

## Beleidskader Beheer Wegen en Vaarwegen 2026-2029

Gedeputeerde Staten van Drenthe;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, de Omgevingswet en de Omgevingsverordening Drenthe 2023;

overwegende dat:

- de provincie Drenthe verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van haar provinciale wegen en vaarwegen en zorg draagt voor een veilige, duurzame en goed functionerende infrastructuur;
- Provinciale Staten in 2024 de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Drenthe hebben vastgesteld, waarin de strategische uitgangspunten en financiële kaders voor het beheer van provinciale kapitaalgoederen zijn opgenomen;
- het wenselijk is om deze uitgangspunten voor het beheer van wegen en vaarwegen nader uit te werken voor de periode 2026–2029;
- het Beleidskader Beheer Wegen en Vaarwegen 2026–2029 richting geeft aan de wijze waarop Gedeputeerde Staten invulling geven aan hun beheer- en onderhoudstaak, waaronder de gewenste kwaliteitsniveaus, prioritering van maatregelen en beheersing van risico's;
- het beheerplan en het meerjarenonderhoudsplan (MJOP) een nadere uitwerking vormen van het beleidskader en inzicht geven in de uitvoering en financiële consequenties van het beheer en onderhoud;

BESLUITEN:

1. Het Beleidskader Beheer Wegen en Vaarwegen 2026-2029 vast te stellen;
2. Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt geplaatst.

Beleidskader beheer wegen en vaarwegen 2026-2029

### 1 Uitgangspunten, kaders en programma's

#### 1.1 Inleiding

De Provincie Drenthe heeft de wettelijke plicht en is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van haar provinciale wegen- en vaarwegen. Zij dient haar areaal in goede staat te houden. De wegen- en vaarwegen moeten veilig zijn en de bereikbaarheid van A naar B moet zoveel mogelijk gegarandeerd zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met de belangen van de gebruikers.

Ook tijdens (onderhouds)werkzaamheden aan de wegen en vaarwegen streven wij ernaar de bereikbaarheid te waarborgen en de hinder voor de gebruiker zoveel mogelijk te beperken. Essentieel hiervoor is een goede communicatie met de omgeving en overige belanghebbenden. Hiervoor worden (vaar)weggebruikers, omwonenden, ondernemers, hulpdiensten en het openbaar vervoer vroegtijdig en zo volledig mogelijk geïnformeerd.

Het beleid op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid, ruimtelijke inpassing, economische ontwikkelingen, enzovoort is vastgelegd in verschillende nota's. Dit vastgestelde beleid is leidend voor de uitvoering van het beheer en onderhoud van de wegen en de vaarwegen. Onderhoud wordt uitgevoerd wanneer dit noodzakelijk is, waarbij verschillende onderhoud- en/of reconstructiewerkzaamheden zoveel mogelijk in combinatie worden opgepakt en uitgevoerd.

In dit beleidskader zijn gestelde kaders uitgewerkt, de inspectie- en onderhoudsactiviteiten alsmede de onderhoudsstrategie zijn beschreven in het *Beheerplan Wegen en Vaarwegen 2026-2029*. De kosten die gepaard gaan met de onderhoudsactiviteiten zijn benoemd in het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP). Het beheerplan vormt de schakel tussen dit beleidskader en het MJOP.

#### 1.2 Wettelijke kaders

Het beleidskader Beheer Wegen en Vaarwegen is opgesteld in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. Deze wetgeving vormt het juridische fundament voor het beheer en onderhoud van provinciale wegen en vaarwegen en stelt eisen aan veiligheid, beschikbaarheid en zorgvuldig handelen. De wettelijke kaders werken door in de uitwerking in het beheerplan en in de programmering en financiële onderbouwing in het MJOP.

### 1.2.1 Wegenwet en Burgerlijk Wetboek

De Wegenwet en het Burgerlijk Wetboek leggen vast dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor het in stand houden van wegen en vaarwegen in een staat die voldoet aan de eisen die gebruikers daar, gelet op de omstandigheden, redelijkerwijs aan mogen stellen.

Indien de wegbeheerder nalaat tijdig te waarschuwen of passende maatregelen te treffen bij gebreken of onveilige situaties, kan sprake zijn van onzorgvuldig en onrechtmatig handelen. In dat geval bestaat het risico van aansprakelijkheid voor schade die als gevolg daarvan ontstaat. Deze zorgplicht is daarmee een kernuitgangspunt voor de wijze waarop de provincie onderhoud prioriteert, uitvoert en beheerst.

### 1.2.2 Wegenverkeerswet 1994

De Wegenverkeerswet bevat regels ter bevordering van de verkeersveiligheid en het ordelijk verloop van het verkeer op openbare wegen. De wet is van toepassing op zowel weggebruikers als wegbeheerders.

Op basis van de Wegenverkeerswet zijn onder andere het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en de Regeling voertuigen vastgesteld. Het BABW regelt in welke gevallen en op welke wijze wegbeheerders verkeersbesluiten moeten nemen, waaronder het tijdelijk instellen of wijzigen van verkeersmaatregelen bij werkzaamheden.

De Regeling voertuigen biedt de mogelijkheid om via ontheffingen bijzondere transporten (zoals zware, brede, lange of hoge voertuigen) toe te staan. Dit is relevant voor het dagelijks beheer (bijvoorbeeld draagkracht en schadebeeld) én voor de voorbereiding en fasering van onderhoudswerkzaamheden.

### 1.2.3 Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van regen- en grondwater en versterkt de samenhang tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening. Naast het traditionele beheer van wateren en kunstwerken omvat de zorgplicht ook hemel- en grondwater.

Voor de beheerder betekent dit een verantwoordelijkheid voor het onderhoud van voorzieningen in de openbare ruimte die zorgen voor de afvoer, opvang en regulering van water (hemel-, grond- en afvalwater). Deze zorgplicht werkt met name door in de invulling van het Watertakenplan.

### 1.2.4 Omgevingswet

De Omgevingswet, in werking getreden op 1 januari 2024, bundelt en vervangt 26 wetten op het gebied van de fysieke leefomgeving. De wet stelt integrale regels voor onder andere bouwen, geluid, bodem, natuur, verkeer, water en erfgoed.

Voor beheer en onderhoud betekent dit dat maatregelen en werkzaamheden moeten passen binnen de geldende omgevingsregels en -plannen van provincie, gemeenten, waterschappen en het Rijk. Vergunningen en meldingen verlopen via het digitale Omgevingsloket. De Omgevingswet vraagt daarmee om een integrale belangenafweging en tijdige afstemming met bevoegd gezag en omgeving, met name bij werkzaamheden met impact op natuur, waterkwaliteit, geluid, archeologie en emissies.

#### 1.2.4.1 Houtopstanden

De bescherming van houtopstanden is sinds 1 januari 2024 ondergebracht in de Omgevingswet. De belangrijkste uitgangspunten uit de voormalige Wet natuurbescherming zijn hierbij behouden, zoals de meldingsplicht, herplantplicht en het kapverbod.

Daarnaast geldt een specifieke zorgplicht (Bal, artikel 11.116) bij het kappen of vellen van bomen. Dit houdt in dat negatieve effecten op natuur- en landschapswaarden zoveel mogelijk moeten worden voorkomen, beperkt of hersteld. Indien nodig wordt hierbij deskundigheid ingeschakeld.

#### 1.2.4.2 Soortenbescherming

De Omgevingswet regelt ook de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. Dit betreft onder andere zoogdieren, vogels, reptielen, amfibieën en diverse vis-, insecten- en plantensoorten.

Bij werkzaamheden in de openbare ruimte moet daarom altijd rekening worden gehouden met deze bescherming. Er geldt een algemene zorgplicht, waarbij voldoende zorg moet worden betracht voor aanwezige soorten. In de praktijk wordt dit ingevuld via goedgekeurde gedragscodes. Werken volgens deze gedragscodes betekent dat wordt voldaan aan de zorgplicht en kan onder voorwaarden vrijstelling bieden van verboden zoals het doden, verstoren of beschadigen van soorten.

### 1.2.5 Scheepvaartverkeerswet

De Scheepvaartverkeerswet vormt de basis voor de verkeersregels op vaarwegen en heeft als doel het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer te waarborgen. De algemene regels uit deze wet zijn verder uitgewerkt in onder andere het Binnenvaartpolitiereglement en overige scheepvaartreglementen.

Voor de provincie als vaarwegbeheerder biedt deze wet het kader voor het treffen van maatregelen en het uitvoeren van beheer en onderhoud, gericht op een veilig gebruik van de vaarwegen en een betrouwbare beschikbaarheid van de vaarweginfrastructuur.

### 1.2.6 Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)

De Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) stelt eisen aan veilig en gezond werken. Dit is direct relevant voor het beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen, omdat werkzaamheden plaatsvinden in een omgeving met verhoogde risico's (verkeer, water, machines, werken op hoogte, besloten ruimten, weersinvloeden en nachtwerk).

#### De provincie heeft daarbij een dubbele verantwoordelijkheid:

Als opdrachtgever/weg- en vaarwegbeheerder: borgen dat werkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd, onder meer door eisen te stellen aan verkeersmaatregelen, werkmethoden, fasering, vergunningen en veiligheidsplannen (zoals V&G-plan, werk- en verkeersplannen en taakrisicoanalyses) en door toezicht op naleving.

Als werkgever van eigen medewerkers, zoals kantonniers en bedienaren: zorgen voor een actuele RI&E, passende instructie en opleiding, beschikbaarheid en gebruik van juiste arbeidsmiddelen en PBM, en werkprocessen die veilig werken mogelijk maken (bijvoorbeeld alleen werken, consignatie, bediening op afstand, lock-out/tag-out, werken in de nabijheid van draaiende delen of aan elektrische installaties).

De Arbowet vraagt daarmee om structurele aandacht voor veiligheid in zowel beleid (kaders en normen), uitvoering (werkprocessen en toezicht) als organisatie (rollen, verantwoordelijkheden en borging).

### 1.3 Overige (provinciale) regelgeving en/of richtlijnen/publicaties

Naast wettelijke kaders zoals beschreven in paragraaf 1.2 hanteert de provincie Drenthe aanvullende provinciale regelgeving, richtlijnen, normen en publicaties die richtinggevend zijn voor het beleid voor beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen. Deze kaders geven nadere invulling aan provinciale keuzes, kwaliteitsniveaus, veiligheid en samenwerking, en worden waar nodig uitgewerkt in het beheerplan en het MJOP.

#### 1.3.1 Provinciale verordeningen en beleidsregels

De provincie Drenthe hanteert diverse provinciale regelingen die direct van invloed zijn op het beheer en onderhoud, het gebruik en de inrichting van provinciale wegen en vaarwegen, waaronder:

- **Omgevingsverordening Drenthe 2023**  
De omgevingsverordening bevat provinciale regels voor de fysieke leefomgeving. Het is een instrument om omgevingsbeleid uit te kunnen voeren en omvat aspecten zoals ruimtelijke ontwikkeling, duurzame energie, bescherming van grondwater en verkeer en vervoer.
- **Beleidsregel standplaatsen Drenthe**  
Het plaatsen van een mobiele snackwagen ten behoeve van het verkopen van snacks langs provinciale wegen (gebiedsontsluiting- en erftoegangswegen)
- **Beleidsregel gebiedspromotieborden**  
Borden plaatsen ter promotie van een specifiek voor Drenthe bijzonder gebied, traditie, gebruik en/of evenement
- **Beleidsregel niet-geografische bewegwijzering**  
Ter bevordering van een uniform bewegwijzerings- en aanduidingssysteem en het beïnvloeden van verkeersstromen
- **Beleidsregel gedenktekens verkeersslachtoffers**  
Plaatsen van een gedenkteken als oriëntatiepunt voor nabestaanden wat de plaats van het ongeval markeert
- **Regeling uitwegen (in- en uitritten)**  
Ontsluiten van een perceel op een bij de provincie in beheer zijnde weg
- **Beleidsregel Nadeelcompensatie**  
Het toekennen van een vergoeding aan diegene die, ten gevolge van de rechtmatige uitoefening van de provinciale publiekrechtelijke bevoegdheid of taak, schade lijdt of zal lijden

- **Inkoop en aanbestedingsbeleid provincie Drenthe 2022**  
Algemene uitgangspunten voor inkoop en aanbestedingen die zijn vastgesteld en alle beslissingen met betrekking tot het inkoop- en aanbesteding proces worden meegenomen
- **Belastingverordening provincie Drenthe 2025, (Hoofdstuk 7 Leges)**  
Het gedeelte van openbaar water waar een beperkte duur een ligplaats mag worden ingenomen. Ter bevordering van de doorstroming van het innemen van ligplaats

### 1.3.2 Vaarweg- en nautisch beheer

Voor het beheer en gebruik van provinciale vaarwegen gelden aanvullende kaders, waaronder:

- **Verordening Nautisch beheer**  
De overordening Nautisch beheer bevat provinciale regels voor de vaarwegen.
- **Bedieningstijden bruggen- en sluizen in Drenthe**  
Vastgestelde bedieningstijden voor recreatie- en beroepsvaart
- **Ligplaatsenbesluit provinciale vaarwegen Drenthe**  
Bepalingen betreffende het innemen van ligplaatsen in de bij de provincie Drenthe in beheer zijnde vaarwegen
- **Verordening nautisch beheer vaarwegen provincie Drenthe**  
Aanvullende regels in het belang van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer op de vaarwegen, zoals beoogd in de Scheepvaartverkeerswet
- **Besluit Maximaal toelaatbare scheepsafmetingen provinciale vaarwegen provincie Drenthe**  
Een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer, het in stand houden van de scheepvaartweg en het voorkomen en/of beperken van schade door de scheepvaart aan de oevers, waterkeringen en aan landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden

### Richtlijnen, normen en publicaties

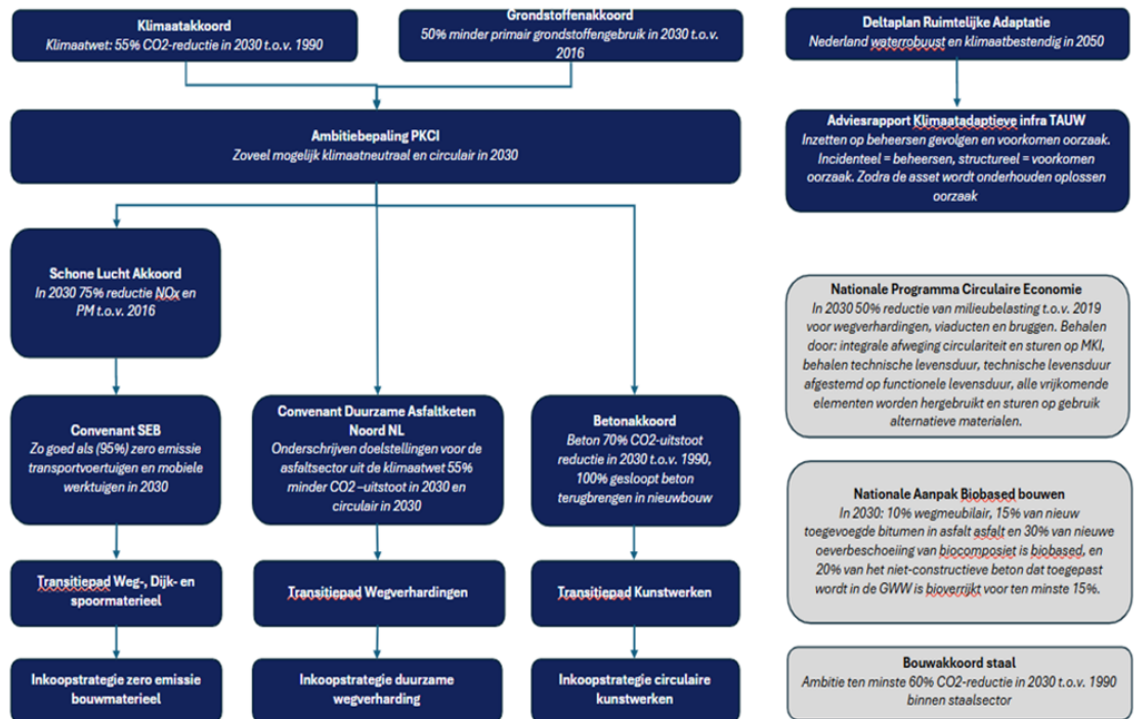
Naast provinciale regelgeving maakt de provincie gebruik van landelijke richtlijnen en normen die als best practice gelden binnen het vakgebied:

- CROW publicaties, waaronder:
  - o **CROW 146 & 147**  
Richtlijnen voor onderhoudsniveaus en beheer als basis voor een onderbouwde meerjaren-programmering;
  - o **CROW 96-b (Werk in uitvoering)**  
Beleidsmatige en uitvoeringskaders voor veilige tijdelijke verkeersmaatregelen bij werkzaamheden;
  - o **CROW – Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023**; beschrijft de beeldkwaliteitsniveaus voor het onderhoud van de openbare ruimte.
  - o **CROW richtlijn organisatie en bestrijding wintergladheid 2024**  
Bepalingen met betrekking tot het beheersen van gladheid op de Nederlandse wegen. De richtlijn is ontwikkeld in nauwe samenwerking met experts uit de branche, wegbeheerders en meteorologische instituten;
  - o **IMBOR (Informatiemodel Beheer Openbare Ruimte)**  
Het Informatiemodel Beheer Openbare Ruimte (IMBOR) is een open standaard voor het uniformeren van benamingen en gegevens van objecten in de openbare ruimte. Het beschrijft alle vaste objectgegevens die nodig zijn voor beheer van deze assets;
  - o **CROW 400 Werken in en met verontreinigde bodem**  
Presenteert een systematiek voor het bepalen van veiligheids- en gezondheidsrisico's en de bijbehorende beschermende maatregelen. De kerngedachte is het risicogestuurd werken. Dit houdt in dat er maatregelen worden getroffen waardoor risico's worden voorkomen of beperkt.
  - o **CROW 500 Schade voorkomen aan kabels en leidingen**  
Verplicht alle betrokken partijen (opdrachtgevers, ontwerpers, grondroerders) in de graafketen om aantoonbaar veilig te werken. Het helpt risico's te beheersen door middel van zorgvuldige voorbereiding, proefsleuven en het nemen van maatregelen.
  - o **CROW 210 Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt**  
Geeft uniforme handvatten om de bestaande wet- en regelgeving praktisch in te vullen voor het omgaan met vrijkomend asfalt. Aan de hand van zeven protocollen kan worden bepaald of een asfaltverharding teerhoudend of teervrij is.
- **NEN 2767 (Conditie monitoring)**  
Wordt gebruikt als objectieve methodiek voor het bepalen van de technische conditie van assets en als input voor risicosturing en MJOP-afwegingen;
- **BEI (bedrijfsvoering elektrische installaties)**

- Kaders voor veilig werken aan en nabij elektrische installaties (zoals bruggen, sluisen, VRI's en bedieningsinstallaties), gebaseerd op geldende normen zoals NEN 3140 en NEN-EN 50110.
- **Machinerichtlijn (2006/42/EG)**  
Veiligheids- en gezondheidsvoorschriften, inclusief de minimale eisen, voor machines, hijs- en hefgereedschappen;
- **Richtlijn Vaarwegen 2020**  
Voorziet in verkeerskundig ontwerp van vaarwegvakken, sluisen, bruggen en binnenhavens en geeft voorschriften gericht op toepassing bij aanleg en renovatie van vaarwegen en objecten.

#### 1.4 Convenanten en Samenwerkingsafspraken

Voor het functioneren van het netwerk van wegen en vaarwegen is samenwerking met andere overheden en gebruikers essentieel. De provincie sluit daarom aan bij relevante convenanten en samenwerkingsafspraken o.a. in het kader van toekomstbestendigheid. De belangrijkste zijn:



#### 1.5 Programma's provincie Drenthe

De provincie Drenthe werkt via een samenhangend stelsel van meerjarige programma's en uitvoeringsagenda's aan de realisatie van haar doelen op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving. Deze programma's vormen de operationele vertaling van de strategische doelen uit het provinciale beleid en coalitieakkoord en geven richting aan activiteiten en investeringen die relevant zijn voor beheer en onderhoud van het weg- en vaarwegennet. Voor beheer en onderhoud zijn met name de integrale mobiliteitsprogramma's en uitvoeringsagenda's van belang, maar ook thematische plannen met een ruimtelijke, sociale of een technische component.

De doelstellingen uit de doelenboom, zoals veilige en beschikbare wegen en veilige en beschikbare vaarwegen, vormen daarbij de primaire opgave van BWV. Dit betekent dat de instandhouding van het areaal centraal staat binnen het beheer en onderhoud.

Vanuit het coalitieakkoord zijn de volgende 3 thema's het meest relevant voor beheer- en onderhoud.

- **Mobiliteit en bereikbaarheid**
  - o Iedereen kan van A naar B reizen. De bereikbaarheid van stad en platteland is goed geregeld, net als de onderlinge verbinding van (kleine) kernen.
  - o Het huidige niveau van bereikbaarheid en de kwaliteit van onze infrastructuur blijft op peil.
  - o Openbaar en publiek vervoer is voor iedereen toegankelijk en bereikbaar. Als voorzieningen verdwijnen, zorgen we voor gelijkwaardige alternatieven.
- **Klimaat en energie**

- o Voor een leefbaar Drenthe werken we voortvarend aan een klimaatbestendige provincie, de energietransitie en kansen voor energiebesparing.
- o Onze ambitie is versnellen, maar het moet wel realistisch zijn.
- *Mensen en middelen*
  - o Wat we doen, doen we voor Drenthe.
  - o We realiseren ons dat er veel van ons gevraagd en verwacht wordt. Met ingewikkelde vraagstukken, veranderende rollen en nieuwe manieren van opgavegericht werken.
  - o Daarom zorgen we dat we als organisatie goed toegerust zijn. We zijn zuinig op onze mensen en middelen. We investeren flink in de Drentse samenleving, maar doen dat verantwoord.
  - o Als lerende organisatie spelen we flexibel in op onze voortdurend veranderende omgeving en stimuleren we initiatief, innovatie en ontwikkeling.

Daarnaast geven de volgende programma's en uitvoeringsagenda's richting in de keuzes die we maken op het gebied van beheer en onderhoud:

#### **Mobiliteitsprogramma Drenthe 2021–2030**

Dit overkoepelende programma beschrijft de langjarige aanpak en ambities voor bereikbaarheid, veiligheid, duurzame mobiliteit en integrale verbindingen binnen Drenthe, inclusief infrastructuur voor fiets, auto en openbaar vervoer.

#### **Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op maat 2022-2026**

Een programma gericht op het concreet realiseren van mobiliteitsmaatregelen die inwoners in staat stellen veilig, gezond en betaalbaar te reizen, met aandacht voor efficiënte schakels tussen vervoersmodaliteiten (hubs) en maatwerkoplossingen voor plattelandsbereikbaarheid.

#### **Fietsagenda 2022-2026**

Gericht op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en verbindingen door de provincie, in aansluiting op het fietsen als duurzaam en vitaal vervoermiddel.

#### **Strategisch Plan Verkeersveiligheid**

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid richt zich op het structureel vergroten van de verkeersveiligheid door een integrale aanpak waarin educatie, handhaving en infrastructurele maatregelen samenkomen. Binnen het domein beheer en onderhoud ligt de nadruk op het realiseren en in stand houden van een veilige infrastructuur.

Voor het provinciale areaal betekent dit dat nieuw aan te leggen en te onderhouden fietspaden op het hoofdnet worden uitgevoerd met een lichtgekleurde verharding, ter verbetering van herkenbaarheid en veiligheid. Daarnaast wordt ingezet op het verbreden van risicovolle fietspaden waar dit mogelijk is, het obstakelvrij maken van de directe omgeving en het realiseren van vergevingsgezinde berm. Ook fietsoversteekplaatsen worden zodanig ingericht dat zij aantoonbaar veilig zijn.

Voor het wegennet geldt dat risicovolle provinciale wegen waar mogelijk worden verbreed en dat berm vergevingsgezend worden ingericht. Daarnaast wordt gewerkt aan een inrichting waarbij functie, gebruik en snelheidsregime met elkaar in overeenstemming zijn, zodat de geldende snelheidslimiet logisch, geloofwaardig en veilig is.

De impact op beheer en onderhoud is dat verkeersveiligheid expliciet wordt meegewogen bij vervangings- en onderhoudsmomenten. Onderhoudsmaatregelen worden waar mogelijk benut om verbeteringen in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te realiseren. Dit vraagt om een integrale programmering, waarbij veiligheid niet alleen technisch maar ook functioneel wordt beoordeeld en waar nodig wordt opgewaardeerd bij groot onderhoud of reconstructie.

#### **Regionaal Mobiliteitsplan (RMP)**

Een kader voor samenwerking tussen overheden en maatschappelijke partijen om toekomstbestendige regionale bereikbaarheidsoplossingen te realiseren.

#### **1.6 Financieel kader beheer en onderhoud**

Het beheer en onderhoud van kapitaalgoederen is verankerd in de financiële verordening van de provincie Drenthe, vastgesteld door Provinciale Staten in 2024. Deze verordening vormt het kader voor het financieel beleid en schrijft voor dat Gedeputeerde Staten periodiek geactualiseerde beleidsnota's ter vaststelling aanbieden. Een belangrijke pijler hierin is de Nota onderhoud kapitaalgoederen, waarin het beoogde onderhoudsniveau, de inrichting van het beheer en de bijbehorende meerjarige budgetten zijn vastgelegd voor onder andere infrastructuur (wegen en vaarwegen), gebouwen en overige kapitaal-

goederen. Ook wordt hierin de normkostensystematiek en de eventuele vorming van onderhoudsvoorzieningen opgenomen.

De financiële uitgangspunten zijn gebaseerd op de Provinciewet, het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) en de Notitie Materiële Vaste Activa (NMVA) van de Commissie BBV. Deze kaders zijn nader uitgewerkt in onderliggende beleidsnota's, zoals de Nota investeren, activeren, waarderen en afschrijven. Gezamenlijk borgen deze kaders dat beheer en onderhoud planmatig, transparant en financieel beheerst worden uitgevoerd.

## 2 Areaal

De provincie Drenthe heeft 525 km weg, 177 km vaarweg en 248 km fietspaden in beheer en onderhoud. Daarnaast heeft ze een deel van het spoor en de spoorbrug over het Coevorden-Vechtkanaal in beheer en onderhoud. In onderstaand overzicht is het provinciaal areaal weergegeven.

Tabel 1 - Areaaloverzicht peildatum 1 maart 2026

<b>Asset</b>	<b>aantal</b>	<b>eenheid</b>	<b>Asset</b>	<b>aantal</b>	<b>eenheid</b>
<b>Verhardingen</b>			<b>Vaarwegen</b>		
Wegen	525	km	Vaarwegen	177	km
Fietspaden	248	km	Beschoeiing	340	km
Geleiderails	84	km	Voorz. Dieversluis	1	stuks
			Matrixborden	4	stuks
<b>Kunstwerken</b>					
Vaste bruggen	68	stuks	<b>Groen en Fauna</b>		
Beweegbare bruggen	45	stuks	Bermen	741	ha
Onderdoorgangen	30	stuks	Bomen	27.292	stuks
Viaducten	49	stuks	Faunarasters	64	km
Afstandsbedieningsposten	3	stuks	Faunapassages	118	stuks
Sluizen	21	stuks	Struweel	29,6	ha
Gemalen	1	stuks			
Geluidsschermen	1	km	<b>Openbare verlichting</b>		
<b>Duikers</b>	3.340	stuks	Lichtmasten	3.491	stuks
Ecoducten	1	stuks			
<b>Verkeersvoorzieningen</b>			<b>Gebouwen</b>		
Verkeersreginstallaties	11	stuks	Bedienhuisjes	45	stuks
Meetpunten gemotoriseerd verkeer	201	stuks	Steunpunten	5	stuks
Mobiele radarkastjes en smileyborden	16	stuks	Health Hub Roden	1	stuks
Meetpunten gladheidsbestrijding	8	locaties	Gieten Kiosk (P+R/Busstation)	1	stuks
Installaties gladheidsbestrijding	3	locaties			
Informatieborden (DRIS)	33	stuks	<b>Wagenpark</b>		
Bewegwijzeringsborden	1251	stuks	Auto's	40	stuks
Hectometerborden/ reflectorpalen	11.757	stuks	Aanhagers	29	
Verkeersborden	12.167	stuks			
Abri	95	stuks			
Fietsenstalling	5	stuks			
Bewegwijzering	1.051	stuks			
Carpoolpleinen	50	stuks			

### 3 Beheerstrategie

Om richting te geven aan het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur hanteert de provincie Drenthe een beheerstrategie die is gebaseerd op beeldkwaliteit. Als referentiekader wordt daarbij gebruikgemaakt van de *Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023* van CROW. Deze catalogus biedt een landelijk geharmoniseerde en in de praktijk beproefde systematiek om de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte eenduidig vast te leggen.

De beeldkwaliteit wordt onderscheiden in vijf kwaliteitsniveaus (zie tabel 1), variërend van zeer hoog (A+) tot zeer laag (D). Deze indeling biedt voldoende nuance om de staat van objecten en voorzieningen betrouwbaar te beschrijven en beleidsmatige keuzes transparant te onderbouwen. Niveau A+ betreft een opleveringskwaliteit die in de praktijk slechts tijdelijk haalbaar is, terwijl niveau D uitsluitend wordt gebruikt om vast te stellen dat kwaliteitsniveau C niet is behaald.

**Tabel 1. Kwaliteitsniveaus (bron: CROW)**

Kwaliteitsniveau	Omschrijving	Indicatie kwaliteit	Relatie met wegbeheer
A+	Zeer hoog	Nagenoeg ongeschonden	Er is geen schade
A	Hoog	Netjes, verzorgd en comfortabel	Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden
B	Basis	Functioneel	De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar is groot onderhoud nodig
C	Laag	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	De richtlijn is overschreden: er is binnen twee jaar groot onderhoud nodig
D	Zeer laag	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkstelling [1] of sociale onveiligheid	De richtlijn is meer dan één klasse overschreden: er is direct groot onderhoud nodig

De kwaliteitsniveaus uit de kwaliteitscatalogus zijn waar mogelijk gekoppeld aan bestaande onderhoudsrichtlijnen voor wegverhardingen. Daarbij is aansluiting gezocht bij de richtlijnen, waarschuwingsgrenzen en visuele inspectiemethodiek uit *CROW-publicatie 146* en *CROW-publicatie 147*. Hiermee ontstaat een consistente relatie tussen het beleidsmatig vastgestelde kwaliteitsniveau en de technische beoordeling van de assetconditie.

De in dit beleidskader vastgelegde kwaliteitsniveaus vormen het uitgangspunt voor de verdere uitwerking in het *Beheerplan Wegen en Vaarwegen 2026-2029*. In dit beheerplan worden de kwaliteitsambities vertaald naar concrete inspectieregimes en onderhoudsregimes. Vervolgens worden de financiële consequenties hiervan inzichtelijk gemaakt in het Meerjarig Onderhoudsprogramma (MJOP).

In specifieke situaties kan gemotiveerd worden afgeweken van de algemene beeldkwaliteit, bijvoorbeeld wanneer ander vastgesteld beleid een afwijkende gewenste situatie voorschrijft. In dergelijke gevallen wordt deze keuze expliciet benoemd en onderbouwd, zodat de samenhang tussen beleid, beheer en uitvoering geborgd blijft.

#### 3.1 Wegen

Tot het wegennetwerk behoren verhardingen zoals fietspaden en rijbanen, bermen en sloten, beplanting langs wegen en verkeersvoorzieningen.

Onderstaande geeft een overzicht van de doelstellingen vanuit van het programma Mobiliteit en Bereikbaarheid met de daaraan gekoppelde prestaties.






*Tabel Doelstellingen en prestaties Wegen*

Programma	5. Mobiliteit en bereikbaarheid		
Doel	Goede doorstroming en veilige infrastructuur		
Prestatie	Veiligheid	Beschikbaarheid	Een schone en aantrekkelijke inrichting langs wegen

### 3.1.1 Verhardingen

Belangrijk bij het wegontwerp is dat de weg zodanig wordt ingericht dat de weggebruiker automatisch het gewenste rijgedrag vertoont. Tevens draagt de kwaliteit en wijze van uitvoering van het wegontwerp bij aan een schone, gezonde en mooie leefomgeving.

Daarnaast is het belangrijk dat de weginrichting uniform en herkenbaar is. Zo zijn er drie verschillende wegcategorieën. Stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze wegcategorieën hebben elk hun eigen functie. Door middel van de inrichting van de weg wordt gestuurd op 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 kom			
Binnen bebouwde kom	n.v.t.		

Binnen de beschikbare ruimte voor de weg is het niet altijd mogelijk het theoretische wegprofiel toe te passen. De praktijk leert dat er vanwege fysieke beperkingen in veel situaties maatwerk geleverd moet worden. 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 gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg

De provincie Drenthe hanteert voor het bepalen van de beheer- en onderhoudsactiviteiten de richtlijnen van het CROW, gericht op het realiseren en in stand houden van kwaliteitsniveau **B (basis)**. Dit kwaliteitsniveau wordt beschouwd als functioneel en passend bij het gebruik en de maatschappelijke functie van de provinciale infrastructuur.

De CROW-richtlijnen bieden een samenhangend kader om de vastgestelde streefqualiteit te vertalen naar doelmatige en onderbouwde onderhoudsmaatregelen en vormen daarmee de basis voor het opstellen van een optimale meerjarenplanning. Bij de toepassing van deze richtlijnen wordt expliciet rekening gehouden met het gebruik, de belasting en het belang van de verharding, zodat het onderhoud proportioneel, risicogestuurd en doelmatig kan worden uitgevoerd.

### 3.1.2 Groen en Fauna

Onder de categorie groen en fauna vallen alle vegetatieve en ecologische elementen binnen het provinciale areaal. Hieronder worden bermen en watergangen, bomen en (sier)beplanting langs wegen en vaarwegen. Ook faunavoorzieningen, zoals rasters, faunaduikers, uitreedplaatsen en vergelijkbare voorzieningen die zijn aangebracht voor de bescherming en geleiding van dieren, maken onderdeel uit van deze categorie.

De provincie Drenthe stemt het beheer en onderhoud af op een nagestreefd kwaliteitsniveau **B (basis)**, conform de richtlijnen van het CROW. Dit niveau wordt beschouwd als functioneel en passend bij het reguliere gebruik van de provinciale infrastructuur.

*Veiligheid*

Voor het waarborgen van verkeersveiligheid en het behoud van een stabiele bermstructuur wordt voor sommige activiteiten afgeweken van kwaliteitsniveau B en wordt er maatwerk toegepast. Er wordt bijvoorbeeld onderscheid gemaakt in maaifrequenties. Reguliere bermen worden minder gemaaid om draagkracht en ecologische waarde te behouden. Terwijl zichthoeken en de 1,5 meterstrook langs de verharding vaker gemaaid worden om zichtlijnen vrij te houden en obstakels tijdig zichtbaar te maken voor weggebruikers. Binnen de bebouwde kom wordt er niet afgeweken van beeldkwaliteitsniveau B net zoals bij verzorgingsplaatsen.

Daarnaast draagt het snoeien en kappen van bomen en singels bij aan veiligheid, gezondheid van de bomen en beheer van de infrastructuur. Hierbij kan aan de volgende zaken worden gedacht:

1. Verkeersveiligheid:
  - Zichtlijnen verbeteren: bomen en beplanting kunnen het zicht op verkeersborden, kruisingen, uitritten en bochten belemmeren. Snoeien of kappen zorgt voor beter zicht voor de weggebruikers.
  - Voorkomen van gevaarlijke situaties: Tijdens stormen of harde wind kunnen takken of stammen afbreken en op de weg terecht komen. Dit kan leiden tot ongelukken of schade aan voertuigen.
  - Afstand tot de rijbaan: Bomen die te dicht op de weg staan, kunnen gevaarlijk zijn bij aanrijdingen. Soms worden bomen gekapt om voldoende afstand te creëren.
2. Onderhoud en infrastructuurbeheer
  - Bescherming van de weg en voorzieningen: wortels van bomen kunnen asfalt beschadigen of ondergrondse voorzieningen beschadigen.
  - Ruimte voor werkzaamheden. Soms is snoei of kap nodig voor reconstructies of onderhoudswerkzaamheden.
3. Gezondheid van bomen en beplanting
  - Bevorderen van een gezonde groei: Door bomen regelmatig te snoeien, blijven ze gezond en behouden ze een sterke structuur.
  - Ziektebestrijding: zieke of aangetaste bomen worden gekapt of behandeld.
4. Klimaat en biodiversiteit
  - Versterken van bestaande laanstructuren.
  - Toepassen diverse soorten.

#### *Schone, gezonde, mooie leefomgeving*

De provincie past ecologisch bermbeheer toe om de biodiversiteit te versterken en om te voldoen aan de verplichtingen van de Omgevingswet, specifiek onderdeel soortenbescherming. Hierbij houdt de provincie zich aan de Gedragscode provinciale infrastructuur, zodat werkzaamheden op een juridisch verantwoorde wijze worden uitgevoerd en negatieve effecten op beschermde soorten worden voorkomen.

#### *Gebruik van inheemse zadenmengsels*

Bij het inzaaien van bermen wordt, waar dit ecologisch en beheertechnisch mogelijk is, gekozen voor een regionaal Drents bloemenmengsel om de biodiversiteit te bevorderen en aan te sluiten bij de lokale flora. De eerste 1,5 meter langs de verharding wordt hierbij niet ingezaaid met dit mengsel, omdat deze strook primair is ingericht voor verkeersveiligheid en functioneel maaibeheer.

#### *Alternatieve inrichting rotondes*

De provincie staat open voor alternatieve inrichting van rotondes.

Initiatieven vanuit de omgeving of een hogere beeldkwaliteit van rotondes worden per geval beoordeeld en getoetst aan vastgestelde criteria, waaronder verkeersveiligheid, functionaliteit en duurzaamheid.

#### *Plaagsoorten en invasieve exoten*

Een belangrijk aandachtspunt binnen de beheertaken betreft de aanwezigheid van plaagsoorten en invasieve exoten. Dit zijn planten- en/of diersoorten die ongewenst zijn wanneer zij in grote aantallen voorkomen en negatieve effecten kunnen hebben op gezondheid, veiligheid, ecologie of het functioneren van de infrastructuur.

Plaagsoorten zoals de eikenprocessierups kunnen leiden tot gezondheidsrisico's voor mensen. De provincie bestrijdt deze soort daarom op locaties waar de kans op menselijk contact groot is. Voor overige plaagsoorten, met name plantensoorten, geldt als uitgangspunt dat zij worden beheerst. Bestrijding vindt alleen plaats wanneer de verkeersveiligheid in geding komt of wanneer er sprake is van (potentiële) gezondheidsrisico's.

Ten aanzien van Jacobskruiskruid volgt de provincie het *Protocol bestrijding Jacobskruiskruid*. Op basis van dit protocol wordt per situatie bepaald of de plant wordt gemaaid.

#### *Fauna voorzieningen*

Faunavoorzieningen, zoals faunapassages, rasters en geleidingsvoorzieningen, dragen bij aan het waarborgen van ecologische verbindingen en het voorkomen van aanrijdingen met fauna. Het beheer en onderhoud van deze voorzieningen is erop gericht om de functionaliteit en veiligheid op peil te houden gedurende de gehele levensduur.

Het onderhoud wordt onderscheiden in vast en variabel onderhoud. Onder vast onderhoud vallen periodieke werkzaamheden zoals het uitmaaien van begroeiing rondom en binnen de voorzieningen, zodat de werking en zichtbaarheid behouden blijven. Daarnaast worden schades, bijvoorbeeld aan rasters of geleideconstructies, tijdig hersteld om de effectiviteit van de voorziening te waarborgen.

Variabel onderhoud betreft het planmatig vervangen van faunavoorzieningen of onderdelen daarvan aan het einde van de technische levensduur. Dit wordt opgenomen in het MJOP en gefinancierd vanuit de daarvoor bestemde onderhoudsbudgetten. Op deze wijze blijft de werking van het totale netwerk van faunavoorzieningen geborgd.

### **3.1.3 Vaste kunstwerken**

Onder vaste kunstwerken worden wegebouw- en/of waterbouwkundige constructies met bijbehorende installaties, zoals viaducten, vaste bruggen, tunnels en overige onderdoorgangen verstaan.

#### *Veiligheid en beschikbaarheid*

Viaducten, tunnels en overige onderdoorgangen zorgen voor een veilige verkeerssituatie voor de weggebruiker en leveren een bijdrage aan de doorstroming van het verkeer. Daarbij heeft de provincie de wettelijke taak 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. De provincie Drenthe stemt het beheer en onderhoud af op een nagestreefd kwaliteitsniveau **B (basis)**, conform de richtlijnen van het CROW.

Een groot deel van de kunstwerken in Drenthe is in de jaren 70 en 80 gebouwd. Door een toename van het verkeer en steeds zwaardere vracht- en landbouwvoertuigen worden kunstwerken zwaarder belast, waarmee de levensduur wordt verkort. Er wordt ingezet op het verder professionaliseren van inspecties conform geldende richtlijnen om de veiligheid en restlevensduur van de kunstwerken te beoordelen en te borgen. Aan de hand van deze inspecties worden risico gestuurde onderhoudswerkzaamheden opgesteld en vindt vervanging plaats op basis van restlevensduur en verkeersintensiteit.

#### *Schone, gezonde, mooie leefomgeving*

Naast veiligheid is een schone en mooie leefomgeving van belang. De leefomgeving wordt beïnvloed door onder andere aangebrachte graffiti, het aanplakken van reclame-uitingen en groei van bijvoorbeeld algen. Graffiti wordt in beginsel niet verwijderd, tenzij in strijd met de openbare orde en goede zeden en/of wanneer de verkeersveiligheid in het geding komt.

### **3.1.4 Verkeersvoorzieningen**

Verkeersvoorzieningen omvatten onder meer verkeersregelinstallaties (VRI's), geleiderails, wegmarkeringen, bebording, bewegwijzering, wildspiegels, uitritspiegels, toeristische bewegwijzering, reclame-uitingen, verkeerstekens, openbare verlichting en OV-voorzieningen.

#### *Veiligheid en beschikbaarheid*

Verkeersvoorzieningen dragen bij aan een veilige en doelmatige verkeersafwikkeling door weggebruikers te geleiden, te informeren en/of te waarschuwen. Wanneer verkeersvoorzieningen door voortschrijdend inzicht niet langer doelmatig zijn, kunnen deze worden gesaneerd. Bebording wordt periodiek schoongemaakt en storingen aan openbare verlichting en verkeersregelinstallaties worden zo snel mogelijk verholpen. Het onderhoudsniveau voor verkeersvoorzieningen is vastgesteld op kwaliteitsniveau **B (basis)** conform CROW.

Een geleiderail voorkomt dat voertuigen op een andere rijbaan terechtkomen, van de weg raken of tegen een obstakel aanrijden. De huidige geleiderails zijn grotendeels geplaatst in de jaren zeventig en tachtig. In principe vergt een geleiderail weinig onderhoud, tenzij er sprake is van schade. Aan het einde van de theoretische levensduur wordt, afhankelijk van de technische en/of functionele staat, een inspectie uitgevoerd om te beoordelen of vervanging noodzakelijk is.

#### *Schone, gezonde en mooie leefomgeving*

Verkeersvoorzieningen vormen een integraal onderdeel van de openbare weg en leveren daarmee een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De provincie heeft richtlijnen opgesteld voor de inrichting van de openbare ruimte, onder meer voor wegmarkeringen, bebording en openbare verlichting. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn sociale veiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

### 3.1.4.1 Openbaar vervoersvoorzieningen

Openbare vervoersvoorzieningen bestaan onder andere uit abri's (bushaltes), fietsenstallingen en OV-hub's.

Het openbaar vervoer krijgt binnen de provincie Drenthe een steeds prominentere rol, waarbij een hub dient als knooppunt tussen verschillende lijnen en vormen van openbaar vervoer. Daarbij er is sprake van voorzieningen zoals watertappunten en wifi-netwerken. Het beheer en onderhoud van de openbaar vervoersvoorzieningen wordt nader afgestemd op deze ontwikkelingen.

Voor openbare gebieden, zoals hubs, haltes en bebouwde kommen is een hoger onderhoudsniveau gewenst. Hierbij speelt niet alleen de verkeersveiligheid een rol, maar ook de sociaal veiligheid. De openbare ruimte dient toegankelijk te zijn om bij te dragen aan de inclusieve samenleving. Hierover worden bij de desbetreffende projecten separaat afspraken gemaakt, waarbij specifiek onderhoud door derden wordt georganiseerd en niet als kerntaak van BWV wordt gezien.

De aanvullende onderhoudswerkzaamheden die voortvloeien uit deze hogere kwaliteitsambitie vallen niet binnen het reguliere takenpakket van BWV. Per project worden hierover specifieke afspraken gemaakt, waarbij de organisatie en uitvoering van dit aanvullende onderhoud expliciet wordt belegd bij derden.

### 3.1.4.2 Openbare verlichting

De openbare verlichting langs provinciale wegen kent een grote variatie in verschijningsvorm en aansluiting op het elektriciteitsnet. De provincie streeft naar functionele standaardisatie van masten, armaturen en lichtbronnen, waarbij rekening wordt gehouden met:

- Energieverbruik (verleiding);
- onderhoudsaspecten;
- lichtrichting en beperking van lichthinder;
- verkeersveiligheid en herkenbaarheid van de weg.

Volledige uniformiteit is niet wenselijk, aangezien verlichting, met name binnen de bebouwde kom, mede beeldbepalend is voor de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van de weg en haar omgeving.

Ten aanzien van het ondergrondse elektriciteitsnet is het uitgangspunt dat de provincie in beginsel géén netwerkbeheerder is. Alleen in specifieke situaties, met name buiten de bebouwde kom en waar aansluiting op bestaande netwerken niet doelmatig mogelijk is, kan een eigen netwerk worden overwogen.

Op provinciale kruispunten wordt bewegwijzering toegepast in de vorm van wegwijzers met tekstplaten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen reflecterende en inwendig verlichte uitvoeringen.

Uitgangspunt van de provincie is het toepassen van reflecterende tekstplaten. Inwendig verlichte borden worden niet als noodzakelijk beschouwd, omdat:

- kruispunten reeds zijn gemarkeerd met openbare verlichting;
- de reflecterende kwaliteit voldoende leesbaarheid biedt;
- er geen structurele klachten zijn over leesbaarheid;
- verkeerssnelheden ter plaatse (onder meer door kruispunt- of rotondevormgeving) voldoende worden gereduceerd.

De gekozen uitvoeringsvorm waarborgt daarmee verkeersveiligheid, doelmatigheid en beheersbaarheid van onderhoudskosten.

### 3.1.4.3 Recreatievoorzieningen

In de provincie Drenthe zijn diverse recreatievoorzieningen. Denk aan voorzieningen op en bij wandel- en fietspaden, vaarwegen, picknick- en carpoolplaatsen. Deze recreatieve voorzieningen zijn grotendeels in beheer van de verschillende terreinbeheerders, zoals het Rijk, gemeenten en overige terrein behorende organisaties.

De provincie is terughoudend met het plaatsen van wegmeubilair zoals bankjes en prullenbakken. De reden hiervoor is dat op deze plekken steeds vaker sprake is van vandalisme en illegale vuildumping, van grofvuil tot huis- en tuinafval. Door terughoudend om te gaan met het plaatsen van aanvullende voorzieningen wordt overlast beperkt en blijft het onderhoud beheersbaar.

### 3.1.5 Operationeel verkeersmanagement

Verkeersmanagement is een essentieel onderdeel van het beheren van het verkeer; het plannen, organiseren, en controleren van de verkeersstromen om verkeersveiligheid, doorstroming en efficiëntie te waarborgen. Verkeersmanagementsystemen zijn steeds meer geavanceerd geworden, waarbij gebruik wordt gemaakt van data-analyse, sensoren, en andere technologische hulpmiddelen om het verkeer real-time te monitoren en te sturen. Dit draagt niet alleen bij aan de veiligheid, maar ook aan het minimaliseren van milieuschade door minder stilstaand verkeer en verbeterde verkeersdoorstroming.

Verkeersmanagement is het proces waarbij het verkeer op wegen, in steden of op specifieke infrastructuur zo efficiënt en veilig mogelijk wordt geleid. Dit kan onder andere worden bereikt door het aanpassen van verkeerslichten, het verbeteren van verkeersroutes, het gebruik van verkeersinformatiesystemen en het reguleren van verkeersdruk. Het doel van verkeersmanagement is om de doorstroming te verbeteren, de wachttijden te verminderen, en de algehele verkeersveiligheid te verhogen. Het kan ook inhouden dat verkeersmanagementsystemen worden geïnstalleerd die realtime informatie geven over de staat van het verkeer, zoals filemeldingen of snelheidsbeperkingen, om weggebruikers beter te informeren en het verkeer te sturen.

Operationeel verkeersmanagement is een beheertaak van de provincie. Het zorgt voor een vlotte en veilige doorstroming van verkeer op de (vaar)wegen bij incidenten, calamiteiten en wegwerkzaamheden.

#### *Incidentmanagement*

Incidentmanagement (IM) is gericht op het zo snel en veilig mogelijk herstellen van de doorstroming na een incident op de weg, zoals een ongeval, pechgeval of verloren lading. Het doel is om de weg zo snel mogelijk weer beschikbaar te maken voor verkeer, waarbij tegelijkertijd de veiligheid van hulpdiensten, weggebruikers en betrokkenen wordt gewaarborgd. Dit gebeurt door een gecoördineerde inzet van onder andere politie, bergingsbedrijven, Rijkswaterstaat/provincie en eventueel andere hulpdiensten. Binnen IM worden afspraken gemaakt over snelle alarmering, aanrijtijden, prioritering van berging en het efficiënt afhandelen van incidenten op de locatie zelf.

Door de toegenomen verkeersintensiteit en het groeiende belang van bereikbaarheid neemt de noodzaak van effectief incidentmanagement toe. Langdurige afsluitingen leiden niet alleen tot verkeershinder en omrijdschade, maar ook tot economische schade en verminderde verkeersveiligheid op alternatieve routes.

Voor de provincie als wegbeheerder heeft incidentmanagement ook financiële consequenties. Dit betreft onder andere kosten voor het organiseren en faciliteren van IM, zoals contracten met bergers, inzet van verkeersmaatregelen, monitoring en coördinatie. Daarnaast kunnen kosten ontstaan door schade aan infrastructuur (bijvoorbeeld vangrails, berm en verharding) en inzet van personeel. In sommige gevallen kunnen kosten (deels) worden verhaald op de veroorzaker, maar dit is niet altijd volledig mogelijk.

In Drenthe wordt incidentmanagement toegepast op de provinciale hoofdwegen N34, N372, N375, N381 en N391, waar de verkeersintensiteit en het belang voor de regionale bereikbaarheid het grootst zijn. Hiermee draagt IM bij aan het waarborgen van veilige en beschikbare wegen, passend binnen de primaire opgave van BWV.

#### *Gladheidsbestrijding*

Gladheidsbestrijding is gericht op het voorkomen en bestrijden van gladheid op de wegen en fietspaden onder winterse omstandigheden. Voor de uitvoering van de gladheidsbestrijding gelden de volgende uitgangspunten:

- Bij optredende gladheid en sneeuwval worden alle hoofdrijbanen en fietspaden altijd gestrooid.
- Onder extreme omstandigheden, bijvoorbeeld extreme sneeuwval, zouttekort of ijzel, vindt prioritering plaats op basis van onder andere verkeersintensiteit en bereikbaarheid van ziekenhuizen en/of andere verbindingsmogelijkheden (NS-stations en OV-knooppunten).

#### *Afsluiting enkelbaans - stroomwegen*

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen voeren wij gecombineerde onderhoudswerkzaamheden tijdens afsluiting op enkelbaans stroomwegen, zn. Dit vindt tweemaal per jaar plaats waarbij de maaiwerkzaamheden leidend zijn voor de afsluiting.

### 3.1.6 Bedrijfsvoering

Binnen het beheer en onderhoud wordt bedrijfsvoering als afzonderlijk assettype onderscheiden. Hieronder vallen ondersteunende activiteiten en middelen die noodzakelijk zijn voor een doelmatige uitvoering van de beheeropgave, maar niet direct aan het fysieke areaal zijn toe te rekenen. Het betreft onder andere de afhandeling (verhalen) van schades, de aanschaf van klein materiaal en communicatiemiddelen, beheer van gebouwen en wagenpark, evenals inspecties en onderzoeken.

Daarnaast omvat bedrijfsvoering ook taken en bijdragen op het gebied van informatievoorziening en samenwerking, zoals de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT), deelname aan landelijke platforms (IPO, CROW, vakberaden) en programma's zoals SWUNG. Voor deze activiteiten worden binnen het MJOP separate budgetten gereserveerd, zodat de randvoorwaarden voor een effectief en samenhangend beheer en onderhoud geborgd zijn en aansluiten op de beleidsmatige kaders.

### 3.2 Vaarwegen

Tot het vaarwegennetwerk behoren vaarwegen/kanalen, oeverbeschoeiingen, aanlegplaatsen, bruggen, sluizen en nautische voorzieningen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de doelstellingen en de daaraan gekoppelde prestaties.

*Tabel Doelstellingen en prestaties vaarwegen*

<b>Programma</b>	<b>5. Mobiliteit en bereikbaarheid</b>		
<b>Doel</b>	Toegankelijk via het water		
<b>Prestatie</b>	Veiligheid	Beschikbaarheid	Een schone, gezonde en mooie leefomgeving langs de vaarwegen

#### *Beroeps- en recreatievaart*

De vaarwegen in Drenthe worden zowel gebruikt voor beroeps- als recreatievaart. Daarnaast dienen de vaarwegen voor de aan- en afvoer van water. Om deze doelstellingen mogelijk te maken dienen de kanalen op diepte te zijn afgestemd op de scheepsafmetingen en het vanuit de waterschappen vereiste leggerprofiel.

De provincie is als eigenaar verantwoordelijk voor het op de vereiste diepte en breedte houden van de vaargeul (baggeren), het beschermen van de oevers tegen golfslag door de scheepvaart en het verwijderen van obstakels in de vaargeul. Gemiddeld wordt er eens per 5 jaar gepeild, op basis waarvan de baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd.

#### 3.2.1 Beweegbare Kunstwerken

Onder beweegbare kunstwerken worden beweegbare bruggen en sluizen verstaan.

##### *Veiligheid en beschikbaarheid*

Beweegbare bruggen dragen bij aan de beschikbaarheid van zowel de wegen als de vaarwegen en dienen veilig te zijn.

Het beheer en onderhoud van beweegbare kunstwerken vindt plaats vanuit verschillende disciplines op basis van een combinatie van intensief preventief onderhoud, vaste onderhoudsintervallen en vervanging op basis van de levensduur en inspectie. Als uitgangspunt geldt het kwaliteitsniveau **B (basis)** conform de richtlijnen van het CROW.

Middels inspecties worden de beweegbare kunstwerken beoordeeld op veiligheid, functionaliteit en rest-levensduur. Voor de werktuigbouwkundige en elektrotechnische onderdelen geldt dat dient te worden voldaan aan normen en richtlijnen. Beheer, gebruik en onderhoud vindt plaats conform die richtlijnen. Aandachtspunt voor de bruggen en sluizen is het voldoen aan de machinerichtlijn en de NEN-3140 t.b.v. elektrotechnische veiligheid.

##### *Schone, gezonde en mooie leefomgeving*

Op de vaarwegen waar sprake is van recreatievaart is het van belang dat kunstwerken er goed onderhouden en representatief uitzien. De conservering van de beweegbare kunstwerken wordt periodiek onderhouden door middel van overlagen. Bij aanwezigheid van chroom 6 wordt bij de eerstvolgende gelegenheid zoals een renovatie of onderhoudsmoment, de conservering in zijn geheel vervangen

##### *Waterschappen*

De provinciale vaarwegen en de daarin gelegen beweegbare kunstwerken, zoals sluisen en beweegbare bruggen, kennen een functioneel raakvlak met de taken van de waterschappen. Dit betreft met name het snijvlak tussen doorvaartfunctie en waterhuishoudkundige functie.

De provincie is primair verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de vaarweg en de beweegbare kunstwerken voor zover dit betrekking heeft op:

- het waarborgen van een veilige en vlotte doorvaart;
- het in stand houden van de constructieve en installatietechnische staat;
- het borgen van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de objecten.

De provincie treedt in actie wanneer onderhoudstechnische overwegingen daartoe aanleiding geven of wanneer de functionaliteit voor de scheepvaart (doorvaartbreedte, -diepte, bediening, beschikbaarheid) in het geding is.

Taken die samenhangen met peilbeheer, waterkwantiteit en waterkwaliteit behoren tot de verantwoordelijkheid van het waterschap. Initiatieven en maatregelen op dat vlak worden door het waterschap geïnitieerd en uitgevoerd. De provincie vervult daarin een volgende rol, maar kan, waar belangen samenkomen, participeren in overleg, planvorming en uitvoering.

Afstemming vindt plaats op basis van wederzijds respect voor elkaars wettelijke taken en verantwoordelijkheden, waarbij het uitgangspunt is dat iedere partij handelt vanuit haar eigen kerntaak en bevoegdheid.

### 3.2.2 Vaste kunstwerken

Onder vaste kunstwerken binnen de vaarwegen worden civieltechnische constructies verstaan die onderdeel uitmaken van de vaarweg en geen beweegbaar deel bevatten, zoals vaste bruggen, duikers, keermuren en overige kunstwerken die de vaarweg kruisen of begrenzen.

#### *Veiligheid en beschikbaarheid*

Vaste kunstwerken over en langs de vaarweg dragen bij aan een veilige en betrouwbare doorvaart voor de scheepvaart en aan de samenhang binnen het totale infrastructuurnetwerk. De provincie heeft de wettelijke taak om deze kunstwerken in stand te houden, waarbij de constructieve veiligheid en functionaliteit geborgd moeten zijn. Het beheer en onderhoud wordt afgestemd op een nagestreefd kwaliteitsniveau **B (basis)**, conform de geldende CROW-richtlijnen.

Net als bij de kunstwerken binnen het wegennet geldt dat een deel van de objecten verouderd en in toenemende mate wordt belast, onder andere door zwaardere verkeersstromen op kruisende infrastructuur en klimatologische invloeden. Daarom wordt ingezet op het verder professionaliseren van inspecties en het risicogestuurd programmeren van onderhoud en vervanging, gebaseerd op restlevensduur, gebruik en functie binnen het netwerk.

Civiel onderhoud aan vaste kunstwerken wordt, waar mogelijk en doelmatig, gecombineerd met onderhoud aan nabijgelegen of samenhangende beweegbare kunstwerken. Hiermee wordt efficiëntie in uitvoering nagestreefd en wordt hinder voor zowel weg- als vaarweggebruikers beperkt.

#### *Schone, gezonde, mooie leefomgeving*

Ook bij vaarwegkunstwerken speelt de kwaliteit van de leefomgeving een rol. Aspecten zoals vervuiling, aangroei (bijvoorbeeld algen) en ongewenste uitingen worden gemonitord. Maatregelen worden genomen wanneer dit effect heeft op de veiligheid, functionaliteit of beleving van de vaarweg en haar omgeving.

### 3.2.3 Groen en Fauna

#### *Veiligheid en beschikbaarheid*

Groen en fauna langs de vaarwegen spelen een belangrijke rol in het waarborgen van een veilige en goed bevaarbare vaarweg. Vegetatie op en langs oevers wordt zodanig beheerd dat zichtlijnen behouden blijven en obstakels voor de scheepvaart worden voorkomen. Overmatige begroeiing kan de doorvaart belemmeren of schade veroorzaken aan oevers en kunstwerken en wordt daarom tijdig verwijderd.

Daarnaast wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van fauna, waarbij de balans wordt gezocht tussen ecologische waarden en de veilige en functionele instandhouding van de vaarweg. Werkzaamheden worden, waar mogelijk, afgestemd op ecologische randvoorwaarden en wet- en regelgeving, zodat verstoring van soorten wordt beperkt zonder dat dit ten koste gaat van de beschikbaarheid van de vaarweg.

*Schone, gezonde, mooie leefomgeving*

De oevers langs de vaarwegen worden in samenhang met de bermen langs de wegen onderhouden, waarbij het maaibeheer primair is gericht op functionaliteit in plaats van beeldkwaliteit. Een uitzondering hierop zijn de locaties met een recreatieve functie, zoals aanlegvoorzieningen voor de recreatievaart. Op deze locaties wordt het beheer, zoals maaien en vuilafvoer, uitgevoerd op basis van kwaliteitsniveau **B (basis)** conform de richtlijnen van het CROW.

Waar mogelijk wordt ingezet op een duurzame en efficiënte inrichting en beheer, zodat zowel de financiële als milieubelasting wordt beperkt. Daarnaast kan worden gekozen voor natuurvriendelijke oevers, die bijdragen aan de biodiversiteit en ecologische kwaliteit van de vaarweg, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid en functionaliteit.

*Plaagsoorten en invasieve exoten*

Op de vaarwegen geldt exotenbeheer met name voor de watervluis, hiervoor is het huidige beleid primair gericht op het waarborgen van de bevaarbaarheid van de vaarwegen. Buiten deze functionele noodzaak vindt op dit moment geen actieve bestrijding plaats.

Echter worden vanaf 2027 aanvullende middelen beschikbaar gesteld om een intensiever beheerregime mogelijk te maken. Hierbij wordt ingezet op jaarrond beheer, met een verhoogde frequentie van inspecties en verwijderingsmaatregelen, gericht op het beheersbaar houden en waar mogelijk terugdringen van de soort.

Naast reguliere onderhoudsmaatregelen wordt nadrukkelijk ruimte geboden voor een integrale en gebiedsgerichte aanpak, waarin ook innovatie een rol speelt. Dit kan onder andere bestaan uit het toepassen en testen van nieuwe technieken en het versterken van de samenwerking met waterschappen, terrein-beherende organisaties en vrijwilligers. Op deze manier wordt toegewerkt naar een effectievere en duurzamere aanpak van de watervluisproblematiek

*Faunavoorzieningen*

Faunavoorzieningen bij vaarwegen betreffen met name fauna uitreedplaatsen (FUPS) die zijn aangebracht in oevers/dijken. Deze geven een mogelijkheid voor dieren om uit het water te kunnen klimmen. De FUPS worden vervangen of hersteld indien de functionaliteit niet meer afdoende is.

**3.2.4 Verkeersvoorzieningen (vaarweg)**

Verkeersvoorzieningen op de vaarweg betreffen onder andere scheepvaartseinen en vaarwegmeubilair zoals remmingswerken, dukdalven en steigers.

*Veiligheid en beschikbaarheid*

Nautische voorzieningen zorgen voor de veiligheid op de vaarwegen. Voorzieningen zoals remmingswerken beschermen bruggen en sluisen tegen aanvaringen. Scheepvaartseinen informeren de vaarweggebruikers en regelen het vaarverkeer.

Voor het onderhoud aan verkeersvoorzieningen op de vaarweg geldt het kwaliteitsniveau **B (basis)** conform de richtlijnen van het CROW. Vanwege de robuuste uitvoering van het vaarwegmeubilair is het benodigde onderhoud beperkt. Daarbij speelt dat door de afnemende beroepsvaart en de toename van bediening op afstand de noodzaak van vaarwegmeubilair ter plaatse van bruggen en sluisen is afgenomen. Vervanging is daarom niet altijd noodzakelijk en het vaarwegmeubilair wordt daarom gereduceerd.

**3.2.5 Operationeel Verkeersmanagement**

*Nautisch beheer*

Nautisch beheer is de zorg voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Het verkeersmanagement op de vaarweg regelt het geheel van (voorbereidende) maatregelen ten behoeve van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De wettelijke taken van de vaarwegbeheerder die behoren tot het nautisch beheer zijn terug te vinden in de Scheepvaartverkeerswet en /of het Binnenvaartpolitiereglement.

*Bediening*

De bediening van sluisen en beweegbare bruggen in de provincie Drenthe varieert van lokale bediening tot bediening op afstand, vanuit drie centrale bedienposten met behulp van cameratoezicht. Voor objecten die niet onder directe bediening van de provincie vallen, vindt bediening plaats in wederkerige samenwerking met de betreffende gemeente(n).

Met ingang van 2027 wordt de bediening voor de recreatievaart opgenomen in het MJOP onder de noemer vast onderhoud. Hiermee wordt de bediening onderdeel van de reguliere beheer- en onder-

houdsopgave en wordt het bijbehorende budget voor de lonen van bedienaren overgeheveld van programma 8 (loonsom) naar programma 5 (mobiliteit en bereikbaarheid).

### 3.2.6 Bedrijfsvoering vaarwegen

Binnen de vaarwegen omvat bedrijfsvoering de ondersteunende activiteiten en middelen die noodzakelijk zijn voor een doelmatige uitvoering van het beheer. Dit betreft onder andere de aanschaf van klein materiaal, communicatiemiddelen, energievoorziening voor vaarwegobjecten, klein onderhoud aan gebouwen, inspecties en onderzoeken, en het beheer van meetnetten. Deze activiteiten vormen een randvoorwaarde voor een betrouwbare en efficiënte werking van de vaarwegen.

### 3.3 Vervangingsinvesteringen

#### 3.3.1 Oeverbescherming

Oeverbescherming langs de Drentse vaarwegen heeft als doel het waarborgen van de stabiliteit van oevers en het veilig en beschikbaar houden van de vaarwegen en aangrenzende infrastructuur. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen harde oevers (zoals damwanden van staal, beton of hout) en zachte, natuurvriendelijke oevers met een geleidelijke overgang van land naar water. Waar mogelijk worden voorzieningen zoals fauna-uittreedplaatsen toegepast om de ecologische kwaliteit te versterken.

Het vervangen van oeverbescherming aan het einde van de technische levensduur wordt beschouwd als een vervangingsinvestering en maakt daarmee geen onderdeel uit van het reguliere beheer en onderhoud of het MJOP. De financiering vindt plaats via investeringskredieten. Wel ligt er een duidelijke rol voor BWV in het monitoren van de staat van de oevers, het uitvoeren van inspecties en het signaleren en prioriteren van vervangingsopgaven op basis van risico's voor veiligheid en beschikbaarheid.

Bij vervangingsopgaven wordt nadrukkelijk gestuurd op duurzame en toekomstbestendige oplossingen, waarbij waar mogelijk wordt gekozen voor natuurvriendelijke inrichting en behoud van bestaande constructies. Hiermee wordt invulling gegeven aan zowel de functionele eisen als de ambities op het gebied van een schone, gezonde en mooie leefomgeving.

## 4 Tot slot

Dit beleidskader vormt het strategisch kader voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen en de daarbij behorende kunstwerken en installaties. Het document positioneert zich tussen de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Drenthe 2024 en de onderliggende beheerplan en meerjarenonderhoudsplan (MJOP). Het geeft richting aan de wijze waarop de provincie haar wettelijke en maatschappelijke verantwoordelijkheid invult: doelmatig, risicogestuurd en met oog voor veiligheid, beschikbaarheid en duurzaamheid van de infrastructuur.

Het beleidskader beschrijft de uitgangspunten, rolverdeling en kwaliteitsambities die leidend zijn bij programmering, uitvoering en prioritering van beheer- en onderhoudsmaatregelen. Daarmee vormt het een stabiel referentiekader voor bestuurlijke besluitvorming en voor de vertaling naar operationele plannen en contracten.

Tegelijkertijd is dit beleidskader geen statisch document. Ontwikkelingen in wet- en regelgeving, techniek, maatschappelijke verwachtingen en externe omstandigheden kunnen aanleiding geven tot actualisatie. In het bijzonder geldt dat dit beleidskader in ieder geval wordt herijkt bij het opstellen van een nieuwe Nota Onderhoud Kapitaalgoederen.

Daarnaast onderkent de provincie dat klimaatverandering directe invloed heeft op de provinciale infrastructuur. Extremen in temperatuur, neerslag en droogte stellen andere eisen aan materialen, constructies en beheerstrategieën. De provincie anticipeert hierop waar mogelijk, bijvoorbeeld door voorzieningen te treffen die het uitzetten van materialen bij hoge temperaturen beperken, zodat beweegbare bruggen en andere kunstwerken betrouwbaar blijven functioneren en de doorstroming van het (vaar)verkeer gewaarborgd blijft. Klimaatadaptatie wordt daarmee integraal meegewogen in de verdere ontwikkeling en uitvoering van het beheerbeleid.

*Gedeputeerde Staten voornoemd,*

*drs. A.H. Mulder, voorzitter*  
*W.F. Brenkman MSc, secretaris*

*Assen, 23 juni 2026*  
*Kenmerk 26/4.31/2026000934*