om wegen die de provincie grens overschrijden is het zaak de invoering van IM goed af te stemmen met deze provincies. Het onderwerp staat eveneens op de agenda voor een intensievere samenwerking tussen Groningen, Fryslân en Drenthe.

### 3.5.2 Calamiteiten

De Drentse provinciale wegen en fietspaden worden intensief gebruikt, waardoor er van alles kan gebeuren. Zo kunnen er ongevallen/aanrijdingen plaatsvinden. Er kunnen gevaarlijke situaties ontstaan door bijzondere weersomstandigheden of gevallen ladingen. Er kan sprake zijn van schades aan wegdekken en bruggen. Meldingen door weggebruikers hierover worden vaak gedaan aan de centrale meldkamer van de Politie. Gevallen lading die traceerbaar is, wordt bij de eigenaar gemeld.

Bij de afdeling Wegen en Kanalen is een calamiteitendienst die 24 uur per dag voor de meldkamer bereikbaar is. Per 1 april 2013 zijn incidentmanagement en de huidige calamiteitendienst nauw met elkaar verweven. Vanaf dat moment gaan alle meldingen via de verkeerscentrale.

Bij meldingen wordt zo snel mogelijk actie ondernomen om het gevaar op te heffen en de doorstroming op de weg en het veilige weggebruik te garanderen. In eerste instantie zal een dienstdoende medewerker van de provincie bij een melding het probleem proberen op te lossen. Indien meer actie en inzet nodig zijn wordt een aannemer ingeschakeld.

Bij zware ongevallen wordt op verzoek van de politie het wegvak door medewerkers van de provincie aan weerszijden afgesloten. Hiervoor zijn actiewagens beschikbaar die in zeer korte tijd neergezet kunnen worden.

### **3.5.3 Gladheidsbestrijding**

Gladheidsbestrijding op wegen is een taakonderdeel van beheer en onderhoud. De provincie Drenthe legt ieder jaar in haar Uitvoeringsplan gladheidsbestrijding vast op welke manier aan de gladheidsbestrijding uitvoering wordt gegeven. In de wintermaanden moet de gladheidsbestrijding 24 uur per dag en zeven dagen per week op elk moment uitgeoefend kunnen worden. Dit is normaal gesproken van 1 november tot 15 april. De uitvoering wordt per geval via de calamiteitendienst geregeld.

Maar ook buiten deze periode kan sprake zijn van gladde wegen. Vandaar dat er van 1 november t/m 15 april een consignatiedienst van kracht is voor die medewerkers die aan de gladheidsbestrijding uitvoering geven.

De organisatie van de gladheidsbestrijding is dusdanig opgezet dat bij verwachte gladheid de wegen binnen een bepaalde tijd gestrooid zijn. Uitgangspunt is dat hoofdrijbanen en fietspaden binnen twee uur na het begin van de actieve strooiactie gestrooid moeten zijn. Om dit te kunnen realiseren worden vanaf de drie provinciale steunpunten 17 hoofdrijbaan- en 15 fietspadstrooiroutes gereden.

De provinciale coördinator heeft daarnaast de beschikking over acht meetstations. Deze staan langs de provinciale wegen en verstrekken continu gegevens over de conditie van de weg en de weersomstandigheden ter plaatse. Op basis van deze gegevens besluit de coördinator of er wel of niet gestrooid gaat worden.

## **3.6 Kunstwerken**

### **3.6.1 Inleiding**

Bij de provincie Drenthe is de afdeling Wegen en Kanalen belast met en verantwoordelijk voor doelmatig beheer en onderhoud van de kunstwerken in en over de provinciale wegen en kanalen.

Civieltechnische kunstwerken (bruggen, viaducten, sluizen, duikers, tunnels, ecoducten en overkluizingen) zijn voorzieningen in de openbare ruimte die het gebruik van die ruimte ondersteunen. In het wegenbeheer zorgen bruggen en viaducten voor een veilige verkeerssituatie voor de weggebruiker en leveren deze een bijdrage aan de doorstroming van het verkeer. Naast het realiseren van deze maatschappelijke doelen heeft de overheid ook de wettelijke plicht om de kunstwerken op een goede manier in stand te houden. Kunstwerken moeten aan de bouwvoorschriften blijven voldoen en de constructieve veiligheid moet gewaarborgd zijn. Verder is nog van belang dat door een toename van het verkeer kunstwerken zwaarder worden belast. In dit kader is een deel van de kunstwerken getoetst op constructieve veiligheid in de huidige tijd.

### **3.6.2 Doel en kwaliteit**

Kunstwerken dienen dan ook naar behoren te functioneren en veilig te zijn. Een viaduct mag niet instorten en een brug moet op tijd open en dicht kunnen om het verkeer en schepen te kunnen laten passeren. Naast functionaliteit en veiligheid zijn duurzaamheid en toonbaarheid van belang. Duurzaam onderhouden van een kunstwerk betekent dat hoe meer onderhoud gepleegd wordt, hoe langer het kunstwerk mee gaat. Toonbaarheid richt zich op de esthetische kenmerken van een kunstwerk in de openbare ruimte.

De provincie Drenthe kiest er in de huidige tijd voor om bij het inrichten van het beheer en onderhoud de focus te leggen op functionaliteit en veiligheid. Duurzaamheid en toonbaarheid hebben een lagere prioriteit bij het plannen van het onderhoud, behoudens situaties waarin duurzaamheid en toonbaarheid zorgen dat de veiligheid en functionaliteit in het gedrang komen.

Het aspect duurzaamheid is van invloed op de totale kosten van onderhoud. Door minder de focus te leggen op duurzaamheid wordt er minder onderhoud gepleegd waardoor de kosten omlaag gaan. Het is daarom noodzakelijk om wel zo efficiënt en effectief mogelijk om te gaan met het aspect duurzaamheid om kapitaalvernietiging te voorkomen.

### 3.6.3 Onderhoud

Het is dan ook nodig om inzicht te hebben in het onderhoud van de kunstwerken in relatie tot tijd en geld, de meerjaren onderhoudsstrategie. De provincie Drenthe voert één keer per drie jaar een inspectie uit van de kunstwerken. Alle gegevens over de kunstwerken worden ingevoerd in het beheerprogramma Kunstwerken Informatie & Onderhouds Systeem (KIOS). Met dit programma worden uiteindelijk op objectieve wijze (rationeel) meerjaren onderhoudsplanningen opgesteld. Deze planningen worden gebruikt als ondersteuning voor het beleid ten aanzien van beheer en financiële aspecten. Ook komen er onderhoudsvorstellingen uit het systeem gebaseerd op inspecties en meldingen. KIOS is ingericht op basis van de hiervoor aangegeven vier kwaliteitsniveaus, waarbij veiligheid en functionaliteit als prioritair zijn aangemerkt.

Naast de 3-jaarlijkse inspecties wordt in principe iedere 10 jaar standaard nader onderzoek gedaan naar de fysieke staat van de kunstwerken. Met dit onderzoek ontstaat een compleet beeld van de staat waarin een kunstwerk verkeerd en worden eventuele 'verborgen gebreken' signaleerd.

Hierbij wordt nog opgemerkt dat volledige vervanging van een kunstwerk plaatsvindt op basis van de technische/economische levensduur.

Het uitvoeren van onderhoud aan de kunstwerken staat in principe op zich.

Vanuit efficiëncyoverwegingen en om de ongemakken voor de gebruiker zoveel mogelijk te beperken wordt onderhoud wel zoveel als mogelijk tegelijk met overige werkzaamheden uitgevoerd, zolang de veiligheid en functionaliteit niet in het geding zijn.

Het kan voorkomen dat er sprake is van een bijzondere situatie (calamiteit). In die gevallen is geen sprake van regulier onderhoud, maar worden afzonderlijk alle noodzakelijke werkzaamheden uitgevoerd eventueel met aparte financiering.

Het onderhoud moet duurzaam plaatsvinden. Hiervoor worden aan aannemers verschillende duurzaamheidseisen gesteld die in overeenstemming zijn met de landelijke richtlijnen. Onder andere moet sprake zijn van het gebruik van duurzame materialen. De provincie kiest er in principe ook voor om vaker stille voegovergangen toe te passen om geluidsoverlast zo te beperken. Stille voegovergangen hebben wel een kortere levensduur, waardoor vaker onderhoud nodig is. Bij vervanging of nieuwbouw van een kunstwerk worden ook nieuwe technieken toegepast waardoor geen voegovergangen meer nodig zijn. De meerjaren onderhoudsstrategie wordt verder vormgegeven in een uitvoeringsplan.



## 3.7 Groenbeheer

### 3.7.1 Maaien van bermen, sloten en oevers

Twee keer per jaar worden de bermen, taluds en oevers gemaaid. De eerste keer in de periode van half juni tot 1 augustus. Dan wordt ook het bermgras afgevoerd. De tweede keer maaien gebeurt in de periode van 15 september tot 1 november en wordt er ter plekke “verhakseld”. Deze maaimethode wordt toegepast om het Jacobskruiskruid te bestrijden. Dit gaat echter enigszins ten koste van de biodiversiteit. Het maaibeleid wordt begin 2013 opnieuw bekeken in verband met een ontwikkelde gedragscode.

Taluds en sloten worden één keer per jaar gemaaid in de herfst. Het gras wordt op dat moment afgevoerd. Het verwerken van het gras gebeurt op dit moment in een composteerinrichting. Het streven is om in de toekomst het bermgras duurzamer (biovergisting) te verwerken.

### 3.7.2 Bomen, singels en bosplantsoen

De provincie Drenthe is verantwoordelijk voor het onderhoud van circa 30.000 bomen. Het jaarlijks aantal te snoeien bomen varieert.

Het komt elk jaar voor dat er bomen gekapt of gerooid moeten worden als gevolg van bijvoorbeeld de gevolgen van blikseminslag, vallende takken of omwaaien van bomen vanwege plotselinge sterfte of ziekte. De provincie heeft in dat kader een herplantplicht.

De beplanting en singels worden op dit moment ad hoc onderhouden. Het is de bedoeling, dat een en ander planmatig beheerd gaat worden.

### 3.7.3 Faunavoorzieningen

De infrastructuur doorsnijdt het Drentse landschap en daarmee ook landschappelijke structuren die belangrijk zijn voor flora en fauna. Wegen en kanalen zijn onnatuurlijke barrières die een negatief effect kunnen hebben op de natuur. Op provinciale wegen worden jaarlijks meerdere dieren, die proberen de doorsnijding van hun leefgebied te passeren, aangereden. De grotere faunaslachtoffers die langs de weg worden gevonden worden zoveel mogelijk geregistreerd. Aan de hand van deze registratie worden maatregelen getroffen om het aantal aanrijdingen te beperken.

Aanleg van faunapassages draagt ook bij aan de verkeersveiligheid voor de weggebruiker. Faunamaatregelen om wegen veilig te kunnen passeren zijn:

- speciale faunabuizen onder de wegen
- aanpassingen van bestaande duikers
- plaatsen van geleidende afrasteringen

- meewerken aan de aanleg van ecoducten

Bij groot onderhoud en reconstructies van wegen worden waar nodig de voorzieningen zoveel mogelijk meegenomen. Vooral in de EHS-gebieden (ecologische hoofdstructuur) is hier extra aandacht voor. Het gebruik van faunavoorzieningen wordt op een aantal plaatsen gemonitord.

#### **3.7.4 Eikenprocessierups**

De provincie Drenthe kiest bij de bestrijding van de eikenprocessierups vooral voor monitoring. Daarbij wordt gebruik gemaakt van feromoonvallen waarmee eikenprocessierupsvlinders worden gevangen. Het aantal dat tijdens de 3 of 4 telrondes in de vallen wordt aangetroffen vormt een indicatie van het aantal nesten dat daar in de buurt moet zijn. Bovendien geeft het aantal meteen een goed beeld van de hoeveelheid rupsen die we het jaar erop zullen aantreffen. Hierdoor kunnen die gebieden preventief behandeld worden.

Het beleid voor de bestrijding, of liever beheersing, is door de uitslag van die monitoring goed te bepalen. Uiteraard zullen er altijd nesten aangetroffen worden die weggehaald moeten worden. Het voorkómen dat nesten zullen ontstaan blijkt effectiever te zijn dan afwachten tot zich nesten hebben gevormd en die dan pas weghalen. Bovendien is gebleken dat die methode goedkoper is dan het bestrijden van nesten zelf.

#### **3.7.5 Onkruidbestrijding**

Antigroeimiddelen mogen niet meer gebruikt worden. Het verwijderen van beplanting op verhardingen dient volgens het nieuwe beleid van de provincie handmatig/machinaal plaats te vinden. Dit jaar is deze vorm van onderhoud voor het eerst uitbesteed aan een aannemer. De kosten voor deze wijze van onkruidbestrijding zijn aanzienlijk hoger dan de kosten van de oude werkwijze. De komende jaren kunnen de kosten nog verder stijgen. De provincie kiest dan ook zoveel mogelijk voor een gesloten verharding (zoals beton met bestratingprint).

#### **3.7.6 Vuilafvoer**

De provincie leegt de prullenbakken bij de parkeerplaatsen langs onze wegen. Daarnaast ligt er veel rommel in bermen en op provinciale terreinen. Steeds meer huis- en tuinafval vindt een weg naar openbaar groen van de provincie of wordt gedeponeerd op de parkeerplaatsen. Het kan bijvoorbeeld gaan om autobanden, hout en sloopafval maar ook oude accu's of afgewerkte olie in vaten. Ook wordt veel rommel van afgevallen lading langs de wegen verzameld en afgevoerd.

## 3.8 Provinciale gronden en kunstwerken; eigendom

### *Gronden*

De provincie Drenthe heeft als wegbeheerder gronden in eigendom.

Het gaat om de ondergrond van de provinciale wegen en om de langsliggende gronden, de zogenaamde overhoeken (dat zijn gronden die voor de provincie momenteel geen functie hebben).

Een aantal provinciale gronden is in de loop der jaren door derden, voornamelijk door aanliggende grondeigenaren, in gebruik genomen. Voor de provincie is het dan lastig om feitelijk over die gronden te beschikken en kan haar dat, bijvoorbeeld bij de aanleg van wegen, parten spelen.

Inmiddels is er een inventarisatie uitgevoerd waaruit is gebleken dat er 1500 gevallen zijn waarbij sprake is van gebruik van provinciale grond door derden. Als volgende stap wordt nu gekeken naar de gevolgen voor de (groot)onderhoudsprojecten in de nabije toekomst.

Uiteindelijk moet de status van deze gronden voor iedereen duidelijk zijn.

Daarom worden er spelregels ontwikkeld over hoe te handelen in voorkomende gevallen. Daarin worden onderstaande aandachtspunten meegenomen:

- Het legaliseren van het gebruik van provinciale gronden door verkoop
- Het stuiten van de verjaring
- Het in overeenstemming brengen van beheer en eigendomsgrenzen
- Het afstoten of landschappelijk inpassen van overhoeken
- Juridische gevolgen voor de kabels en leidingen wanneer de grond door verjaring overgaat

## 3.9 Uitvoering beleidsregels

### **3.9.1 Uitwegen**

Op 1 oktober 2010 is de Wet Algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. De Wabo integreert meerdere vergunningen en ontheffingen tot één omgevingsvergunning, waarbij sprake is van één bevoegd gezag. Een consequentie is dat op grond van de Wabo de gemeenten bevoegd gezag zijn voor het verlenen van uitwegontheffingen.

Het is van belang dat de provincie in adviserende zin bemoeienis blijft houden met uitwegen op provinciale wegen. Afstemming met de Drentse gemeenten heeft inmiddels plaatsgevonden en de gemeenten hebben zonder uitzondering toegezegd het provinciale beleid over te zullen nemen. WK heeft op verzoek van de gemeenten een werkprotocol opgesteld waarin de afhandelingsprocedure van ontheffingen uitvoerig wordt beschreven.

De provincie streeft ernaar haar wegen zo in te richten dat er voor de weggebruiker een uniform wegbeeld ontstaat. Het toepassen van standaardafmetingen en standaardmaterialen voor uitwegen draagt daartoe bij.

Op grond van hoofdstuk 12 van de Provinciale Omgevingsverordening (POV) is het daarom verboden om zonder ontheffing uitwegen op provinciale wegen te maken en te hebben. Het beleid met betrekking tot het al dan niet toestaan van uitwegen is vastgelegd in de beleidsregel "Regeling uitwegen (in- en uitritten)". Daarbij geldt het doelmatig/veilig gebruik van de weg als belangrijkste uitgangspunt.

Ten aanzien van de hoeveelheid uitwegen op provinciale wegen geldt dat elke uitweg vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een potentieel conflictpunt is. Bovendien brengt iedere uitweg extra kosten met zich mee. Vandaar dat de Regeling eisen stelt aan het aantal uitwegen: maximaal één per woning en maximaal twee per bedrijf/landbouwperceel.

De regeling geldt al een aantal jaren en heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen. Een groot aantal uitwegen is in de loop der jaren, gelijktijdig met het aanbrengen van nieuwe deklagen op de hoofdrijbaan, conform de Regeling aangepast. Ook zijn er uitwegen verwijderd. Om het beoogde uniforme wegbeeld uiteindelijk te bereiken wordt dit proces de komende jaren gecontinueerd.

### **3.9.2 Gebiedspromotie**

Sinds december 2011 is de beleidsregel Gebiedspromotieborden van toepassing. Op grond van deze beleidsregel mogen borden worden geplaatst ter promotie van een specifiek voor de provincie Drenthe bijzonder gebied, traditie, gebruik of evenement. Er moet echter voorkomen worden dat de provinciale wegen worden voorzien van een woud aan borden, die het landschap vervuilen. Handelsreclame is en blijft niet toegestaan.

### **3.9.3 Gedenktekens verkeersslachtoffers**

De provincie Drenthe wordt in toenemende mate geconfronteerd met verzoeken van nabestaanden om een gedenkteken in de wegberm te mogen plaatsen. In beginsel wil de provincie dergelijke verzoeken honoreren. In samenwerking met de Drentse gemeenten en Rijkswaterstaat Noord-Nederland is een regeling vastgesteld, waarbij eenduidigheid en eenvoud uitgangspunt zijn. Als belangrijk uitgangspunt geldt dat een gedenkteken een oriëntatiepunt behoort te zijn voor nabestaanden, het markeert de plaats van het ongeval. Het gedenkteken is geen grafmonument en niet de plek voor het neerleggen van voorwerpen. Waaraan voldaan moet worden om in aanmerking te komen voor een ontheffing voor het plaatsen van een gedenkteken in de provinciale wegberm wordt aangegeven in de Beleidsregel gedenktekens verkeersslachtoffers.

### **3.9.4 Standplaatsen**

Het is verboden om ten behoeve van de verkoop van snacks en dergelijke langs provinciale wegen een standplaats in te nemen met een verkoopwagen. De ontheffingsmogelijkheid is opgenomen in hoofdstuk 12 van de POV. In 2008 heeft GS in een beleidsregel vastgelegd waaraan ontheffingaanvragen getoetst worden. Standplaatsen langs gebiedsontsluitingswegen worden toegestaan wanneer parkeren naast de weg met een toegang via een zijweg mogelijk is. Datzelfde geldt voor erftoegangswegen, met dien verstande dat bij deze wegsoort een combinatie met een bestaande rust-/parkeerplaats eveneens mogelijk is.

Het innemen van een standplaats geeft geen garantie op onbeperkt gebruik. Daarom is in de beleidsregel opgenomen dat de provincie als wegbeheerder verantwoordelijk is voor het uitvoeren van wegwerkzaamheden en dat in verband daarmee de standplaatslocatie van tijd tot tijd gestremd kan zijn.

## 4 Programmering en Uitvoering

Jaarlijks worden met succes veel projecten voorbereid en gerealiseerd. Daarmee zijn ettelijke miljoenen euro's gemoeid. Een programmatische en integrale aanpak moet ervoor zorgen dat de middelen op een juiste manier en zo efficiënt mogelijk worden besteed.

Voor het beheer en onderhoud stelt WK jaarlijks - in overleg met Verkeer en Vervoer - een uitvoeringsprogramma op, waarbij aandacht is voor de thema's wegen, kunstwerken, vaarwegen en verkeersvoorzieningen.

Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma wordt rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen, met belangen van externe partijen en met wensen vanuit het bestuur.

Voor de komende jaren wordt een meerjarenprogrammering opgesteld. Hierin worden de activiteiten en werkzaamheden opgenomen die nodig zijn om de kwaliteit van de wegen te waarborgen. De activiteiten en werkzaamheden worden gesplitst in reguliere, dagelijks voorkomende werkzaamheden, klein onderhoud en groot onderhoud. Voor de totale budgettering van beheer en onderhoud van de wegen wordt verwezen naar de provinciale begroting.

Tot het klein onderhoud behoren o.a. de dagelijkse kosten van de inspecties van de kantonniërs inclusief de kleine reparaties en onderhoudswerkzaamheden tijdens de inspecties, het instandhouden en repareren van de verkeersveiligheidsvoorzieningen (zoals openbare verlichting, verkeersregelininstallaties, bebording, bebakening, vangrails en hekwerken). Daarnaast vallen onder klein onderhoud de energiekosten voor de openbare verlichting, voor de verkeersregelininstallaties en voor de steunpunten. Ook het onderhoud van de bermen en beplantingen langs de wegen, de kosten van vuilafvoer en-verwerking en de materiële kosten ten behoeve van deze werkzaamheden vallen onder het klein onderhoud.

Een ander belangrijk onderdeel van het dagelijks beheer – ook in financiële zin – is de gladheidbestrijding, inclusief de inkoop van het zout.

Bij het groot onderhoud valt te denken aan vervanging van deklagen, revisies of vervangingen aan of van kunstwerken, waarbij zo veel mogelijk afstemming wordt gezocht met de PUP-projecten van Verkeer en Vervoer.

Aangezien het groot onderhoud niet structureel (jaarlijks) gelijkmatig verdeeld is en er voor nieuwe ontwikkelingen mogelijk extra geld nodig is zullen de investeringen (lasten) niet jaarlijks hetzelfde zijn. Bij het opmaken van de begrotingen zullen deze expliciet aangegeven worden en mogelijk zullen nieuwe ontwikkelingen (nieuw beleid) door middel van afzonderlijke nota's worden aangevraagd.

## Bronnen

- Rapport beheerkosten
- Rapport toetsing beheerkosten (RoyalHaskoning/DHV)