



# Wegenbeheerprogramma 2016-2021

24 november 2016



waterschap  
Hollandse  
Delta

# Samenvatting

---

Het nieuwe Wegenbeheerprogramma van waterschap Hollandse Delta bestaat uit een Statisch en een Dynamisch deel. Het Statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel voor de lange termijn als voor de planperiode (tot en met het jaar 2021). Het Dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het Statisch deel te kunnen realiseren en gaat op hoofdlijnen in op de financiële consequenties daarvan.

Het Statisch deel begint na de inleiding met een korte beschrijving van het wegenareaal van Hollandse Delta. Het waterschap beheert en onderhoudt 1.265 km weg en 306 km fietspad. Ook komen de belangrijkste externe en interne (beleids)kaders aan bod, waarbinnen het Wegenbeheerprogramma is opgesteld. De externe kaders betreffen zowel wetgeving, zoals de Wegenwet en de Wegenverkeerswet, als beleid van andere overheden zoals de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van de rijksoverheid.

Het belangrijkste onderdeel van het Statisch deel vormen de thematische hoofdstukken. Dit begint met een hoofdstuk over de algemene thema's calamiteitenzorg (incidentmanagement) en wegen en ruimte. Voor de calamiteitenzorg is als voornaamste doel geformuleerd dat alle relevante plannen actueel zijn. Verdere uitwerking vindt plaats in die plannen. Bij het thema wegen en ruimte is vooral van belang dat Hollandse Delta bij de advisering over ruimtelijke plannen in het kader van de watertoets ook alle aspecten ten aanzien van de wegentaak volwaardig meeneemt.

Het volgende themahoofdstuk betreft de verkeersveiligheid. Reductie van het aantal verkeersdoden en (ernstige) verkeersgewonden staat hierbij centraal. Daarvoor is niet alleen inzicht in de verkeersveiligheidscijfers noodzakelijk, maar ook een goede analyse van die cijfers om zodoende knelpunten en trends te kunnen signaleren waar (toekomstige) maatregelen

op worden gebaseerd. Maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren kunnen zowel fysiek van aard zijn, zoals het inrichten van wegen conform de 'Basiskenmerken wegontwerp' (Duurzaam Veilig), maar kunnen ook gericht zijn op het beïnvloeden van het gedrag van de weggebruiker, bijvoorbeeld door deelname aan regionale of landelijke campagnes op het gebied van de verkeersveiligheid.

Ook het beheer en onderhoud van de wegen is van groot belang voor de verkeersveiligheid. Om te kunnen bepalen welke onderhoudsmaatregelen nodig zijn inspecteert Hollandse Delta zijn wegen jaarlijks volgens de methodiek van het CROW waarna, op basis van de uitkomsten van de inspectie, het onderhoudsprogramma wordt bepaald. Bij het uitvoeren van het (groot) onderhoud worden tevens de eventueel nog benodigde inrichtingsmaatregelen meegenomen om zodoende te komen tot een Duurzaam Veilig ingericht wegennet.

Het laatste themahoofdstuk betreft de bereikbaarheid. Hollandse Delta streeft naar een optimaal ontsloten gebied waarbinnen de 'mobiliteitsvraag' van de diverse gebruikers zo goed mogelijk wordt gefaciliteerd. Een belangrijk instrument daarbij vormt de categorisering van de waterschapswegen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur) en erftoegangswegen (60km/uur). In het kader van dit Wegenbeheerprogramma is de categorisering geactualiseerd en opnieuw vastgesteld. De komende jaren zal de inrichting van wegen die nog niet aan de (nieuwe) categorisering voldoet worden aangepakt, in combinatie met groot onderhoud aan de betreffende weg.

# Samenvatting

---

Daarnaast zal het waterschap een bijdrage leveren aan de zogenaamde ketenmobiliteit. Dat gebeurt overigens veelal met kleinschalige aanpassingen, zoals voorzieningen voor fietsparkeren bij openbaarvervoerhaltes.

In het Dynamisch deel van het Wegenbeheerprogramma zijn per thema maatregeltabellen uitgewerkt. Deze tabellen behoeven (jaarlijks) uitwerking, waarbij maatregelen kunnen worden geschrapt dan wel toegevoegd, mits het bereiken van de doelen overeind blijft. Uitwerking van het Maatregelenprogramma verloopt via Kadernota, Programmabegroting en jaarplannen/ afdelingsplannen. Op deze wijze worden ook de financiële consequenties van het Wegenbeheerprogramma verder geborgd.



# Inhoudsopgave

---

<b>Samenvatting</b>	<b>2</b>	<b>3 Kaders en ontwikkelingen</b>	<b>14</b>	<b>Dynamisch deel</b>	
<b>Inhoudsopgave</b>	<b>4</b>	3.1 Inleiding	14	Uitvoeringsprogramma	
<b>Introductie</b>		3.2 Externe kaders en ontwikkelingen	14	<b>7 Maatregelenprogramma</b>	<b>37</b>
<b>Voorwoord</b>	<b>6</b>	3.3 Interne kaders en ontwikkelingen	17	7.1 Inleiding	37
<b>Opzet en structuur</b>	<b>7</b>	<b>4 Algemene thema's</b>	<b>20</b>	7.2 Maatregelenprogramma per thema	38
<b>Statisch deel</b>		4.1 Inleiding	20	<b>8 Financiële aspecten</b>	<b>41</b>
Beleidskaders en doelen		4.2 Incidentmanagement en calamiteitenzorg	20	<b>Bijlagen en kaarten</b>	
<b>1 Inleiding</b>	<b>10</b>	4.3 Wegen en ruimte	21	<b>Bijlagen</b>	<b>47</b>
1.1 Algemeen	10	<b>5 Verkeersveiligheid</b>	<b>23</b>	<b>Kaarten</b>	<b>53</b>
1.2 Status van het plan	10	5.1 Inleiding	23		
1.3 Procedurele aspecten	11	5.2 Normen en kaders	24		
<b>2 Beschrijving wegenareaal</b>	<b>12</b>	5.3 Toetsen en inspecteren	24		
2.1 Algemeen	12	5.4 Verbeteren	26		
2.2 Typering van de wegen	12	5.5 Beheer en onderhoud	28		
2.3 Gebruik van de wegen	13	<b>6 Bereikbaarheid</b>	<b>30</b>		
		6.1 Inleiding	30		
		6.2 Normen en kaders	31		
		6.3 Toetsen en inspecteren	32		
		6.4 Verbeteren	33		
		6.5 Beheer en onderhoud	35		

---

# Introductie

# Voorwoord

---

Hollandse Delta zorgt met deskundige mensen voor veilige dijken en wegen, droge voeten en schoon en voldoende water. In dit Wegenbeheerprogramma beschrijven we de ambities binnen onze wegbeheertaak voor de periode 2016 – 2021. Hollandse Delta beheert in zijn gebied alle wegen buiten de bebouwde kom, uitgezonderd de rijks- en provinciale wegen. Binnen ons wegbeheer zijn verkeersveiligheid en bereikbaarheid de belangrijkste pijlers. Op basis van deze pijlers is dit Wegenbeheerprogramma ook opgesteld.

## Veiligheid

Hollandse Delta zorgt voor veilige wegen en fietspaden buiten de bebouwde kom. In totaal zo'n 1.600 kilometer, meestal door polders en over dijken. De veiligheid van deze wegen wordt onder andere bepaald door de inrichting ervan. We richten onze wegen Duurzaam Veilig in. Dit houdt in dat we onze wegen zodanig inrichten dat gebruikers worden uitgenodigd om een veilige snelheid aan te houden binnen de toegestane norm. Een groot deel van de wegen van Hollandse Delta voldoet aan de basiskenmerken voor Duurzaam Veilig. De ambitie is om de overige wegen uiterlijk in 2035 in te richten op deze basiskenmerken.

## Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid is het nodig de wegen van het waterschap in breder verband te zien, samen met de gemeentelijke, rijks- en provinciale wegen. In dat kader werken we aan een goede doorstroming en ontsluiting van het verkeer op de Zuid-Hollandse eilanden. We dragen daarbij zorg voor de gebiedsontsluitingswegen (80 km/u), erftoegangswegen (60 km/u) en fietspaden. Op basis van een verkeersnetwerkanalyse is een categoriseringsplan opgesteld waarop ons wegennetwerk wordt ingericht op een Duurzaam Veilige manier. Meer over deze categorisering leest u in dit Wegenbeheerprogramma.



## Onderhoud

Hollandse Delta heeft ook de zorgplicht om zijn wegen goed te onderhouden, hetgeen ook bijdraagt aan de veiligheid en de bereikbaarheid. De zogenaamde CROW-methodiek wordt gevolgd om de staat van onderhoud van een weg te meten. Hollandse Delta streeft ernaar om het wegenareaal in een zo goed mogelijke staat te (onder)houden. Daarbij wordt prioriteit gelegd bij de belangrijkste, meest bereiden wegen.

Piet Robijn,  
*Portefeuillehouder Wegen*

# Opzet en structuur

## Gewijzigde opzet

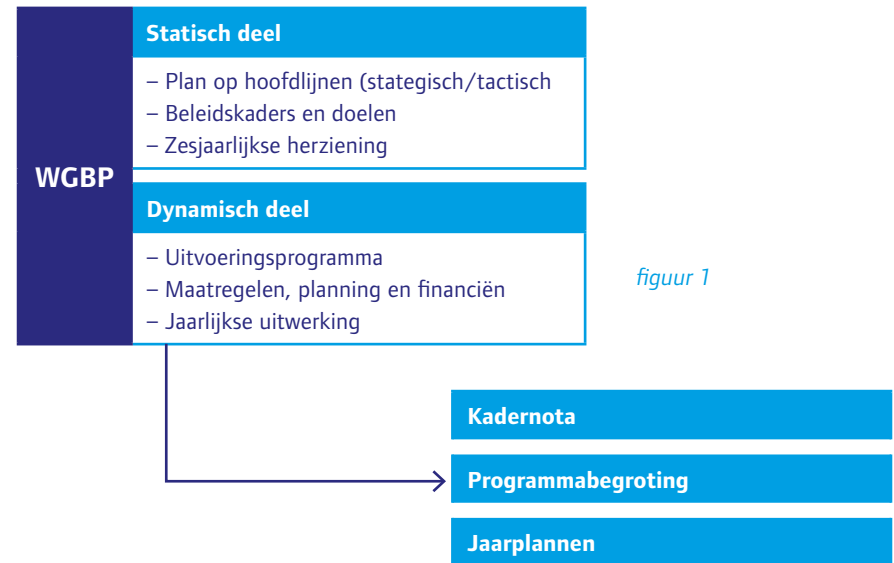
Ten opzichte van het vorige Wegenbeleidsplan uit 2008 zijn opzet en structuur van dit Wegenbeheerprogramma (Wgbp) gewijzigd. Zo wordt onderscheid gemaakt in een “statisch” en een “dynamisch” deel en is voor het beschrijven van de doelen gebruik gemaakt van een zogenaamde “doelenboom”. Deze opzet komt overeen met de opzet van het Waterbeheerprogramma 2016-2021 van Hollandse Delta. Op deze wijze ontstaat één gelijkvormig, herkenbaar en eenduidig beleidskader voor alle kerntaken van het waterschap.

## Statisch en dynamisch deel

Het **statisch deel** bevat de beleidskaders en doelen van het Wegenbeheerprogramma, zowel voor de lange termijn als voor de planperiode. Deze worden vooraf gegaan door een korte beschrijving van het beheersgebied van Hollandse Delta alsmede van de belangrijkste externe en interne kaders en ontwikkelingen die de doelen en het beleid in dit Wegenbeheerprogramma beïnvloeden. Het statisch deel heeft een zodanig abstractie-niveau dat tijdens de komende planperiode een tussentijdse herziening niet nodig zou moeten zijn.

In het **dynamisch deel** van het Wegenbeheerprogramma zijn per thema de activiteiten en maatregelen beschreven die nodig zijn om aan het einde van de planperiode de doelen te halen die in het statisch deel zijn benoemd. Ook de financiële consequenties daarvan zijn in beeld gebracht.

De verdere planning en uitwerking van de activiteiten en maatregelen uit het dynamisch deel vindt jaarlijks plaats via de reguliere planning & control-cyclus (zie figuur 1).

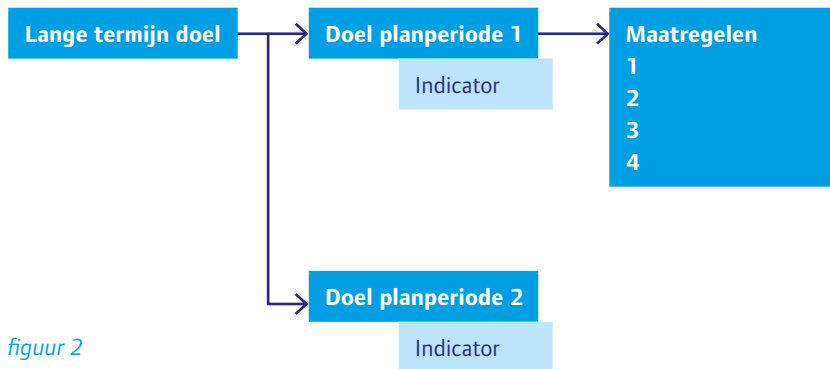


## Doelenboom

Bij het voorbereiden van dit Wegenbeheerprogramma is gebruik gemaakt van een “doelenboom”. Een doelenboom is een hiërarchische structuur (zie figuur 2) die bestaat uit:

- doelen voor de lange termijn
- doelen voor de planperiode
- maatregelen
- indicatoren
- waar willen we uiteindelijk naar toe?
- wat hebben we in 2021 bereikt?
- wat gaan we daar de komende jaren voor doen?
- hoe ver zijn we?

De doelenboomstructuur die de basis vormt voor de inhoud van dit Wegenbeheerprogramma bestaat uit de volgende onderdelen: ‘de top’



figuur 2

van de doelenboom wordt gevormd door de missie van Hollandse Delta, 'in de staf' van de doelenboom zijn de algemene onderwerpen calamiteitenzorg en ruimtelijke ordening gepositioneerd en 'de lijn' van de doelenboom bestaat uit het hoofdthema Wegen, dat is uitgesplitst in twee subthema's: Verkeersveiligheid en Bereikbaarheid. Op het niveau van deze twee subthema's zijn de doelen voor de lange termijn geformuleerd (zie figuur 3).

De beide subthema's zijn vervolgens nog één laag dieper uitgewerkt in vier onderwerpen: Normen en kaders, Toetsen en inspecteren, Verbeteren en Beheer en onderhoud. Op het niveau van deze onderwerpen zijn de doelen voor de planperiode geformuleerd. De volledige doelenboom van het Wegenbeheerprogramma is opgenomen in Bijlage 1.

### Leeswijzer

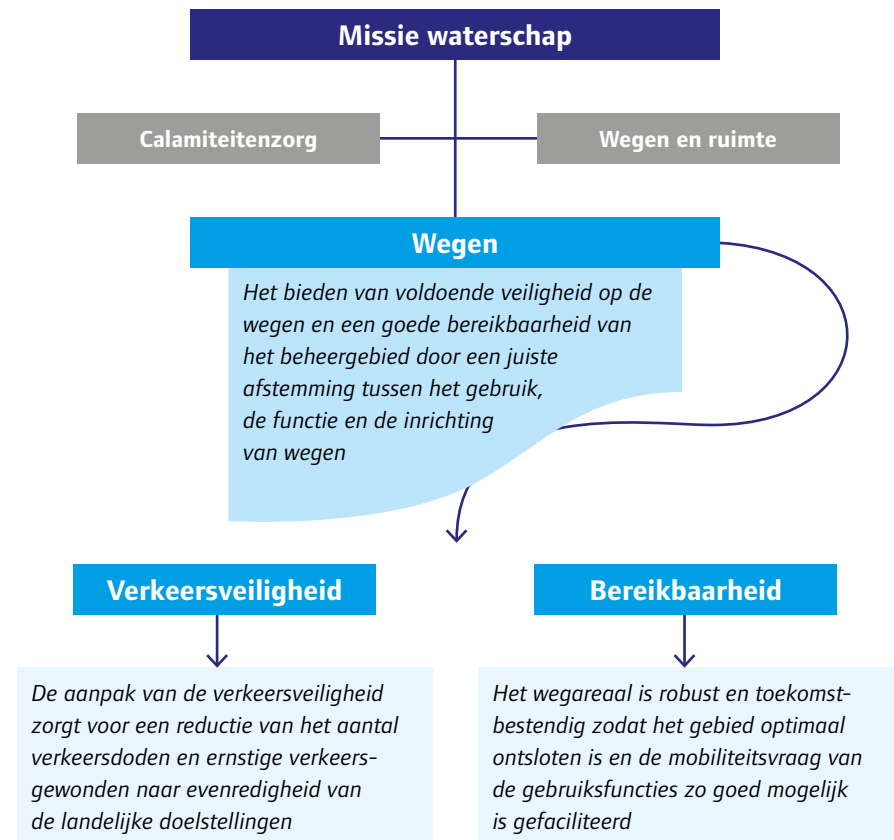
Na de inleiding van het Wegenbeheerprogramma (hoofdstuk 1) wordt in hoofdstuk 2 een korte beschrijving van het wegennet van Hollandse Delta gegeven. Vervolgens komen in hoofdstuk 3 de belangrijkste externe en interne kaders en ontwikkelingen aan de orde waarmee in dit programma rekening is gehouden. Daarna volgen de inhoudelijke hoofdstukken:

- in hoofdstuk 4 komen de algemene thema's 'Incidentmanagement en calamiteitenzorg' en 'Wegen en ruimte' aan bod;
- de hoofdstukken 5 en 6 bevatten de thema's 'Verkeersveiligheid' en 'Bereikbaarheid'.

Bij elkaar vormen de hoofdstukken 1 t/m 6 het **statisch deel** van het Wegenbeheerprogramma (deel I).

De hoofdstukken 7 en 8 bevatten het **dynamisch deel** van het Wegenbeheerprogramma (deel II) en het laatste deel van het Wegenbeheerprogramma bevat de **bijlagen en kaarten** (deel III).

figuur 3





## Statisch deel

## Beleidskaders en doelen

# 1 Inleiding

---

## 1.1 Algemeen

### Doel van het Wegenbeheerprogramma

Het Wegenbeheerprogramma van Hollandse Delta beschrijft de doelen die het waterschap wil bereiken bij het beheren van de wegen en fietspaden, zowel voor de lange termijn als aan het einde van de planperiode 2016-2021. Het Wegenbeheerprogramma gaat daarbij in op de kenmerken van het gebied en doet ook uitspraken over de wijze waarop deze taken worden uitgevoerd.

Het Wegenbeheerprogramma zet de koers uit voor de komende zes jaar en biedt een kader voor de nadere uitwerking en uitvoering van maatregelen, het beheer en onderhoud, vergunningverlening en handhaving en de communicatie met andere partijen. Het programma maakt bovendien duidelijk hoe kaders, bijvoorbeeld van Rijk en provincie, door het waterschap zijn vertaald naar de uitvoering en vormt tevens een basis voor samenwerking met andere partijen.

Ook voor de burger is het Wegenbeheerprogramma van belang, want het programma leidt uiteindelijk ook tot (fysieke) maatregelen in de eigen leefomgeving. Daarom is er inspraak mogelijk geweest op het ontwerp van het plan.

### Relatie met vigerende plannen

Dit Wegenbeheerprogramma is de opvolger van het Wegenbeleidsplan “Wegen naar de toekomst” uit 2008. Het beleid uit dit plan wordt waar mogelijk voortgezet.

### Voorsorteren op de Omgevingswet

Met de naam Wegenbeheerprogramma in plaats van Wegenbeleidsplan sorteert het waterschap voor op de terminologie uit de nieuwe

Omgevingswet, die naar verwachting tijdens de komende planperiode (in 2019) in werking zal treden. De term ‘programma’ benadrukt bovendien het meer sturende en uitvoeringsgerichte karakter.

## 1.2 Status van het plan

### Wettelijke status

De wegbeherende taak van het waterschap kent zijn grondslag in de Waterschapswet en is expliciet vastgelegd in het reglement van bestuur voor Hollandse Delta.

De eisen en verantwoordelijkheden die gesteld worden aan het beheren en onderhouden van wegen zijn in diverse wetten vastgelegd waaronder het Burgerlijk Wetboek, de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 en de Planwet Verkeer en Vervoer. Tevens zijn bij het beheren en onderhouden van wegen de Wet Milieubeheer, het Besluit Bodemkwaliteit en de Wet Geluidshinder van toepassing.

Binnen het geldende wettelijk kader heeft het waterschap een zekere vrijheid om invulling te geven aan het wegenbeleid. Het Wegenbeheerprogramma geeft daar vorm en inhoud aan.

### Verplichtingen en juridische doorwerking

De doelen en maatregelen uit het Wegenbeheerprogramma kennen voor het waterschap een inspanningsverplichting. Met andere woorden: Hollandse Delta doet zijn uiterste best om de doelen te behalen door de maatregelen daadwerkelijk uit te voeren.

Het Wegenbeheerprogramma heeft echter geen directe (juridische) externe werking en aan het programma kunnen door derden dan ook geen rechten worden ontleend. Besluiten, regelingen en verordeningen die op

het Wegenbeheerprogramma gebaseerd worden kunnen daarentegen wel leiden tot verplichtingen voor derden, bijvoorbeeld via verkeersbesluiten of de Keur van het waterschap.

### 1.3 Procedurele aspecten

#### Vorbereiding

Bij het opstellen van het nieuwe Wegenbeheerprogramma is gebruik gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan bij het Waterbeheerprogramma. Zo is gebruik gemaakt van dezelfde doelenboomsystematiek en heeft een informele, koersbepalende bijeenkomst plaatsgevonden (oktober 2015) met leden van de Verenigde Vergadering, het algemeen bestuur van het waterschap.

Voor de wegbeheerders waar Hollandse Delta mee samenwerkt – Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten – heeft een ambtelijke informatiebijeenkomst (januari 2016) plaatsgevonden. Het ontwerp-Wegenbeheerprogramma is bovendien bij aanvang van de inspraakprocedure aan deze instanties toegestuurd.

#### Besluitvorming

Het Wegenbeheerprogramma is op 31 mei ter vaststelling in ontwerp voorgelegd aan het college van Dijkgraaf en Heemraden. Daarna volgde de inspraakprocedure, waarbij het ontwerp-Wegenbeheerprogramma gedurende 6 weken ter inzage werd gelegd. Tijdens deze inspraakperiode konden ingezetenen van het waterschap evenals andere belanghebbenden schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerp van het plan kenbaar maken.

De beantwoording van de zienswijzen is samen met het ontwerp-Wegenbeheerprogramma ter definitieve vaststelling voorgelegd aan de Verenigde Vergadering (het algemeen bestuur) van het waterschap.



# 2 Beschrijving wegenareaal

## 2.1 Algemeen

Het beheersgebied van waterschap Hollandse Delta betreft de Zuid-Hollandse eilanden en wordt omsloten door de Noordzee, de Nieuwe Waterweg, de rivieren Nieuwe Maas, Noord, Beneden Merwede en Nieuwe Merwede alsmede door Hollands Diep, Haringvliet, Krammer-Volkerak en Grevelingen.

Het waterschap heeft niet in het volledige beheersgebied een wegbeherende taak; er worden geen wegen beheerd en onderhouden op het Eiland van Dordrecht, op Tiengemeten en in de Rotterdamse havengebieden (zie figuur 4).



figuur 4 (bron: reglementskaart WSHD)

In de gebieden waar het waterschap wel wegbeheerder is geldt dat Hollandse Delta alle wegen buiten de bebouwde kom beheert en onderhoudt, behalve de wegen die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland of de gemeenten. In totaal betreft dit bijna 1.600 km wegen en fietspaden, waarmee Hollandse Delta een van de grootste wegbeheerders van Zuid-Holland is.

## 2.2 Typering van de wegen

De wegen die het waterschap beheert zijn hoofdzakelijk gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenwet.

### Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen ontsluiten grote gebieden en woonkernen naar stroomwegen (auto(snel)wegen) en zijn in het algemeen zwaar belast, waarbij de verharding meestal breder is dan 6,5 meter. Er zijn twee typen gebiedsontsluitingswegen:

- gebiedsontsluitingswegen type 1 zijn wegen met meerdere rijbanen, fysiek gescheiden door een middenberm;
- gebiedsontsluitingswegen type 2 betreffen wegen met slechts 1 rijbaan en een scheiding tussen de rijstroken in de vorm van een markering.

Het waterschap beheert 49 km gebiedsontsluitingsweg: 5 km type 1 en 44 km type 2.

### Erftoegangswegen

Ook bij erftoegangswegen wordt onderscheid gemaakt in twee typen:

- erftoegangswegen type 1 (doorgaande plattelandswegen) ontsluiten relatief grote gebieden, woonkernen of bedrijventerreinen en zijn in het algemeen middelzwaar belast, waarbij de verharding meestal breder is dan 4,5 meter;
- erftoegangswegen type 2 ontsluiten voornamelijk aanliggende percelen, toegankelijk voor alle verkeer (landbouwverkeer/bestemmingsverkeer/ (brom-)fietsers), zijn in het algemeen licht belast en kennen in de regel een verhardingsbreedte tot 4,5 meter.

Het waterschap beheert 1.216 km erftoegangsweg; 215 km type 1 en 1.001 km type 2.

Daarnaast beheert het waterschap ook nog 306 km vrijliggend fietspad.

De meeste wegen zijn verhard en voorzien van asfalt. Naast de verharding bestaan de wegen ook uit bermen en wegsloten, staan er verkeersborden en openbare verlichting en is er sprake van beplanting. Voor de regeling van het verkeer wordt bovendien gebruik gemaakt van diverse verkeersregelininstallaties.

Tot slot zijn ook kunstwerken onderdeel van de weg. Te denken valt aan bruggen, onderdoorgangen en tunnels. Een kunstwerk is daarbij een onderdeel van de weg als bij het falen van het kunstwerk ook de weg niet meer kan functioneren.

Het volledige wegenareaal dat Hollandse Delta in beheer en onderhoud heeft is weergegeven op kaart A. Kaart B bevat de fietspaden (zie de kaartbijlage).



## 2.3 Gebruik van de wegen

De hoofdfunctie van de waterschapswegen is transport; met een grote diversiteit aan transportmiddelen wordt van de wegen gebruik gemaakt en daarmee levert het waterschap een belangrijke bijdrage aan de ontsluiting en de bereikbaarheid – en daarmee ook aan de leefbaarheid – van het gebied. De weginfrastructuur is daarmee ook een belangrijke drager voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Naast de transportfunctie bepalen karakteristieke dijken en beeldbepalende lintbebouwing mede de gebruiksmogelijkheden van de wegen. Ook fungeren (brede) bermen langs verschillende waterschapswegen als ecologische verbindingzone.

# 3 Kaders en ontwikkelingen

---

## 3.1 Inleiding

Hollandse Delta is niet “alleen op de wereld” en de kaders waarbinnen het waterschap zijn taken uitvoert worden in belangrijke mate elders bepaald. Beleid en wet- en regelgeving van andere overheden zijn dan ook van invloed op de inhoud van dit Wegenbeheerprogramma. Ook binnen het waterschap zijn er kaders die doorwerken in het programma, zoals de missie van Hollandse Delta, het gewenste ‘profiel’ van de organisatie en ideeën over onderwerpen als duurzaamheid en de wijze waarop het waterschap zijn taken zou moeten uitvoeren.

De kaders waarbinnen het waterschap zijn taken uitvoert, zowel extern als intern, zijn continu in beweging. In dit Wegenbeheerprogramma is enerzijds getracht om zo goed mogelijk op deze ontwikkelingen in te spelen, maar anderzijds is ook geprobeerd om voldoende flexibiliteit te bewaren zodat eventuele nieuwe ontwikkelingen niet direct aanleiding hoeven te zijn voor een herziening van het plan.

## 3.2 Externe kaders en ontwikkelingen

### Kaders op Europees niveau

Vanuit de Europese Unie wordt het beleid van de lidstaten ten aanzien van verkeersveiligheid en mobiliteit op verschillende manieren beïnvloed. Zo verscheen in 2010 het Europees Verkeersveiligheidsprogramma 2011-2020 met als voornaamste doel het aantal verkeersdoden in Europa in tien jaar tijd te halveren. Het programma bestaat uit een combinatie van Europese en nationale maatregelen gericht op onder meer de veiligheid van voertuigen, de veiligheid van de infrastructuur en het gedrag van de weggebruikers.

Ook vanuit economisch of milieutechnisch oogpunt is er sprake van invloed, bijvoorbeeld door Europese regelgeving ten aanzien van het vrije verkeer van personen en goederen maar ook op het gebied van bijvoorbeeld fijnstof. In het algemeen kan echter gesteld worden dat kaders op Europees niveau zodanig abstract zijn, dat er geen sprake is van directe consequenties voor dit Wegenbeheerprogramma.

### Kaders op nationaal niveau

De kaders op nationaal niveau bestaan uit wetgeving en beleid en plannen van de rijksoverheid.

### Wetgeving

#### *Wegenwet*

De openbaarheid en het beheer en onderhoud van wegen worden beschreven in de Wegenwet. Deze wet beschrijft ook de onderhoudsplicht en de zorgplicht door de beheerder en de eventuele overdracht daarvan aan een andere beheerder. Het onderhoud richt zich op de bruikbaarheid en instandhouding van de wegen.

De Wegenwet regelt ook het opstellen en onderhouden van wegenleggers en het vaststellen van de bebouwde-komgrens door de provincies.

#### *Wegenverkeerswet*

De Wegenverkeerswet 1994 verplicht de wegbeheerder de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden, de bereikbaarheid te waarborgen, milieuhinder en aantasting van het landschappelijk karakter te voorkomen of te beperken en het energiegebruik te verminderen. De wegbeheerder is bevoegd om in dit kader aanvullende regels te stellen.

Voorts zijn van belang het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW).

#### *Wet herverdeling wegenbeheer*

Op 1 januari 1993 regelde de Wet herverdeling wegenbeheer (Whw) in één keer een nieuwe verdeling van het wegbeheer tussen Rijk en lagere overheden. Bijna 9.000 km wegen buiten de bebouwde kom veranderde van beheerder met als doel een beter herkenbare, logischer en evenwichtiger verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de wegbeheerders. In diverse Zeeuwse, Zuid-Hollandse en Noord-Hollandse gemeenten werden, om redenen van doelmatigheid, de waterschappen beheerder van de wegen buiten de bebouwde kom (niet zijnde Rijks- of provinciale wegen). Voor de overdracht van wegen ná 1 januari 1993 geldt dat de betrokken beheerders per geval overeenstemming dienen te bereiken over de afwikkeling, zowel inhoudelijk als financieel.

#### *Planwet Verkeer en Vervoer*

De Planwet Verkeer en Vervoer uit 1998 regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie en gemeente op het gebied van het verkeer en vervoer. Er wordt vastgelegd hoe het nationale plan, het provinciale plan en het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer tot stand moeten komen. Een planmatige aanpak is nodig gezien de complexiteit van het verkeers- en vervoerbeleid en gelet op de noodzaak tot afstemming tussen de verschillende bestuurslagen. Het meest recente nationale beleid ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersveiligheid is in 2012 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

### **Beleid en plannen rijksoverheid**

#### *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) uit 2012 geeft een beeld van hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. De structuurvisie noemt de ambities voor het jaar 2040, welke zijn uitgewerkt in drie rijksdoelen: concurrentiepositie, bereikbaarheid en leefbaarheid & veiligheid.

Ten aanzien van bereikbaarheid stelt de SVIR dat de personenmobiliteit en het goederenvervoer de komende decennia nog blijven groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Daarom wordt toegewerkt naar een mobiliteitssysteem dat robuust en samenhangend is, dat meer keuzemogelijkheden biedt en dat voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. De rijksambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multi-modale knooppunten en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.

De SVIR vervangt de eerdere Nota Mobiliteit. Een aantal "essentiële beleidsbeslissingen" uit de Nota Mobiliteit is echter in stand gebleven. Deze zijn opgenomen in bijlage 6 van de SVIR en dienen, conform de hiervoor genoemde Planwet Verkeer en Vervoer, te worden uitgewerkt in Provinciale en Regionale Verkeer- en Vervoersplannen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de doelstellingen ten aanzien van het reduceren van verkeersslachtoffers (zie hieronder), maar ook ten aanzien van de ketenmobiliteit.

#### *Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*

De rijksoverheid heeft in 2008 landelijk verkeersbeleid opgesteld in het "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020" (SPV). In 2012 is dit beleid aangescherpt in de "Beleidsimpuls Verkeersveiligheid" (BIV). Dit beleid dient als basis voor doelstellingen en speerpunten van lagere overheden, zoals ook verwoord in dit Wegenbeheerprogramma.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is het verkeersveiligheidsbeleid gefundeerd op de drie pijlers samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig (zie hieronder). Hierbij wordt enerzijds gebouwd op generieke maatregelen en anderzijds op maatregelen gericht op specifieke, kwetsbare doelgroepen. De ambities die zijn uitgesproken zijn om Nederland "wereldkampioen verkeersveiligheid" te laten blijven, voort te bouwen op het succes met behulp van innovaties en het behoud van bestaande mobiliteitssystemen. De decentrale overheden krijgen daarin een steeds zwaardere rol.

Doelstelling van het SPV was maximaal 580 doden en 12.250 gewonden in 2020. Bij de aanbidding van het plan aan de Tweede Kamer is de doelstelling ten aanzien van het aantal verkeersdoden al direct naar beneden bijgesteld tot maximaal 500. In 2010 is, met instemming van alle betrokken partijen, ook de doelstelling voor het aantal ernstige verkeersgewonden naar beneden bijgesteld tot maximaal 10.600.

In 2012 is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid opgesteld. Naar aanleiding van een onderzoek, uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, bleek namelijk dat met de ingezette trend uit het SPV de gestelde doelen niet gehaald zouden worden. De maatregelen uit het SPV zijn daarom verder aangescherpt. Er zijn drie kwetsbare focusgroepen geïdentificeerd die extra aandacht nodig hebben: fietsers, ouderen en jonge bestuurders.

### **Overige kaders op nationaal niveau**

*Door met Duurzaam Veilig (2005, actualisatie in 2012)*

Het landelijke programma Duurzaam Veilig, waarvan ook de Unie van Waterschappen partner is, is een integrale benadering van het verkeerssysteem waarbij weg en voertuig dienen aan te sluiten bij wat de mens kan en hem ook bescherming dienen te bieden. Daarnaast moet de mens door educatie goed voorbereid zijn op de verkeerstaak en uiteindelijk moet worden gecontroleerd of hij wel veilig aan het verkeer deelneemt. Omdat dit verder gaat dan de (kern)taak van het waterschap is samenwerking met andere overheden en de politie nodig.

Ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen gelden vanuit Duurzaam Veilig de volgende vijf principes:

- functionaliteit van wegen;
- homogeniteit in massa, in snelheid en in richting;
- herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van het wegverloop en het gedrag van weggebruikers;
- vergevingsgezindheid van de omgeving (fysiek) en van de weggebruikers onderling (sociaal);
- statusonderkenning van de weg door de verkeersdeelnemer.

*Visie Wegbeheer (Unie van Waterschappen)*

De Unie heeft in 2010 de Visie Wegbeheer vastgesteld. Beschreven wordt wat de wegbeherende waterschappen de komende tien jaar gezamenlijk willen bereiken, onder andere op het gebied van het 'slimmer' (doelmatiger) organiseren van het wegbeheer door meer samen te werken met andere overheden en meer werkzaamheden uit te besteden.

### **Kaders op provinciaal en regionaal niveau**

De provincie Zuid-Holland formuleert beleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Daarnaast is de provincie zelf ook wegbeheerder.

*Visie Ruimte en Mobiliteit*

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) vastgesteld. De VRM is een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening en schetst een perspectief voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel en maakt duidelijk welke randvoorwaarden de provincie daaraan verbindt. De VRM bevat onder meer het (nieuwe) provinciale mobiliteitsbeleid met een planhorizon tot 2030.

De VRM heeft dan ook tevens de status van Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan conform de Planwet Verkeer en Vervoer. Het oude PVVP uit 2004 en het provinciaal Fietsplan uit 2008 zijn bij de vaststelling van de VRM ingetrokken.

Voor mobiliteit heeft de provincie in de Visie Ruimte en Mobiliteit de volgende strategische doelen geformuleerd:

- op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken;
- verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit;
- beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.



### *Programma Mobiliteit*

De strategische doelen uit de Visie Ruimte en Mobiliteit zijn nader uitgewerkt in operationele doelen met bijbehorende maatregelen/ projecten in het tegelijk met de VRM vastgestelde Programma Mobiliteit. De provincie geeft daarbij tevens aan met welke “realisatiemix” en met welke partners zij deze doelen en maatregelen wil gaan realiseren.

Het Programma Mobiliteit vervangt de ‘beleidsagenda’ uit het voormalige Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan. Hierbij geldt wel dat bestaande projecten, bijvoorbeeld uit het eerder vastgestelde Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI) worden voortgezet. Een voorbeeld daarvan is de aanpassing van de N215 op Goeree-Overflakkee.

De bijlagen bij het Programma Mobiliteit bevatten de gebiedsgerichte uitwerkingen voor onder meer de (voormalige) Stadsregio Rotterdam, de Drechtsteden en Goeree-Overflakkee/Hoeksche Waard.

### *Regionale Verkeer- en Vervoersplannen*

Per regio worden Regionale Verkeer- en Vervoersplan (RVVP) opgesteld. In een RVVP wordt het beleid van de regio beschreven, bijvoorbeeld ten aanzien van het regionale wegennet, het openbaar vervoer, de fiets en verkeersveiligheid. Bij de RVVP’s worden uitvoeringsprogramma opgesteld waarin de projecten en maatregelen die nodig zijn om het beleid uit te kunnen voeren op een rij zijn gezet. Uitvoeringsprogramma’s vormen het kader voor het maken van uitvoeringsafspraken met de gemeenten, de waterschappen en de provincie. De afspraken uit de diverse RVVP’s binnen het beheersgebied van het waterschap, in het bijzonder over het onderhouden en beheren van de wegen, zijn voor Hollandse Delta belangrijk om mee te nemen binnen op te stellen beleid omtrent wegen. Binnen het beheersgebied van waterschap Hollandse Delta zijn RVVP’s opgesteld voor de (voormalige) Stadsregio Rotterdam en de regio Hoeksche Waard.

### *Metropoolregio Rotterdam-Den Haag*

De 23 portefeuillehouders verkeer en vervoer van de gemeenten binnen de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag vormen samen de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Deze commissie is opgericht

ter behartiging van taken op het terrein van verkeer en vervoer, waaronder het ontwikkelen en realiseren van beleid en het nemen van maatregelen binnen de Metropoolregio. Er is een Strategische Bereikbaarheidsagenda opgesteld; deze agenda biedt het inhoudelijke vertrekpunt met de ambities die voor verdere uitwerking worden meegegeven aan de nieuwe Vervoersautoriteit MRDH. Hoe verder invulling te geven aan deze ambities, met betrekking tot wegen, kan in samenspraak met het waterschap verder uitgewerkt worden tot concrete projecten en maatregelen.

### **Kaders op lokaal niveau**

Op lokaal niveau vormen Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen (conform de Planwet), maar ook andere gemeentelijke beleidsvisies en –plannen op het gebied van verkeer en mobiliteit belangrijke kaders. Bij het opstellen daarvan is Hollandse Delta dan ook betrokken.

Tevens vormen ruimtelijke structuurvisies, bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen en besluiten een belangrijk (juridisch) kader voor het waterschap. Bij het opstellen van deze plannen wordt Hollandse Delta betrokken via het wettelijk verplichte procesinstrument van de watertoets. Binnen dit watertoetsproces adviseert het waterschap over de mogelijke consequenties van de voorgenomen ontwikkelingen. Initiatiefnemers van ruimtelijke plannen dienen vervolgens in de waterparagraaf van het plan gemotiveerd aan te geven hoe zij met deze adviezen omgaan.

Bij de advisering in het kader van het watertoetsproces worden aspecten op het gebied van verkeersveiligheid en mobiliteit door het waterschap volwaardig meegenomen.

## **3.3 Interne kaders en ontwikkelingen**

### **Missie**

Een belangrijk kader voor het Wegenbeheerprogramma is de missie van Hollandse Delta:

*“Waterschap Hollandse Delta beschermt de Zuid-Hollandse Eilanden tegen wateroverlast, beheert het oppervlaktewater, zuivert het afvalwater, beheert de (vaar)wegen en levert een actieve bijdrage aan de ruimtelijke invulling van zijn gebied. Het richt zich daarbij, samen met anderen op veilig en duurzaam wonen, werken en recreëren voor burgers, bedrijven en andere gebruikers. Hollandse Delta is vooruitstrevend, open en transparant in de uitvoering van zijn taken, streeft naar de beste verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten, stelt zich ten dienste van zijn omgeving en is een goede en aantrekkelijke werkgever.”*

De missie van Hollandse Delta staat aan de top van de doelenstructuur voor dit Wegenbeheerprogramma en is nader uitwerkt in de doelen voor de lange termijn en de tussendoelen voor de planperiode 2016-2021.

#### **Achtergrondinfo: Het beheren van wegen – kerntaak of niet?**

In het na de verkiezingen van maart 2015 afgesloten Coalitieprogramma 2015-2019 is opgenomen dat het beheer van wegen niet als primaire taak van het waterschap wordt beschouwd. Naar de noodzaak van deze taak zal een onderzoek worden ingesteld, en hangende dit onderzoek worden in principe geen bestuurlijke afspraken gemaakt over het overnemen van wegen in de toekomst.

In het Coalitieprogramma is echter ook opgenomen dat zolang de wegen in beheer zijn bij het waterschap zal worden ingezet op een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid met de daarbij behorende onderhoudstaak voor wegen en bomen. Om daar vorm en inhoud aan te geven is dit Wegenbeheerprogramma opgesteld.

#### **Duurzaamheid**

Hollandse Delta wil een bijdrage leveren aan een duurzame maatschappij en vindt het daarom belangrijk dat de waterschapstaken op een maatschappelijk verantwoorde en duurzame wijze worden uitgevoerd. Als overheidsorganisatie vervult Hollandse Delta daarin een belangrijke voorbeeldfunctie en beïnvloedt bovendien het handelen van derden.

Bij het beheer van de wegen streeft het waterschap, indien “haalbaar en betaalbaar”, onder meer naar:

- de toepassing van duurzame en milieuvriendelijke materialen, overeenkomstig de geldende regels en wetgeving;
- het vergroten van het areaal op ecologisch verantwoorde wijze te beheren wegbermen;
- het toepassen van LED-verlichting op het moment dat conventionele verlichting aan vervanging toe is;
- het behouden en zo mogelijk versterken van de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de wegen en de daarbij behorende voorzieningen;
- een bijdrage aan het vergroten van de leefbaarheid in het beheergebied.

Een werkwijze die Hollandse Delta hierbij volgt is de “Aanpak Duurzaam GWW” (grond-, weg- en waterbouw). Doelstelling is om met ingang van 2017 alle projecten conform deze aanpak uit te voeren. De Aanpak Duurzaam GWW is ontwikkeld door overheid en bedrijfsleven en bedoeld om duurzaamheid in eigen projecten een plaats te geven en te koppelen aan de eigen (bedrijfs)doelstellingen. Ook voor het wegbeheer wordt deze aanpak, waarin alle duurzaamheidsaspecten worden afgewogen, geïntroduceerd.

#### **Achtergrondinfo: Opgaveplan Duurzaamheid**

Parallel aan het opstellen van dit Wegenbeheerprogramma wordt gewerkt aan een Opgaveplan Duurzaamheid. Doel van dit plan is de ambities ten aanzien van duurzaamheid, innovatie, energie en (samenwerking in) de afvalwaterketen om te zetten in zo concreet mogelijke acties. In het Opgaveplan zullen ook acties worden opgenomen ten aanzien van de wegentaak, zoals het reduceren van het energieverbruik van openbare verlichting.

#### **LED-verlichting**

Een manier om het energieverbruik van openbare verlichting te reduceren is de toepassing van LED-verlichting. Hollandse Delta heeft hier inmiddels ervaring mee opgedaan, en die ervaringen leren dat LED-verlichting toegepast kan worden mits het gewenste lichtbeeld bereikt wordt en de toepassing, over de volledige levensduur beschouwd en op basis van een maatschappelijke kosten-/batenanalyse, financieel rendabel is. Deze “ja, mits”-beleidslijn zal nader worden uitgewerkt in een Beheerplan Openbare Verlichting.

## Kennis en innovatie

Binnen Hollandse Delta is veel kennis over de waterkeringen, het watersysteem, de wegen en de waterketen in huis. Er worden diverse initiatieven ondernomen deze kennis ook “buiten de hoofden” van medewerkers te borgen en te ontsluiten. Tevens voert Hollandse Delta onderzoeken uit en wordt o.a. via de CROW geparticipeerd in landelijke onderzoeken op het gebied van het wegbeheer.

Het waterschap streeft naar een bedrijfsvoering waar ook ruimte is voor innovatie. Jaarlijks worden externe ontwikkelingen geanalyseerd en verbonden aan de strategische bedrijfsdoelen van het waterschap. Hieruit wordt een (waterschapsbrede) innovatieagenda opgesteld die jaarlijks wordt geëvalueerd en zo nodig bijgesteld.

Innovaties vinden op dit moment vooral nog plaats in het beheer van de afvalwaterketen, maar ook de wegentaak biedt mogelijkheden voor innovatie. Als voorbeeld kan de energieopwekking uit wegverhardingen worden genoemd:

**SolaRoad**  
www.solaroad.nl

**Decentrale energie:**  
Huishoudens, scholen, bedrijven kunnen straks mede-eigenaar worden van een stuk SolaRoad en zo bijdragen aan een duurzame energievoorziening.

**+ elektrische fiets:**  
Met SolaRoad kun je straks je fiets langs de weg opladen. Jاذية spaarkante meter. SolaRoad levert genoeg energie om dagelijks 100 accu's (van 500 kWh) op te laden.

**Openbare verlichting:**  
SolaRoad produceert duurzame stroom voor straatverlichting.

**+ elektrische auto:**  
SolaRoad produceert de elektriciteit waarop elektrische auto's, bussen etc. kunnen rijden. Op termijn kan SolaRoad ook auto's tijdens het rijden opladen.

de weg die zonlicht omzet in elektriciteit

TNO, Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Delta Cloud

Bron: [www.solaroad.nl](http://www.solaroad.nl)

## Samenwerking

Hollandse Delta werkt ten aanzien van het wegbeheer op vele terreinen reeds lange tijd samen met veel verschillende partijen zoals Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten, maar ook met de politie en de openbaar-vervoerbedrijven en met belangenorganisaties zoals LTO. Voor alle samenwerkingsverbanden geldt dat er sprake is van een bepaalde meerwaarde. Samenwerking is voor de betrokken partijen geen doel op zich, maar een middel om bepaalde doelen sneller of beter te realiseren dan dat op eigen kracht mogelijk zou zijn.

# 4 Algemene thema's

---

## 4.1 Inleiding

Alvorens de hoofdthema's van het Wegenbeheerprogramma worden behandeld komen eerst de algemene thema's aan de orde: Incidentmanagement en calamiteitenzorg en Wegen en ruimte (de relatie tussen wegbeheer en ruimtelijke ordening).

## 4.2 Incidentmanagement en calamiteitenzorg

### Beschrijving

Op wegen van het waterschap kunnen incidenten plaatsvinden die leiden tot verstoring van de doorstroming. Bij dergelijke incidenten wordt onderscheid gemaakt in:

- incidenten op één enkele weg, die nog verder zijn te onderscheiden in:
  - situaties waarin nog (beperkte) doorgang van het verkeer mogelijk is;
  - situaties waarin een omleiding moet worden ingesteld;
- incidenten op meerdere wegen, die impact hebben op een groot gedeelte van het beheersgebied van Hollandse Delta.

Incidenten zijn gebeurtenissen die weliswaar de beheertaken van het waterschap raken, maar waarvan de gevolgen met relatief beperkte inzet van menskracht en middelen en binnen de reguliere bedrijfsvoering zijn te herstellen. In het Incidentbestrijdingsplan Wegen zijn scenario's beschreven die nader aangegeven welke specifieke acties (maatregelen) het waterschap kan uitvoeren bij het optreden van incidenten op/aan wegen. Dit plan wordt periodiek herzien op basis van risicoanalyses, oefeningen en evaluaties.

### Achtergrondinfo: Ongevallen op waterschapswegen

Ernstige verkeersongevallen hebben vaak grote impact. Eventuele zichtbare gevolgen moeten zo snel mogelijk worden weggenomen en eventuele schades (aan wegmeubilair, verharding etc.) moeten worden hersteld.

De medewerkers van het waterschap staan hiervoor 24/7 paraat. Daarbij is het echter van belang dat het waterschap (via het waterschapsloket) tijdig wordt geïnformeerd over dergelijke ongevallen. Met de hulpverleningsdiensten wordt hierover overlegd, opdat het waterschap op de juiste wijze kan reageren. Daarbij kunnen bijvoorbeeld ook de mogelijke gevolgen voor het watersysteem (zoals vervuiling van het oppervlaktewater) worden meegenomen. Ook is het daarmee mogelijk de hulpdiensten te ondersteunen ten behoeve van wegafsluitingen.

Met het bestrijden (managen) van incidenten wordt zo veel mogelijk getracht te voorkomen dat dergelijke situaties uitgroeien tot calamiteiten. Calamiteiten worden door Hollandse Delta gedefinieerd als omstandigheden waarin de veiligheid van waterstaatswerken in gevaar is of dreigt te komen, met mogelijk zodanig ernstige gevolgen dat het noodzakelijk kan zijn af te wijken van het bestuurlijk vastgestelde beleid of beslissingen te nemen waarin het vastgestelde beleid niet voorziet. Indien een incident op een weg toch dreigt uit te groeien tot een calamiteit met (mogelijk) ernstige gevolgen voor de overige beheertaken van het waterschap wordt de crisisorganisatie van Hollandse Delta opgeschaald waarbij de Calamiteitenbestrijdingsplannen Watersysteem, Waterkeringen en Zuiveren als leidraad worden gebruikt.

## Lange-termijndoel

Essentie van incidentmanagement en calamiteitenzorg is dat het waterschap adequaat optreedt in omstandigheden waarbij incidenten optreden c.q. calamiteiten dreigen op te treden. "Adequaat" wil zeggen dat het waterschap zich samen met zijn crisispartners inspant om bij dreiging van of acuut gevaar voor de wegen de calamiteit (alsnog) te voorkomen ofwel, als de calamiteit daadwerkelijk optreedt, zich inspant om de gevolgen ervan te beperken. Analoog aan het Waterbeheerprogramma is adequaat optreden als doel voor de lange termijn geformuleerd:

### Lange-termijndoel incidentmanagement en calamiteitenzorg:

Het waterschap treedt adequaat op bij dreiging van of bij acuut gevaar voor wegen in zijn beheer

## Doelen planperiode 2016-2021

Het waterschap heeft de inspanningsverplichting een adequate calamiteitenorganisatie in te richten. Operationele doelen, opgaven en maatregelen met betrekking tot de gewenste uitvoering van de calamiteitenbestrijding worden beschreven in het calamiteitenplan (beleidskader en organisatieplan), het daarvan afgeleide crisiscommunicatieplan en de diverse calamiteitenbestrijdingsplannen en incidentbestrijdingsplannen (maatregelenplannen), waaronder het Incidentbestrijdingsplan Wegen.

In dit Wegenbeheerprogramma wordt bij het formuleren van doelen voor de planperiode verwezen naar het Incidentbestrijdingsplan Wegen en is als voorwaarde gesteld dat dit plan "actueel" is. Actueel wil zeggen dat het plan ten minste één keer in de vier jaar volledig herzien wordt en tussentijds wordt geactualiseerd wanneer daar aanleiding toe is. Tevens dient het plan te zijn gebaseerd op een actuele risicobeoordeling met betrekking tot scenario's die zich binnen het beheersgebied van het waterschap kunnen voordoen en waarvoor maatregelen zijn voorbereid.

### Doelen planperiode:

1. Het Incidentbestrijdingsplan Wegen is elke 4 jaar herzien

Prestatie-indicator(en):

De actualiteit van het Incidentbestrijdingsplan Wegen

## Uitvoering op hoofdlijnen

Conform de geformuleerde doelstelling voor de planperiode zal het Incidentbestrijdingsplan Wegen ten minste elke vier jaar geheel worden herzien. Indien nodig (in principe jaarlijks) vinden tussentijdse actualisaties plaats. Voorts zullen organisatie en werkwijze zoals beschreven in het Incidentbestrijdingsplan periodiek worden opgeleid, getraind en geoefend. Uitgevoerde oefeningen zullen worden geëvalueerd, evenals de aanpak van daadwerkelijk opgetreden incidenten op wegen.

## 4.3 Wegen en ruimte

### Beschrijving

Wegbeheer (mobiliteit) en ruimtelijke ordening zijn nauw met elkaar verbonden. Het waterschap beschikt in de ruimtelijke ordening echter nauwelijks over directe bevoegdheden. Voor het zoeken van combinaties tussen enerzijds de externe ruimtelijke ontwikkelingen en anderzijds de eigen taken, belangen en opgaven is samenwerking met partijen die wel over deze bevoegdheden beschikken is dan ook erg belangrijk. Voor het adviseren over en uiteindelijk beoordelen van ruimtelijke plannen van derden maakt het waterschap gebruik van het watertoetsproces. Deze wettelijk vastgelegde procedure eist van de initiatiefnemers van ruimtelijke plannen dat zij het waterschap als adviseur betrekken bij het opstellen van hun plannen en regelt voorts dat zij in de "waterparagraaf" van hun plan moeten afwegen hoe met de adviezen van het waterschap is omgegaan. Het waterschap neemt in dit proces de wegentaak al geruime tijd als volwaardig en gelijkwaardig onderdeel mee.

De uitvoering van de wegentaak kan zelf ook ruimte vragen. Enerzijds gaat het daarbij om het juridisch-planologisch vastleggen in ruimtelijke plannen van bestaande objecten zoals wegen en fietspaden. Anderzijds kan er vraag zijn naar fysieke ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Bij deze ontwikkelingen wordt overigens belang gehecht aan de betekenis van het landschap, de natuur en de cultuurhistorische aspecten. Deze zogenaamde “LNC-waarden” worden integraal meegenomen in de besluitvorming.

### Lange-termijndoel

Doel voor de lange-termijn is dat de waterschapstaken – waaronder de wegentaak – (mede)sturend zijn in de ruimtelijke ordening. Met dit doel wordt, analoog aan het Waterbeheerprogramma, het beleid van de afgelopen jaren voortgezet.

#### Lange-termijndoel wegen en ruimte:

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn de waterschapstaken (mede)sturend

### Doelen planperiode 2016-2021

In het Waterbeheerprogramma is reeds als doelstelling vastgelegd dat het toepassen van het instrument van de watertoets wordt gecontinueerd. Dit betreft immers de invulling van een wettelijke verplichting. In het kader van dit Wegenbeheerprogramma wordt aan deze doelstelling nog toegevoegd dat, indien aan de orde, bij de advisering in het kader van het watertoetsproces tevens de mogelijke consequenties voor de wegentaak in beeld zullen worden gebracht. De watertoets krijgt daarmee dus tevens het karakter van een ‘wegentoets’.

#### Doelen planperiode:

1. In het kader van het watertoetsproces is tevens geadviseerd over aspecten ten aanzien van de wegentaak

Prestatie-indicatoren:

Het % wateradviezen waarbij tevens is geadviseerd over wegenaspecten

### Uitvoering op hoofdlijnen

De toepassing van het watertoetsproces op ruimtelijke plannen wordt op de gebruikelijke wijze gecontinueerd waarbij de wegentaak als volwaardig onderdeel wordt meegenomen.



# 5 Verkeersveiligheid

---

## 5.1 Inleiding

### Beschrijving thema

Het thema verkeersveiligheid omvat alle activiteiten van het waterschap die erop gericht zijn de veiligheid van de weggebruiker op de wegen en fietspaden van het waterschap te waarborgen. Hierbij wordt zowel gekeken naar het verkeersveiligheidsbeleid als naar de inrichting en technische staat van het wegennet.

De belangrijkste doelstelling is om invulling te geven aan de taak als wegbeheerder om een zo verkeersveilig mogelijk wegennet na te streven voor alle weggebruikers in alle leeftijdsgroepen. Daarvoor is het essentieel de verkeersveiligheid steeds verder te verbeteren, zonder de mobiliteit en de bewegingsvrijheid ingrijpend te beperken. De eigen verantwoordelijkheid van de mensen mag daarbij overigens niet uit het oog worden verloren; iedere verkeersdeelnemer moet zijn of haar steentje bijdragen aan de eigen verkeersveiligheid en aan die van anderen.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2008) zijn de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor het jaar 2020 gesteld op maximaal 580 verkeersdoden en 12.250 ernstige verkeersgewonden. Later zijn deze doelstellingen verder aangescherpt tot maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstige verkeersgewonden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012, bijlage 6) zijn deze doelen verankerd en is tevens bepaald dat alle wegbeheerders hier naar evenredigheid aan moeten bijdragen. Voor Hollandse Delta zijn daarbij de inrichting (Duurzaam Veilig) en het onderhoud van het wegennet de belangrijkste maatregelen.

### Lange-termijndoel

Op de wegen van het waterschap heeft de verkeersveiligheid absolute prioriteit. In lijn met het landelijke verkeersveiligheidsbeleid conformeert Hollandse Delta zich dan ook aan de reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden (ziekenhuisgewonden) naar evenredigheid van de landelijke doelstellingen. Op dit moment zijn deze doelstellingen erop gericht dat, ten opzichte van het jaar 2005, in 2020 het aantal verkeersdoden met 39% moet zijn gedaald en het aantal ernstige verkeersgewonden met 34%.

De reductie van het aantal dodelijke en ernstige verkeersslachtoffers is overigens geen einddoel maar een bewegingsrichting; elk verkeersongeval is er immers één te veel!

### Lange-termijndoel verkeersveiligheid:

De aanpak van de verkeersveiligheid zorgt voor een reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden naar evenredigheid van de landelijke doelstellingen

Hierna wordt bovenstaand lange-termijndoel nader uitgewerkt in operationele doelen voor de planperiode 2016-2021. Daarbij komen de volgende vier aspecten aan bod:

- normen en kaders;
- toetsen en inspecteren;
- verbeteren;
- beheer en onderhoud.

## 5.2 Normen en kaders

### Doelen planperiode 2016-2021

Het richtjaar van de huidige nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen, 2020, valt binnen de planperiode van het Wegenbeheerprogramma. Hollandse Delta draagt naar evenredigheid van deze doelstellingen bij aan de reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.

Het is te verwachten dat komende planperiode nieuwe, aangepaste landelijke doelstellingen geformuleerd zullen worden voor de jaren na 2020, evenals de daarbij behorende maatregelen. Indien nodig zal invloed worden uitgeoefend op het formuleren van deze doelstellingen en op de vastlegging daarvan in beleid en plannen van andere/hogere overheden. Hollandse Delta kiest daarbij de insteek dat doelstellingen realistisch moeten zijn, en de bijbehorende maatregelen uitvoerbaar.

#### Doelen planperiode:

1. Door het uitoefenen van invloed op derden zijn (beleids)kaders voor de verkeersveiligheid realistisch en uitvoerbaar

Prestatie-indicatoren:

Geen

### Uitvoering op hoofdlijnen

Beïnvloeding van beleidskaders op het gebied van verkeersveiligheid vindt plaats via reguliere overlegcircuits met gemeenten, regio's, provincie en Rijk waarbij met name op het nationale niveau ook de Unie van Waterschappen een belangrijke rol speelt. Door een (pro)actieve houding en dito deelname aan werk- en stuurgroepen, zowel ambtelijk als bestuurlijk, kan meegestuurd worden in de uiteindelijke besluitvorming.

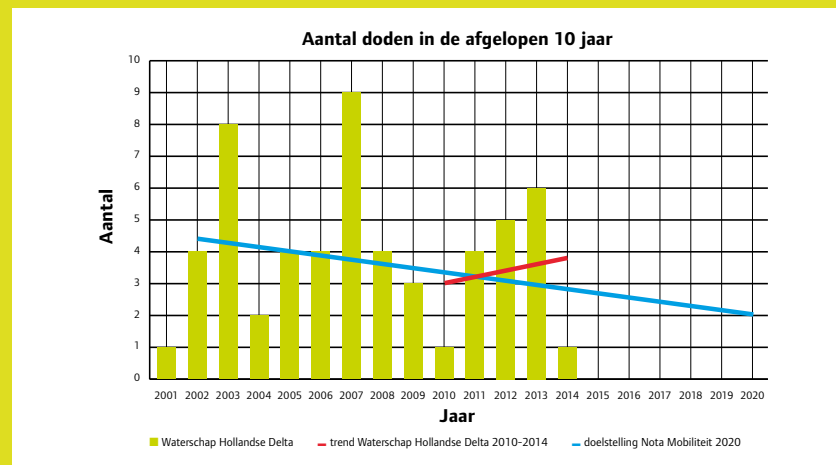
## 5.3 Toetsen en inspecteren

### Doelen planperiode 2016-2021

Om te kunnen toetsen of aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen wordt voldaan is inzicht in de ongevalcijfers noodzakelijk. Jaarlijks geeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in de BRON-database (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) deze ongevalcijfers vrij over het voorgaande jaar. Om inzicht te krijgen en maatreeffeffecten te monitoren worden de landelijke ongevalcijfers voor het wegennet van het waterschap eveneens jaarlijks in kaart gebracht en geanalyseerd. Uit deze analyse worden trends en knelpunten zichtbaar waar toekomstige maatregelen op kunnen worden gebaseerd.

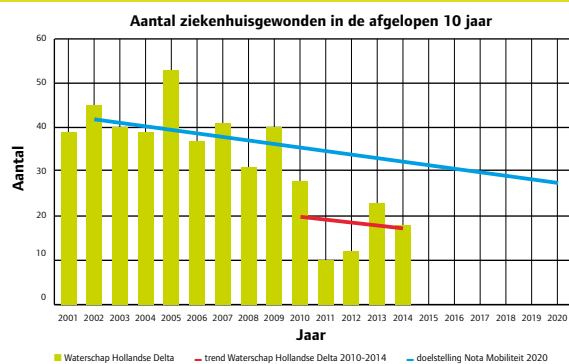
#### Achtergrondinfo: Ongevalcijfers Hollandse Delta

De aantallen **verkeersdoden** en **ziekenhuisgewonden** die de afgelopen jaren op de wegen van het waterschap zijn gevallen zijn in beide onderstaande figuren weergegeven en afgezet tegen de (doorvertaalde) landelijke doelstellingen:

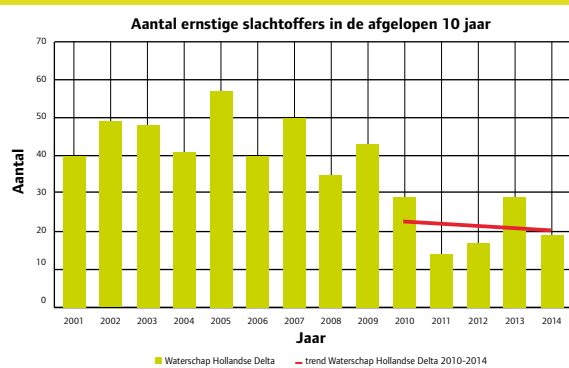


Uit deze cijfers blijkt dat de reductie van het aantal dodelijke slachtoffers over de periode 2005-2014 per jaar 5,2% bedraagt. Wanneer alleen de laatste vijf jaar (2010-2014) in ogenschouw worden genomen is echter sprake van een stijgende trend.





De reductie van het aantal ziekenhuisgewonden ligt (ruim) onder de landelijke doelstelling.



De reductie van het aantal ernstige slachtoffers (het totaal van verkeersdoden en ziekenhuisgewonden) vertoont, gemeten over de periode 2010-2014, nog net een dalende trend.

N.B.

In de jaren 2011 en 2012 is een opvallend laag aantal slachtofferongevallen te zien. Een verslechterde ongevalregistratie en systeemwijzigingen binnen de politie zijn een oorzaak van deze (schijnbare) afname. Er wordt aan gewerkt om vanaf 2016 de ongevalregistratie weer op het niveau van voor 2011 te brengen. Tot die tijd moeten trends in het ongevalbeeld met enig voorbehoud worden beschouwd.

Bron: VIA Software, 2015

De komende jaren wordt het analyseren van en rapporteren over de (trendmatige ontwikkeling van) de verkeersveiligheid van het wegenareaal gecontinueerd. De resultaten daarvan worden opgenomen in de jaarlijkse Waterwerken-rapportage van Hollandse Delta. Echter, gelet op het huidige registratieniveau dienen deze ongevalscijfers meer ter ondersteuning van het toetsen van beleidsdoelstellingen.

Om ook op wegniveau een beter beeld te kunnen verkrijgen zullen door het waterschap steeds vaker verkeersveiligheidsaudits en wegbeeldonderzoeken worden uitgevoerd. Daarnaast zal de STAR-methode (Smart Traffic Accident Reporting) worden gepromoot. Daarmee wordt burgers gevraagd ongevallen met uitsluitend materiële schade digitaal vast te leggen. In 2017 zal een eerste evaluatie van deze aanvullende analyses worden uitgevoerd. Door deze werkwijze ontstaat een objectieve manier van monitoring van de verkeersveiligheid op de wegen van Hollandse Delta.

Naast het uitvoeren van bovengenoemde verkeersveiligheidsanalyses is uiteraard ook van groot belang dat het wegenareaal van het waterschap periodiek visueel wordt geschoond ten aanzien van risico's voor de verkeersveiligheid. De frequentie van deze inspecties hangt af van het type weg. Indien nodig worden direct (nood)maatregelen getroffen zoals het verwijderen van obstakels. De constatering uit deze verkeersveiligheidsschouw worden op uniforme wijze vastgelegd. Daarnaast wordt jaarlijks volgens landelijke richtlijnen een technische inspectie van de wegen uitgevoerd en geregistreerd, zodat het beheersysteem in een vervolgstap op een eenduidige wijze (theoretische) onderhoudsmaatregelen kan bepalen. Deze technische aanpak moet leiden tot een kwalitatief goede en daarmee ook veilige wegverharding.

#### Doelen planperiode:

1. Elk jaar is gerapporteerd over de verkeersveiligheid van het wegenareaal en de trendmatige ontwikkeling daarvan
2. In 2017 zijn nut en noodzaak van een eigen, aanvullende verkeersveiligheidsanalyse onderzocht

Prestatie-indicatoren:

De beschikbaarheid van een verkeersveiligheidsmonitor

## Uitvoering op hoofdlijnen

Jaarlijks komt een rapportage uit waarin de ongevallen van het voorgaande jaar zijn geanalyseerd en waarin trends en knelpunten op het wegennet van het waterschap worden gemonitord. De resultaten daarvan worden verwerkt in de jaarlijkse Waterwerken-rapportage.

Met aanvullende analysemethoden wordt de komende jaren ervaring opgedaan en in 2017 vindt een eerste evaluatie plaats.

Indien uit verkeersveiligheidsanalyses bepaalde knelpunten blijken kunnen deze helpen de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen toe te spitsen op kwetsbare doelgroepen of specifieke locaties. Op deze manier kunnen de juiste keuzes gemaakt worden, uiteenlopend van maatregelen in de infrastructuur tot deelname aan een bepaalde verkeersveiligheidscampagnes.

De wijze waarop de visuele en technische inspecties van het wegennet worden uitgevoerd is nader omschreven in het Inspectieplan Wegen.

## 5.4 Verbeteren

### Doelen planperiode 2016-2021

De verkeersveiligheid in Nederland is sinds 2005 significant verbeterd. Deze neergaande trend in het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden zal zich door moeten zetten om de landelijke doelstellingen te behalen: in 2020 moet, ten opzichte van 2005, het aantal verkeersdoden met 39% zijn gedaald en het aantal ernstige verkeersgewonden met 34%. Op het wegennet van Hollandse Delta is de afgelopen jaren het aantal slachtoffers ten opzichte van 2005 weliswaar afgenomen, maar de ongevalcijfers laten een minder sterke afname zien dan de landelijke trend en bovendien is het aantal verkeersdoden zelfs licht toegenomen. Het is dan ook nodig structureel energie te blijven steken in het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Het “behalen” van een bepaald minimaal aantal ongevallen is uiteraard geen einddoel; ieder ongeval is er immers één te veel. In die geest is in 2008 in de provincie Limburg het programma *Maak van de 0 een punt!*

([www.maakvandenuleenpunt.nl](http://www.maakvandenuleenpunt.nl)) ontwikkeld, dat inmiddels ook is opgestart in Zuid-Holland. Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid van de provincie evenals de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's), waarin Hollandse Delta vertegenwoordigd is, nemen daarin het voortouw.

Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren wordt binnen het landelijke beleid en regionale programma's ook steeds vaker ingezet op lokale initiatieven en het inzetten van de markt. Het is daarom belangrijk samenwerking te stimuleren met partijen die zich verbonden voelen met verkeersveiligheid en die openstaan voor het ontplooiën van initiatieven. Te denken valt hierbij aan lokale ondernemers, het onderwijs en de agrarische sector.

Eén van de belangrijkste (verkeersveiligheids)maatregelen die Hollandse Delta zelf kan nemen is een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet conform de “Basiskennmerken wegontwerp” van het CROW. De basiskennmerken zijn elementen die aanwezig of juist afwezig moeten zijn in het ontwerp van een specifiek type weg. Deze elementen zorgen ervoor dat het wegtype voor de verkeersdeelnemer herkenbaar is en dat deze veilig functioneert. De elementen zijn nauw verbonden met de categorisering van wegen. Te denken valt aan de belijning, het toepassen van plateaus of het vrijhouden van de wegberm.

In 2014 was 86% van de wegen ingericht conform de basiskennmerken. Op wegen die nog niet Duurzaam Veilig zijn ingericht, worden de basiskennmerken aangebracht op het moment dat aan deze wegen groot onderhoud wordt uitgevoerd. Gelet op de cyclus van het groot onderhoud zullen daardoor uiterlijk in het jaar 2035 alle wegen van Hollandse Delta zijn ingericht conform de principes van Duurzaam Veilig. Als (tussen)doel voor 2021, het einde van de planperiode, geldt dat ten minste 90% van de wegen conform de basiskennmerken zal zijn ingericht.

Tot slot verdienen de zogenaamde “black spots” aandacht: wegvakken en/of kruispunten waar de afgelopen drie jaar zes of meer ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden. Hollandse Delta kent op dit moment geen black spots, en de verkeersveiligheidsaanpak zal er dan ook primair op gericht zijn nieuwe black spots te voorkomen. De ongevalanalyses en de trends en knelpunten die daaruit naar voren komen spelen daarbij een belangrijke rol.

Indien toch nieuwe black spots ontstaan zal Hollandse Delta deze binnen drie jaar oplossen. Hierbij zijn zowel infrastructurele maatregelen als gedragsbeïnvloeding mogelijk.

### Doelen planperiode:

1. Het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden is t.o.v. 2005 met ten minste 39% respectievelijk 34% gedaald
2. Het % wegen dat is ingericht conform de Basiskenmerken wegontwerp is van 86% gestegen tot ten minste 90%
3. Nieuwe “black spots” zijn binnen 3 jaar opgelost

#### Prestatie-indicatoren:

- De ontwikkeling van het % geregistreerde dodelijke en ernstige verkeersongevallen
- Het % wegen dat is ingericht conform de Basiskenmerken wegontwerp
- De ontwikkeling van ongevalsconcentratiepunten

### Uitvoering op hoofdlijnen

Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet wordt in principe uitgevoerd via het reguliere onderhoudsprogramma. Voor werkzaamheden die grootschalig van omvang zijn, zoals de herinrichting van een gebiedsontsluitingsweg, kan een projectmatige aanpak worden gekozen.

Om te voorkomen dat nieuwe “black spots” ontstaan is het belangrijk om locaties waar de objectieve verkeersonveiligheid het grootst is te (blijven) monitoren, ook op locaties waar de afgelopen jaren reeds maatregelen zijn getroffen. Als blijkt dat deze maatregelen te weinig effect hebben kunnen mogelijk aanvullende maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid (verder) te verhogen tot het gewenste niveau.

De aandacht dient ook uit te gaan naar punten waar veel bijna-ongevallen gebeuren. Deze punten zijn niet terug te vinden in statistieken, maar wel te ontdekken door aanvullende analyses te doen zoals een verkeersveiligheidsaudit.

Overigens moet worden opgemerkt dat veel ongevallen als ‘incidenteel’ moeten worden aangemerkt; van een structureel ongevallenbeeld op een kruispunt of wegvak is vaak geen sprake meer en een specifieke oorzaak (qua weginrichting) is meestal niet aan te wijzen. Vaak is eerder sprake van het falen van de voertuigtechniek of van een gedragskwestie; verkeersonveiligheid wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het gedrag van bestuurders.

Hollandse Delta is faciliterend wegbeheerder en ziet gedragsbeïnvloeding in principe niet als kerntaak. Desalniettemin kan het waterschap initiatief nemen tot projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding, al dan niet in samenwerking met andere partijen. Ook kan het waterschap een bijdrage leveren aan regionale en landelijke campagnes op het gebied van verkeersveiligheid.

Zo kunnen, als voorbeeld, met agrariërs afspraken gemaakt worden over hoe om te gaan met modder op de weg en de hoge tractor-intensiteiten tijdens het oogstseizoen. Door samen de problematiek te onderzoeken en op te lossen wordt draagvlak en wederzijds begrip ontwikkeld. Een ander voorbeeld is om samen met de lokale middenstand fietsroutes te ontwikkelen en te zorgen voor verkeersveilige oversteken.

Ook kan gelobbyd worden binnen grote (ruimtelijke) projecten om het belang van de verkeersveiligheid op het wegennet van het waterschap te waarborgen.

## 5.5 Beheer en onderhoud

### Doelen planperiode 2016-2021

Het (fysieke) wegbeheer wordt primair gedefinieerd als “de zorg voor het blijven voldoen van alle verhardingen aan de wettelijke eisen en richtlijnen”. Het beheer en onderhoud van de verhardingen is dus een verplichting die de eigenaar heeft op basis van eerder genoemde wet- en regelgeving. Wettelijk is echter niet vastgelegd aan welke eisen de weguitrusting moet voldoen. De invulling kan daarom verschillen per eigenaar, maar is wel bepalend voor het aspect van de verkeersveiligheid.

Met een onderhoud dat gericht is op (ten minste) een veilig gebruik van de wegen wordt vanuit een technische invalshoek invulling gegeven aan de zorgplicht. De richtlijnen voor wegbeheer van de CROW worden daarvoor als uitgangspunt genomen. Hiermee wordt een landelijk geaccepteerde en door het overgrote deel van de wegbeheerders gehanteerde methodiek toegepast. De hieruit volgende theoretisch benodigde onderhoudsmaatregelen worden door de wegbeheerder zelf getoetst op toepasbaarheid en op een risicogestuurde wijze geprioriteerd.

Een nadere toelichting op de CROW-systematiek is opgenomen in Bijlage 2.

Bij het beheer en onderhoud wordt verder gekeken dan alleen het instandhouden van de verharding zelf. De wegbeheerder beheert niet alleen technisch door het uitvoeren van onderhoud, maar zorgt ook voor aanpassingen aan de bestaande weg wanneer deze nodig zijn om de verkeersveiligheid en/of de bereikbaarheid te verbeteren. Wanneer onderhoud en aanpassing gecombineerd kunnen worden, wordt dit vanuit efficiëntieoogpunt uiteraard nagestreefd. Heeft de aanpassing voor verbetering van de verkeersveiligheid of de bereikbaarheid een hogere urgentie dan het reguliere onderhoud, dan vindt deze aanpassing apart

plaats. Deze afweging vindt op risicogestuurde wijze plaats. Opgemerkt wordt dat de afgelopen jaren al veel aanpassingen voor de verkeersveiligheid zijn doorgevoerd.

In 2014 is Hollandse Delta gestart met het risicogestuurd beheer en onderhoud van objecten op basis van werkorders uit een onderhouds-beheerssysteem. De organisatie, de informatievoorziening en de kennis en vaardigheden van de betrokken medewerkers worden daartoe op peil gebracht. Ook zijn kaders en beleidsuitgangspunten ontwikkeld.

Deze planperiode wordt voor de feitelijke uitvoering van het noodzakelijke beheer en onderhoud de ingeslagen weg naar uitvoering op basis van risicoanalyses doorgezet. Onderhoud vindt dus niet standaard voor alle objecten op dezelfde wijze plaats; voor elk object wordt bepaald welke risico's kunnen optreden, hoe groot deze risico's zijn en welk onderhouds-regime daarbij hoort. Daarbij vindt een afweging plaats tussen de kwaliteit (in termen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid), de (levensduur) kosten en de risico's van het falen of bezwijken van objecten. Deze laatstgenoemde risico's staan het meest in relatie tot veilig gebruik van de verharding c.q. de verkeersveiligheid.

Naast het onderhoud aan de wegverhardingen worden de overige onderhoudswerkzaamheden zoals gladheidsbestrijding, vegen en het onderhoud aan het wegmeubilair op de thans gebruikelijke wijze en binnen de bestaande kaders voortgezet.

#### Doelen planperiode:

1. Er wordt voldaan aan de zorgplicht voor het wegenbeheer zodat de kwaliteit van de wegverharding niet leidt tot verkeersonveilige situaties
2. Het risicogestuurd objectenmanagement is volledig geïmplementeerd

#### Prestatie-indicatoren:

- Het % D (zeer slecht) per type weg

### Uitvoering op hoofdlijnen

De uitvoering van het onderhoud van de wegverhardingen verloopt op gestructureerde wijze, gebaseerd op de CROW-systematiek. Elk jaar wordt, op basis van de inspectieresultaten en met behulp van het beheersysteem dg Dialog, een 'basisplanning' gemaakt van alle in theorie benodigde werkzaamheden. Dit levert een lijst op met (theoretische) onderhouds-

maatregelen voor het daarop volgende jaar. Deze lijst wordt vervolgens getoetst (de zg. 'maatregeltoets') en daarna wordt, mede op basis van informatie uit de periodieke veiligheidsinspecties en de beschikbare budgetten, de onderhoudslijst met maatregelen inclusief kostenindicatie opgesteld. Op basis van deze lijst vindt contractvorming plaats waarna de werkzaamheden worden uitgevoerd.



# 6 Bereikbaarheid

## 6.1 Inleiding

### Beschrijving thema

Bereikbaarheid is de motor achter de economie. In de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur (2012) is geconstateerd dat de bereikbaarheid van Nederland op dit moment nog onvoldoende is. Daarom wordt toegewerkt naar een mobiliteitssysteem dat:

- robuust en samenhangend is;
- meer keuzemogelijkheden biedt;
- voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.

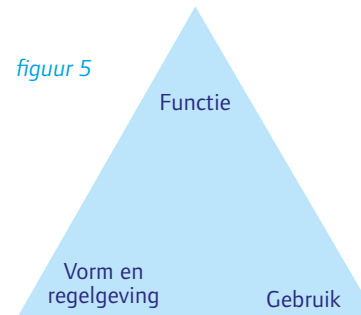
De toename van zowel de personenmobiliteit als het goederenvervoer concentreert zich met name in stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar bijvoorbeeld België. De wegen van Hollandse Delta vormen deels de schakel tussen de zuidvleugel van de Randstad (inclusief het Rotterdamse havengebied), de zuidwestelijke Delta en België, maar zijn ook van belang voor de lokale en regionale economie.

Het Rijk heeft tevens de ambitie dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

### Lange-termijndoel

Bereikbaarheid hangt samen met een goed wegennet. Vorm- en regelgeving moeten ervoor zorgen dat het gebruik van een verkeersvoorziening conform de functie is. Deze driehoek is, als "ordenend principe", weergegeven in figuur 5.

De **functie** van verkeersinfrastructuur moet blijken uit de indeling in de verschillende wegencategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.



De **vorm- en regelgeving** van verkeersinfrastructuur is af te lezen aan de hand van de snelheidslimiet, de ligging binnen of buiten de bebouwde kom, een eventuele geslotenverklaring en de voornaamste verkeerskundige kenmerken zoals lengteprofiel, dwarsprofiel en kruispunten.

Voor het **gebruik** van verkeersinfrastructuur is vaak een belangrijk gegeven of langzaam verkeer kan mengen met het autoverkeer. Ook is soms bijzonder gebruik relevant, zoals veel vrachtverkeer, de aanwezigheid van landbouwverkeer of veel overstekende voetgangers.

Binnen het wegennet wordt onderscheid gemaakt naar netwerkniveau, routeniveau en kruispuntniveau:

- op netwerkniveau is functionaliteit belangrijk. Te denken valt aan zo kort mogelijke ritten, zo min mogelijk ritten over onveilige wegen en zorgen dat de kortste routes de veiligste routes zijn;
- op routeniveau moet gestuurd worden naar categorie: doorgaand verkeer naar stroomroutes en pas zo laat mogelijk overgaan naar erftoegangswegen;
- op kruispuntniveau moeten conflictpunten zo veel mogelijk vermeden worden, hetgeen de doorstroming (en de verkeersveiligheid) verbetert.

Doelstelling van Hollandse Delta voor de lange termijn is om, uitgaande van bovengenoemde “driehoek”, het wegenareaal robuust en toekomstbestendig te maken zodat het gebied optimaal ontsloten is en de mobiliteitsvraag van de gebruiksfuncties zo goed mogelijk wordt gefaciliteerd.

### Lange-termijndoel bereikbaarheid:

Het wegareaal is robuust en toekomstbestendig zodat het gebied optimaal ontsloten is en de mobiliteitsvraag van de gebruiksfuncties zo goed mogelijk gefaciliteerd is

Hierna wordt bovenstaand lange-termijndoel nader uitgewerkt in operationele doelen voor de planperiode 2016-2021. Daarbij komen de volgende vier aspecten aan bod:

- normen en kaders;
- toetsen en inspecteren;
- verbeteren;
- beheer en onderhoud.

## 6.2 Normen en kaders

### Doelen planperiode 2016-2021

(Beleids)kaders ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid hangen nauw samen met ruimtelijk-economische ontwikkelingen en worden, gelet op de taken en bevoegdheden van het waterschap, dan ook grotendeels bepaald door Rijk, provincie en gemeenten. Voorbeelden daarvan zijn de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu van het ministerie van I&M en de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland. Van belang is dat bij het opstellen van deze beleidskaders ook rekening wordt gehouden met de consequenties voor het (onderliggend) wegennet van het waterschap. Indien nodig zal dan ook invloed worden uitgeoefend, waarbij Hollandse Delta de insteek kiest dat doelstellingen realistisch moeten zijn, en de bijbehorende maatregelen uitvoerbaar.

### Achtergrondinfo: Ambities en uitgangspunten wegcategorisering

Aan de categorisering van wegen ligt een aantal ambities ten grondslag, die inzichtelijk maken welk beeld wordt nagestreefd voor het wegennet. In onderstaande tabel zijn deze ambities weergegeven. In de linker kolom zijn de ambities geformuleerd, en in de rechter kolom is toegelicht op welke wijze deze in het categoriseringsproces tot uiting komen. De ambities en de gehanteerde werkwijze zijn in overeenstemming met de landelijke veiligheidsaanpak Duurzaam Veilig en diverse richtlijnen (CROW).

Ambitie	Uitgangspunt
Verbeteren verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig)	Een goed doordachte categorisering is de basis voor het ontwikkelen van een verkeers-veilig wegennet. Vanuit Duurzaam Veilig komt een aantal wensen naar voren die relevant zijn voor de categorisering: <ul style="list-style-type: none"> <li>– een voorkeur voor grote verblijfs-gebieden;</li> <li>– het combineren van de snelste route met de veiligste route;</li> <li>– het voorkómen van suboptimale situaties.</li> </ul>
Extra aandacht voor verkeersveiligheid fietsers	Controle op wegen waar het fietsnetwerk en ontsluitende routes samenvallen. Indien van toepassing moeten fietsvoorzieningen aanwezig of mogelijk zijn.
Integrale afweging tussen verkeersveiligheid, mobiliteit, comfort en leefbaarheid	In voorgaande ambities wordt veel nadruk gelegd op verkeersveiligheid. Er spelen echter ook andere belangen bij het bepalen van de functie van de weg. De belangen vanuit verkeersveiligheid, mobiliteit, comfort en leefbaarheid worden daarom allemaal meegenomen in de afweging.
Inrichting van de wegen volgens de richtlijnen van het waterschap en het CROW	Controle of het toepassen van het Algemeen Programma van Eisen Inrichting Wegen van het waterschap en de CROW-richtlijnen mogelijk blijft.

Met deze ambities wordt gestreefd naar een duurzaam wegennet met zowel een grote verkeersveiligheid als een goede verkeersafwikkeling.

Een instrument waarover het waterschap zelf beschikt is de categorisering van de wegen. Bij de categorisering is voor elke weg in het beheergebied aangegeven welke functie deze weg heeft: gebiedsontsluitingsweg type 1 of 2 dan wel erftoegangsweg type 1 of 2 (zie ook hoofdstuk 2). De toewijzing van deze functies is van groot belang, omdat de functie van de weg mede bepaalt welke eisen aan de inrichting worden gesteld.

Op basis van een onderzoek (VIA.nl, 2012) is in 2012 een kaart van de beoogde wegcategorisering opgesteld voor alle wegen van Hollandse Delta. Deze kaart is bij het voorbereiden van dit Wegenbeheerprogramma geactualiseerd en is als kaart A opgenomen in de kaartbijlage. Met de vaststelling van dit Wegenbeheerprogramma wordt derhalve tevens de nieuwe categorisering, zoals opgenomen op deze kaart, definitief vastgesteld.

De categorisering heeft in principe een tijdshorizon van 15 jaar. Het is echter denkbaar dat binnen deze periode sprake is van bepaalde (grote, ruimtelijke) ontwikkelingen aanpassing van de categorisering noodzakelijk maken. In dat geval wordt de categorisering tussentijds/partieel geactualiseerd.

#### Doelen planperiode:

1. Door het uitoefenen van invloed op derden zijn (beleids)kaders voor de bereikbaarheid realistisch en uitvoerbaar
2. De categorisering van de wegen is elke 5 jaar herzien

Prestatie-indicatoren:

De actualiteit van de categorisering

#### Uitvoering op hoofdlijnen

Beïnvloeding van beleidskaders op het gebied van bereikbaarheid vindt plaats via reguliere overlegcircuits met gemeenten, regio's, provincie en Rijk waarbij met name op het nationale niveau ook de Unie van Waterschappen een belangrijke rol speelt. Door een (pro)actieve houding en dito deelname aan werk- en stuurgroepen, zowel ambtelijk als bestuurlijk, kan meegestuurd worden in de uiteindelijke besluitvorming.

Hollandse Delta evalueert de categorisering elke 5 jaar, en wanneer het noodzakelijk blijkt de categorisering van de wegen tussentijds te actualiseren zal daarvoor een separaat planproces worden ingericht waarbij belanghebbenden worden betrokken.

## 6.3 Toetsen en inspecteren

### Doelen planperiode 2016-2021

Om de bereikbaarheid op het wegennet van Hollandse Delta te kunnen (blijven) garanderen is inzicht nodig in de verkeersintensiteiten op en de beschikbaarheid van de wegen. Op dit moment voert het waterschap structureel verkeersstellingen uit. Een jaarlijkse rapportage over (de ontwikkeling van) de verkeersintensiteiten is echter nog niet beschikbaar. Het telpuntennetwerk is nog niet volledig toegespitst op de (beoogde) categorisering. Daardoor kunnen nog geen trendmatige uitspraken worden gedaan over de ontwikkeling van de verkeersdruk in het algemeen en over de bereikbaarheid in het bijzonder. Voor de komende planperiode is dan ook voorzien in een evaluatie van het meetnet t.b.v. de verkeersintensiteit.

Zowel incidentele als planmatige afsluitingen van wegen (bijvoorbeeld door ongevallen of als gevolg van onderhoud) maken dat de bereikbaarheid van het gebied in het geding is. Zowel de duur als de omvang van de belemmering – volledig afgesloten, in één richting afgesloten, snelheidsbeperking – kunnen leiden tot voertuigverliesuren. Daarnaast moet ook een onderscheid gemaakt worden naar de verschillende verkeersdeelnemers (fietsers, openbaar vervoer, vrachtverkeer). Op dit moment is er nog onvoldoende inzicht in zowel het aantal afsluitingen als op het effect daarvan. Om meer te kunnen sturen op (een verbetering van) de beschikbaarheid zal dit inzicht in 2018 moeten zijn verbeterd.

Tot slot is het van belang om op de (middel)lange termijn inzicht te verkrijgen in de effecten van de verwachte mobiliteitsontwikkeling, zowel op de doorstroming op de wegen als op de staat van onderhoud. Ook dit is als doel voor de komende planperiode geformuleerd.



## Doelen planperiode:

1. Elk jaar is gerapporteerd over de verkeersintensiteit van het wegennet en de trendmatige ontwikkeling daarvan
2. In 2017 is het meetnet verkeerstellingen geëvalueerd
3. In 2018 is de beschikbaarheid van de wegen in beeld
4. In 2020 zijn de effecten van de mobiliteitsontwikkeling op de doorstroming en de staat van onderhoud berekend of ingeschat

### Prestatie-indicatoren:

- De beschikbaarheid van een bereikbaarheidsmonitor
- De beschikbaarheid van de evaluatierapportage m.b.t. het meetnet verkeerstellingen

## Uitvoering op hoofdlijnen

Het meetnet ten behoeve van de verkeersintensiteit wordt uiterlijk in 2017 geëvalueerd. Aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie wordt een meetplan ontwikkeld waarin locaties en frequenties voor structurele metingen worden vastgelegd. Dit meetplan moet zorgen voor een permanent inzicht in verkeersintensiteiten in het beheersgebied en brengt eventuele knelpunten in beeld. Het meetplan zal periodiek worden geëvalueerd. Omtrent de verkeersintensiteiten en de ontwikkelingen daarin zal tevens worden gerapporteerd in de jaarlijkse Waterwerken-rapportage.

Voorts is van belang dat de beschikbaarheid van wegen inzichtelijk is. Door het waterschap zullen werkzaamheden en incidenten van enige omvang die verkeersbelemmerend zijn verzameld worden en als geheel overzichtelijk beschikbaar gesteld worden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in o.a. voertuigverliesuren en verkeersdeelnemers.

De eventuele effecten van mobiliteitsgroei op de doorstroming komt deels naar voren uit de verkeersmodellen van de provincie en de Metropoolregio. Voor het landelijk gebied zijn deze modellen overigens grofmazig en zal veel afhangen van de bestaande verkeerstellingen. In het stedelijk gebied is meer sprake van fijnmazige modellen. Daarnaast speelt de problematiek van doorstroming veelal op kruispunten en beschikt het waterschap op basis van de gegevens uit verkeersregelinstallaties over specifieke kwaliteitsgegevens.

Door de verwachte mobiliteitsgroei met behulp van verkeersmodellen en verkeerstellingen door te rekenen wordt het mogelijk om op langere termijn inzicht te krijgen in de effecten van de mobiliteitsgroei en kan een vertaalslag gemaakt worden naar het onderhoudsprogramma en/of kunnen herinrichtingsmaatregelen worden bepaald. Waar mogelijk zal daarbij een combinatie worden gemaakt met maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

## 6.4 Verbeteren

### Doelen planperiode 2016-2021

De categorisering van de wegen is belangrijk om functie en gebruik goed op elkaar af te stemmen. Door verkeersstromen zodanig te geleiden dat gebruik wordt gemaakt van de meest optimale infrastructuur wordt de beschikbaarheid van het beheersgebied van Hollandse Delta zo goed mogelijk vergroot.

In het kader van dit Wegenbeheerprogramma is de categorisering van de waterschapswegen geactualiseerd (zie ook paragraaf 6.2). In onderstaand overzicht is weergegeven dat op dit moment nog niet alle wegen conform de geactualiseerde categorisering zijn ingericht. In totaal dient nog 46 km weg te worden ingericht conform de vastgestelde categorisering:

Categorie	Aantal km	Waarvan nog in te richten
Gebiedsontsluitingsweg type 1	5 km	0 km
Gebiedsontsluitingsweg type 2	44 km	12 km
Erftoegangsweg type 1	215 km	32 km
Erftoegangsweg type 2	1.001 km	2 km
<b>Totaal:</b>	<b>1.265 km</b>	<b>46 km</b>

Een overzicht van de aan te passen wegen/trajecten is opgenomen in Bijlage 3.

Het inrichten van de wegen conform de categorisering vindt plaats op het moment dat op de betreffende weg groot onderhoud wordt uitgevoerd (zie ook paragraaf 5.4). Gelet op de cyclus van het groot onderhoud zullen daardoor uiterlijk in het jaar 2035 alle wegen van Hollandse Delta zijn ingericht conform de categorisering.

Gemiddeld komt dit neer op ca. 2,5 km weg per jaar. Voor 2021, het einde van de planperiode 2017 – 2021, wordt dan ook als (tussen) doel opgenomen dat 12,5 km (5 jaar x 2,5 km) van de in totaal 46 km nog in te richten weg is ingericht conform de categorisering.

Conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte moet in 2040 een hoogwaardige ketenmobiliteit beschikbaar zijn in Nederland, waarin verschillende mobiliteitsnetwerken verbonden zijn via multimodale knooppunten en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Ook Hollandse Delta levert een bijdrage aan deze ketenmobiliteit, waarbij overigens moet worden opgemerkt dat deze bijdrage, gelet op de aard van het wegennet van het waterschap, veelal uit kleinschalige aanpassingen zal bestaan.

#### Doelen planperiode:

1. Van de 46 km nog aan te passen wegen is van 12,5 km de inrichting afgestemd op de categorisering
2. Er is bijgedragen aan optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken en door een goede afstemming tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling

#### Prestatie-indicatoren:

- Het aantal km nog aan te passen wegen waarvan de inrichting is afgestemd op de categorisering

#### Uitvoering op hoofdlijnen

Het inrichten van de wegen volgens de vastgestelde categorisering zal, conform de aanpak in het kader van de verkeersveiligheid (zie paragraaf 5.4), worden gecombineerd met het groot onderhoud aan de betreffende trajecten. Op deze wijze wordt ‘werk met werk’ gemaakt en wordt bespaard op de kosten.

Voor het leveren van een bijdrage aan optimale ketenmobiliteit zijn diverse mogelijkheden aanwezig:

- **Fietsnetwerken:** goede fietsvoorzieningen kunnen dienen als alternatief voor woon-werkroutes en daarmee het hoofdwegennet ontlasten. Fietspaden binnen het beheersgebied van Hollandse Delta sluiten aan op fietsnetwerken van de provincie en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). Dit wordt gefaciliteerd door middel van bewegwijzering. Voor verdere planvorming is Hollandse Delta afhankelijk van nieuwe beleidsplannen van de provincie en MRDH. Het waterschap zal als volwaardig partner fungeren in deze toekomstige plannen;
- **Verkeersmanagement:** op routeniveau worden alle verkeersregelinstallaties (VRI's) in beheer van het waterschap gekoppeld aan de Rotterdamse Verkeerscentrale. Op deze manier worden ze betrokken in regelscenario's (netwerkniveau) en de regionale verkeersregiekamer;
- **P&R:** vanuit oogpunt van de ketenmobiliteit zijn overstapplaatsen gewenst waar van vervoersmodaliteit gewisseld kan worden. Het waterschap heeft geen P&R-terreinen in beheer en onderhoud, maar wel enkele carpoolplaatsen. Bij enkele grote OV-haltes zijn er fietsparkeervoorzieningen. Wanneer haltes toegankelijk worden gemaakt moet het aanbieden van deze voorziening worden afgewogen in de planvorming;
- **Openbaar vervoer.** Hollandse Delta investeert niet in nieuwe OV-infrastructuur. Wel wordt de doorstroming van bussen geoptimaliseerd door middel van het prioriteren in VRI-regelingen. Wanneer bushaltes een behoorlijk reizigerspotentieel hebben worden deze beter toegankelijk gemaakt (verhoogd). Dit proces is reeds gaande.

## 6.5 Beheer en onderhoud

### Doelen planperiode 2016-2021

Het (fysieke) wegbeheer wordt primair gedefinieerd als “de zorg voor het blijven voldoen van alle verhardingen aan de wettelijke eisen en richtlijnen”. Het beheer en onderhoud van de verhardingen is dus een verplichting die de eigenaar heeft op basis van eerder genoemde wet- en regelgeving. Wettelijk is echter niet vastgelegd aan welke eisen de weguitrusting moet voldoen. De invulling kan daarom verschillen per eigenaar, maar is wel bepalend voor het aspect van de bereikbaarheid.

De invulling van het (planmatig) beheer en onderhoud wordt bij het waterschap niet alleen vanuit technisch oogpunt gedaan, maar ook benaderd vanuit de gewenste beschikbaarheid van de wegen. Afhankelijk van de situatie is het meer of minder acceptabel dat er “voertuigverliesuren” ontstaan bij het eventueel bezwijken van een weg en/of de uitvoering van het onderhoud. Hiermee kan het niet bereikbaar zijn van een bepaalde bestemming of gebied als een risico worden gezien in het kader van risicogestuurd wegbeheer.

In 2014 is Hollandse Delta gestart met het risicogestuurd beheer en onderhoud van objecten op basis van werkorders uit een onderhouds-beheerssysteem (het IBO-proces). De organisatie, de informatievoorziening en de kennis en vaardigheden van de betrokken medewerkers worden daartoe op peil gebracht. Ook zijn kaders en beleidsuitgangspunten ontwikkeld.

Deze planperiode wordt voor de feitelijke uitvoering van het noodzakelijke beheer en onderhoud de ingeslagen weg naar uitvoering op basis van risicoanalyses doorgezet. Onderhoud vindt dus niet standaard voor alle objecten op dezelfde wijze plaats; voor elk object wordt bepaald welke risico's kunnen optreden, hoe groot deze risico's zijn en welk onderhouds-regime daarbij hoort. Daarbij vindt een afweging plaats tussen de kwaliteit (in termen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid), de (levensduur) kosten en de risico's van het falen of bezwijken van objecten. Deze laatstgenoemde risico's staan het meest in relatie met de bereikbaarheid.

In het hoofdstuk Verkeersveiligheid zijn naast het onderhoud aan de wegverhardingen ook overige onderhoudswerkzaamheden genoemd zoals gladheidsbestrijding, vegen en het onderhoud aan wegmeubilair. Deze werkzaamheden dragen uiteraard ook bij aan de bereikbaarheid.

### Doelen planperiode:

1. Er wordt voldaan aan de zorgplicht voor het wegenbeheer zodat het onderhoud aan de wegverharding de bereikbaarheid zo min mogelijk belemmert
2. Het risicogestuurd objectenmanagement is volledig geïmplementeerd

### Prestatie-indicatoren:

- Het aantal voertuigverliesuren als gevolg van werkzaamheden op wegen van Hollandse Delta

### Uitvoering op hoofdlijnen

Voor zover bekend ontstaan er momenteel geen significante voertuigverliesuren ten gevolge van de onderhoudsstaat van wegen. De bereikbaarheid is bij het onderhoud van de meeste wegen bovendien goed te waarborgen door tijdelijke omleidingsroutes, zeker waar het de eftoegangswegen en fietspaden betreft. Bij onderhoud aan gebiedsontsluitingswegen kan dit een aandachtspunt zijn.

Als in 2018 de analyse naar de beschikbaarheid van de wegen gereed is (zie paragraaf 6.3) kunnen aan de hand daarvan eventuele extra maatregelen worden voorgesteld om het aantal voertuigverliesuren als gevolg van werkzaamheden aan wegen van Hollandse Delta terug te dringen.

# Deel II

---

## Dynamisch deel

# Uitvoeringsprogramma

# 7 Maatregelenprogramma

---

## 7.1 Inleiding

In het statisch deel van dit Wegenbeheerprogramma zijn de beleidskaders in beeld gebracht en zijn, uitgaande van de doelen voor de lange termijn, de doelen voor de planperiode 2016-2021 benoemd. Om het statisch deel ook echt statisch te houden is daarbij slechts op hoofdlijnen op de uitvoering van maatregelen ingegaan. Daarvoor is dit dynamisch deel bestemd.

Het dynamisch deel bevat per thema de maatregelpakketten die uitgevoerd moeten worden om – uiterlijk in 2021 – de in het statisch deel benoemde doelen voor de planperiode te kunnen behalen. Deze pakketten hebben het karakter van een “groslijst” die jaarlijks uitwerking behoeft. Bij deze jaarlijkse uitwerking kunnen, mits het bereiken van de doelen niet in gevaar komt, maatregelen worden geschrapt of worden vervangen door andere maatregelen. Desgewenst kunnen ook nieuwe maatregelen worden toegevoegd.

De (jaarlijkse) uitwerking van het maatregelenprogramma verloopt via:

- de Kadernota;
- de Programmabegroting;
- jaarplannen/afdelingsplannen.

### Kadernota

De Kadernota is een strategisch opgezet document dat financiële- en beleidskaders weergeeft. Behandeling van onderwerpen in de Kadernota vindt plaats op hoofdlijnen, waarbij een beperkt aantal prioriteiten en belangrijke wijzigingen in het beleid worden aangeduid. De financiële consequenties van het ontwerp-Wegenbeheerprogramma, nader uiteengezet in hoofdstuk 8, vormen input voor de Kadernota 2017.

### Programmabegroting

In de Programmabegroting wordt vastgelegd welke middelen nodig zijn voor het uitvoeren van geplande maatregelen en activiteiten. Dat geldt ook voor de maatregelen en activiteiten uit het Wegenbeheerprogramma. Met andere woorden: het waterschap realiseert doelen en maatregelen uit het Wegenbeheerprogramma door jaarlijks de begroting uit te voeren. De activiteiten en maatregelen uit dit Wegenbeheerprogramma zullen voor het eerst in de Programmabegroting 2017-2020 worden vertaald. Daarbij zijn de financiële kaders zoals nog vast te leggen in de Kadernota 2017 leidend.

### Jaarplannen/afdelingsplannen

Dit Wegenbeheerprogramma bevat ook voorstellen voor maatregelen en activiteiten die als “regulier werk” zijn te beschouwen, in die zin dat ze deel uitmaken van de reguliere werkzaamheden van afdelingen, teams en medewerkers. Voor dergelijke activiteiten, bijvoorbeeld het opstellen van een beleidsnota, dienen in jaarplannen/afdelingsplannen voldoende uren beschikbaar te zijn dan wel te komen.

### Maatregelenprogramma's per thema

In de paragrafen hieronder zijn per thema in tabelvorm de maatregelpakketten weergegeven. Hieruit wordt per doel duidelijk welke maatregel(en) nodig is/zijn om dat doel te kunnen bereiken. Ook is waar mogelijk een indicatie van de planning gegeven.

Per maatregel is voorts aangegeven of deze bestaand dan wel nieuw is. “Bestaand” wil zeggen dat de financiële consequenties (in termen van geld en/of uren) op dit moment reeds zijn verwerkt in Kadernota, Programmabegroting en/of jaarplannen.

“Nieuw” betekent dat de financiële consequenties bekend zijn (zie hoofdstuk 8), maar dat deze consequenties nog moeten worden opgenomen in Kadernota en Programmabegroting voor 2017 en verder.

Voor een aantal maatregelen is “P.M.” opgenomen. Van deze maatregelen zullen de financiële consequenties pas later in beeld (kunnen) worden gebracht, bijvoorbeeld omdat eerst nog nader onderzoek nodig is. Deze maatregelen worden pas later vertaald naar Kadernota en Programmabegroting.

## 7.2 Maatregelenprogramma per thema

**Calamiteitenzorg** *Lange-termijndoel: het waterschap treedt adequaat op bij dreiging van of acuut gevaar voor wegen in zijn beheer*

Onderwerp	Doelen planperiode	Maatregelen/activiteiten	Planning	Financiën
Calamiteitenzorg	– Het Incidentbestrijdingsplan Wegen is elke 4 jaar herzien	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Integraal herzien van het Incidentbestrijdingsplan Wegen (elke 4 jaar)</li> <li>2. Actualiseren van het Incidentbestrijdingsplan Wegen (jaarlijks)</li> <li>3. Opleiden, trainen en oefenen van de calamiteitenorganisatie</li> <li>4. Evalueren van oefeningen en daadwerkelijk opgetreden incidenten en/of calamiteiten</li> <li>5. Periodiek overleg en afstemming met veiligheidsregio's, Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten</li> </ol>	Planperiode Planperiode Planperiode Planperiode Planperiode	Bestaand Bestaand Bestaand Bestaand Bestaand

**Wegen en ruimte** *Lange-termijndoel: bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn de waterschapstaken (mede)sturend*

Onderwerp	Doelen planperiode	Maatregelen/activiteiten	Planning	Financiën
Wegen en ruimte	– In het kader van het watertoetsproces is tevens geadviseerd over aspecten ten aanzien van de wegentaak	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meenemen wegenaspecten (verkeersveiligheid, bereikbaarheid) bij uitvoering van het watertoetsproces op ruimtelijke plannen</li> <li>2. Reserveren ruimte voor bestaande en nieuwe wegen/fietspaden en bijbehorende voorzieningen in ruimtelijke plannen</li> </ol>	Planperiode Planperiode	Bestaand Bestaand

**Verkeersveiligheid** *Lange-termijndoel: de aanpak van de verkeersveiligheid zorgt voor een reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden naar evenredigheid van de landelijke doelstellingen*

Onderwerp	Doelen planperiode	Maatregelen/activiteiten	Planning	Financiën
Normen en kaders	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Door het uitoefenen van invloed op derden zijn (beleids)kaders voor de verkeersveiligheid realistisch en uitvoerbaar</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deelnemen aan Werkgroep en Commissie Wegen (Unie van Waterschappen)</li> <li>2. Deelnemen aan relevante overlegcircuits op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau</li> <li>3. Deelnemen aan vakinhoudelijke werkgroepen zoals CROW en SWOV</li> <li>4. Pro-actief volgen van de totstandkoming van beleidskaders van andere overheden en indien nodig (bestuurlijk) reageren en/of onderwerpen agenderen</li> <li>5. Actualiseren van het Algemeen Programma van Eisen Inrichting Wegen (jaarlijks)</li> </ol>	Planperiode Planperiode  Planperiode Planperiode  Planperiode	Bestaand Bestaand  Bestaand Bestaand  Bestaand
Toetsen en inspecteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elk jaar is gerapporteerd over de verkeersveiligheid van het wegengereedte en de trendmatige ontwikkeling daarvan</li> <li>– In 2017 zijn nut en noodzaak van een eigen, aanvullende verkeersveiligheidsanalyse onderzocht</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Actief volgen van ontwikkelingen ten aanzien van de (landelijke) ongevallenregistratie</li> <li>7. Opstellen verkeersveiligheidsmonitor en opnemen uitkomsten in de Waterwerken-rapportage (jaarlijks)</li> <li>8. Uitvoeren onderzoek naar nut en noodzaak van eigen, aanvullende analysemethoden (o.a. verkeersveiligheidsaudits, STAR-methodiek)</li> </ol>	Planperiode  Planperiode  2016-2017	Bestaand  Bestaand  Nieuw
Verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden is t.o.v. 2005 met ten minste 39% respectievelijk 34% gedaald</li> <li>– Het % wegen dat is ingericht conform de Basiskennmerken wegontwerp is van 86% gestegen tot ten minste 90%</li> <li>– Nieuwe black spots zijn binnen 3 jaar opgelost</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>9. Uitvoeren maatregelen m.b.t. de Duurzaam Veilige inrichting van de wegen conform de Basiskennmerken wegontwerp</li> <li>10. Uitvoeren overige (fysieke) maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid</li> <li>11. Uitvoeren maatregelen m.b.t. gedragsbeïnvloeding</li> <li>12. Bijdragen aan regionale/landelijke campagnes op het gebied van verkeersveiligheid</li> <li>13. Stimuleren samenwerking met partijen die zich (plaatselijk) verbonden voelen met verkeersveiligheid (o.a. lokale ondernemers, scholen)</li> <li>14. Uitvoeren maatregelen om nieuwe ‘black spots’ binnen 3 jaar op te lossen</li> </ol>	Planperiode  Planperiode  Planperiode Planperiode  Planperiode Planperiode	Nieuw  P.M.  P.M. Bestaand  P.M. P.M.
Beheer en onderhoud	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Er wordt voldaan aan de zorgplicht voor het wegenbeheer zodat de kwaliteit van de wegverharding niet leidt tot verkeersonveilige situaties</li> <li>– Het risicogestuurd objectenmanagement is volledig geïmplementeerd</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>15. Opstellen, evalueren en actualiseren van beheer- en onderhoudsplannen</li> <li>16. Uitvoeren onderhoudsmaatregelen conform de beheer- en onderhoudsplannen</li> <li>17. Actualiseren beheerregister wegen</li> <li>18. Verder implementeren risicogestuurd inspecteren, beheren en onderhouden:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– doorontwikkelen en/of bijhouden onderhoudsconcepten in Maximo</li> <li>– opstellen en bijhouden inspectieplan Wegen</li> <li>– optimaliseren actueel inzicht in kosten, risico's en prestaties</li> <li>– up-to-date houden risicoanalyses</li> <li>– optimaliseren onderhoudskosten</li> </ul> </li> </ol>	Planperiode Planperiode  Planperiode Planperiode	Bestaand Nieuw  Bestaand Bestaand

**Bereikbaarheid** *Lange-termijndoel: het wegareaal is robuust en toekomstbestendig zodat het gebied optimaal ontsloten is en de mobiliteitsvraag van de gebruiksfuncties zo goed mogelijk gefaciliteerd is*

Onderwerp	Doelen planperiode	Maatregelen/activiteiten	Planning	Financiën
Normen en kaders	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Door het uitvoeren van invloed op derden zijn (beleids)kaders voor de bereikbaarheid realistisch en uitvoerbaar</li> <li>– De categorisering van de wegen is actueel</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deelnemen aan Werkgroep en Commissie Wegen (Unie van Waterschappen)</li> <li>2. Deelnemen aan relevante overlegcircuits op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau</li> <li>3. Pro-actief volgen van de totstandkoming van beleidskaders van andere overheden en indien nodig (bestuurlijk) reageren en/of onderwerpen agenderen</li> <li>4. Evalueren vigerende categorisering (elke 5 jaar) en de categorisering indien nodig actualiseren/herzien</li> </ol>	<p>Planperiode Planperiode</p> <p>Planperiode</p> <p>Planperiode</p>	<p>Bestaand Bestaand</p> <p>Bestaand</p> <p>Bestaand</p>
Toetsen en inspecteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elk jaar is gerapporteerd over de verkeersintensiteit van het wegareaal en de trendmatige ontwikkeling daarvan</li> <li>– In 2017 is het meetnet verkeerstellingen geëvalueerd</li> <li>– In 2018 is de beschikbaarheid van de wegen in beeld</li> <li>– In 2020 zijn de effecten van de mobiliteitsontwikkeling op de doorstroming en de staat van onderhoud berekend of ingeschat</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Opstellen bereikbaarheidsmonitor en opnemen uitkomsten in de Waterwerken-rapportage (jaarlijks)</li> <li>6. Uitvoeren verkeerstellingen</li> <li>7. Uitvoeren evaluatie meetnet verkeerstellingen</li> <li>8. In beeld brengen beschikbaarheid van de wegen (o.a. voertuigverlies-uren)</li> <li>9. Uitvoeren analyse m.b.t. de mobiliteitsontwikkeling op de wegen en de consequenties voor de staat van onderhoud en de bereikbaarheid (op basis van verkeersmodellen en –tellingen)</li> </ol>	<p>Planperiode</p> <p>Planperiode 2016-2017 2016-2018 2016-2020</p>	<p>Bestaand</p> <p>Bestaand Nieuw Nieuw Nieuw</p>
Verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Van de 46 km nog aan te passen wegen is van 12,5 km de inrichting afgestemd op de categorisering</li> <li>– Er is bijgedragen aan optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken en door een goede afstemming tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>10. Uitvoeren maatregelen om wegen in te richten conform de vastgestelde categorisering</li> <li>11. Uitvoeren overige (fysieke) maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid</li> <li>12. Optimaliseren van fietsnetwerken in overleg met provincie en Metropoolregio</li> <li>13. Continueren inzet op routing van specifieke doelgroepen (vrachtwagens, fietsers, openbaar vervoer)</li> <li>14. Koppelen beheer VRI's (verkeersregelinstallaties) aan Rotterdamse Verkeerscentrale</li> <li>15. Opstellen en implementeren verkeersregelscenario's (waaronder het prioriteren van bussen)</li> <li>16. Afwegen aanleg fietsparkeervoorzieningen bij carpoolplaatsen en bij (toegankelijk maken van) openbaar-vervoerhaltes</li> </ol>	<p>Planperiode</p> <p>Planperiode Planperiode Planperiode</p> <p>Planperiode</p> <p>Planperiode</p> <p>Planperiode</p>	<p>Nieuw</p> <p>P.M. Bestaand Bestaand</p> <p>Bestaand</p> <p>Bestaand</p> <p>Bestaand</p>
Beheer en onderhoud	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Er wordt voldaan aan de zorgplicht voor het wegenbeheer zodat het onderhoud aan de wegverharding de bereikbaarheid zo min mogelijk belemmert</li> <li>– Het risicogestuurd objectenmanagement is volledig geïmplementeerd</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>17. Opstellen, evalueren en actualiseren van beheer- en onderhoudsplannen</li> <li>18. Uitvoeren onderhoudsmaatregelen conform de beheer- en onderhoudsplannen</li> <li>19. Actualiseren beheerregister wegen</li> <li>20. Verder implementeren risicogestuurd inspecteren, beheren en onderhouden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– doorontwikkelen en/of bijhouden onderhoudsconcepten in Maximo</li> <li>– opstellen en bijhouden inspectieplan Wegen</li> <li>– optimaliseren actueel inzicht in kosten, risico's en prestaties</li> <li>– up-to-date houden risicoanalyses</li> <li>– optimaliseren onderhoudskosten</li> </ul> </li> </ol>	<p>Planperiode Planperiode</p> <p>Planperiode Planperiode</p>	<p>Bestaand Nieuw</p> <p>Bestaand Bestaand</p>



# 8 Financiële aspecten

Voor de uitvoering van de maatregelen en activiteiten die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven wordt voor een groot deel gebruik gemaakt van bestaande middelen (geld en capaciteit) die reeds beschikbaar zijn in begroting en meerjarenramingen.

Om de doelen uit het Statisch deel te kunnen behalen zijn echter ook maatregelen benoemd waarvan de financiële consequenties nog (geheel of gedeeltelijk) moeten worden doorvertaald naar Kadernota en Programmabegroting. Deze maatregelen, in de tabellen van paragraaf 7.2 aangeduid als “Nieuw”, zijn hieronder weergegeven en bestaan uit drie onderdelen:

- een aantal onderzoeksmaatregelen;
- maatregelen ten aanzien van de inrichting van de wegen;
- maatregelen ten aanzien van het onderhoud aan de wegen (wegverhardingen).

## Onderzoeksmaatregelen

Diverse maatregelen betreffen onderzoeken die zullen worden uitbesteed. Deze onderzoeksmaatregelen en de financiële consequenties (voor de exploitatie) zijn weergegeven in de tabel hiernaast:

Maatregel	Financiële consequenties
Uitvoeren onderzoek naar nut en noodzaak van eigen, aanvullende analysemethoden (o.a. verkeersveiligheidsaudits, STAR-methodiek)	Kosten uitbesteden onderzoek: – 2017: € 20.000
Uitvoeren evaluatie meetnet verkeerstellingen	Kosten uitbesteden onderzoek: – 2017: € 10.000
In beeld brengen beschikbaarheid van de wegen (o.a. voertuigverliesuren)	Kosten uitbesteden onderzoek: – 2017: € 10.000 – 2018: € 15.000
Uitvoeren analyse m.b.t. de mobiliteitsontwikkeling op de wegen en de consequenties voor de staat van onderhoud en de bereikbaarheid (op basis van verkeersmodellen en -tellingen)	Kosten uitbesteden onderzoek: – 2018: € 5.000 – 2019: € 25.000 – 2020: € 10.000

## Inrichting van de wegen

Tijdens een bestuurlijke workshop die in het kader van de voorbereiding van het Wegenbeheerprogramma is georganiseerd is gesproken over het inrichten van de wegen conform de categorisering en met de daarbij behorende Basiskenmerken (Duurzaam Veilig). Bij deze inrichting wordt onderscheid gemaakt in gebieden en trajecten.

Maatregelen in gebieden betreffen onder meer het toepassen van verkeersplateaus en het aanpassen van voorrangregels. Dit zijn kleinschalige aanpassingen. Op trajecten zijn grotere aanpassingen nodig. Een voorbeeld hiervan is het volledig ‘ombouwen’ van een gebieds-ontsluitingsweg naar een erftoegangsweg type 1.

Bijlage 3 bevat een overzicht van de aan te passen trajecten. Gelet op de omvang en mate van detail is geen overzicht opgenomen van de aanpassingen in de gebieden.

Van de benodigde aanpassingen in de gebieden en op de trajecten zijn de kosten geraamd. Op basis van deze kostenramingen is een overzicht opgesteld van de gemiddelde jaarlijkse investeringen. Deze kostenramingen zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat de inrichting van gebieden en trajecten wordt gecombineerd met groot onderhoud. Uitgaande van deze aanpak zullen, gelet op de cyclus van het groot onderhoud, uiterlijk in het jaar 2035 alle wegen Duurzaam Veilig zijn ingericht conform de categorisering.

Onderstaand een samenvatting van de gemiddelde jaarlijkse investering (prijspeil 2015):

Benodigde aanpassingen	Gemiddelde jaarlijkse investering 2017 – 2035
Trajecten / gebiedsontsluitingswegen	€ 205.395
Trajecten / erftoegangswegen	€ 119.526
Gebieden	€ 294.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 618.921</b>

Aldus bedraagt de totale investering (afgerond) 19 jaar x € 618.921 = € 11.759.500.

Hieronder is een overzicht opgesteld van de kapitaallasten tot en met het jaar 2021 (het einde van de planperiode van het Wegenbeheerprogramma) die uit bovenstaande gemiddelde jaarlijkse investering voortvloeien:

	Jaar uitvoering:	Kapitaallasten per boekjaar:			
		2018	2019	2020	2021
<b>Investering: € 618.921 (2017-2035)</b>	2017	€ 55.564	€ 54.333	€ 53.102	€ 51.870
	2018		€ 55.564	€ 54.333	€ 53.102
	2019			€ 55.564	€ 54.333
	2020				€ 55.564
	<b>Totaal</b>	<b>€ 55.564</b>	<b>€ 109.898</b>	<b>€ 162.999</b>	<b>€ 214.870</b>

Zoals gezegd zullen de inrichtingswerkzaamheden worden gecombineerd met het groot onderhoud aan wegen. Gelet op de momenteel gehanteerde onderhoudssystematiek (CROW, toestandsafhankelijk onderhoud) is echter maar voor twee jaar met zekerheid vooruit te plannen welke wegen concreet worden onderhouden. De daadwerkelijk aan te passen trajecten zullen daarom van jaar tot jaar in de Programmabegroting worden opgenomen; voor het eerst in de Programmabegroting 2017 (voor de jaren 2017 en 2018). Daarna zal de opgave jaarlijks met de eerstvolgende jaarschijf worden aangevuld. Hierbij zal telkens de prijsindexatie worden beschouwd.

Voor de overige jaarschijven geldt de eerder genoemde gemiddelde jaarlijkse investering als uitgangspunt, met de totaal benodigde investering (€ 11.759.500) als kaderstellende opgave.

### Onderhoud van de wegen

Tijdens genoemde bestuurlijke workshop is aan de hand van de CROW-systematiek ook gesproken over het onderhoud van de wegen c.q. het kwaliteitsniveau van de wegverhardingen. Zie Bijlage 2 voor een toelichting daarop.

Aansluitend op de workshop zijn ten aanzien van het kwaliteitsniveau vier scenario's doorgerekend, met het maximaal toegestane percentage D (zeer slecht) in 2021 én gedurende de zes daarop volgende jaren als variabele:

Varianten maximaal toegestaan % kwaliteitsniveau D				
Wegtype	Basis	Meer aandacht voor fietspaden	'Uitslag workshop'	Aanvullend generiek
GOW	5	5	6	10
ETW-1	10	10	6	10
ETW-2	15	15	6	10
Fietspaden	10	10	6	10

De financiële consequenties van deze vier scenario's zijn als volgt:

*Variant 'Basis'*

Budgetten variant 'Basis' (in €)					
	GOW	ETW-1	ETW-2	Fietspaden	Totaal
2016-2021	846.000	686.000	3.405.000	31.000	4.968.000
2022-2025	532.000	1.649.000	4.788.000	585.000	7.554.000
<b>Totaal</b>	7.204.000	10.712.000	39.582.000	2.526.000	60.024.000
gem 1-10 jr	720.000	1.071.000	3.958.000	253.000	6.002.000
gem./jaar m <sup>2</sup>	1,10	0,81	1,02	0,35	0,91

*Variant 'Meer aandacht voor fietspaden'*

Budgetten variant 'Meer aandacht voor fietspaden' (in €)					
	GOW	ETW-1	ETW-2	Fietspaden	Totaal
2016-2021	846.000	686.000	3.405.000	72.000	5.009.000
2022-2025	532.000	1.649.000	4.788.000	585.000	7.554.000
<b>Totaal</b>	7.204.000	10.712.000	39.582.000	2.772.000	60.270.000
gem 1-10 jr	720.000	1.071.000	3.958.000	277.000	6.026.000
gem./jaar m <sup>2</sup>	1,10	0,81	1,02	0,39	0,92

*Variant 'Uitslag workshop'*

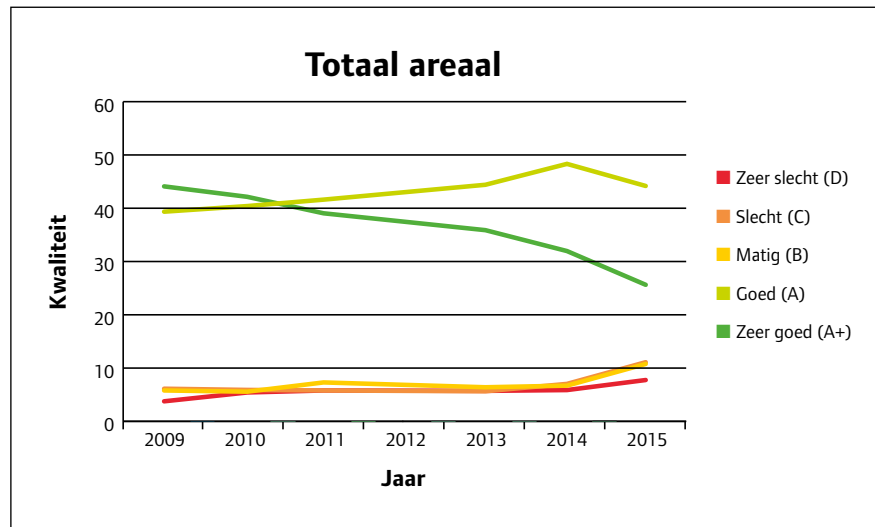
Budgetten variant 'Uitslag workshop' (in €)					
	GOW	ETW-1	ETW-2	Fietspaden	Totaal
2016-2021	819.000	755.000	4.309.000	69.000	5.952.000
2022-2025	553.000	1.596.000	4.150.000	564.000	6.863.000
<b>Totaal</b>	7.126.000	10.914.000	42.454.000	2.670.000	63.164.000
gem 1-10 jr	713.000	1.091.000	4.245.000	267.000	6.316.000
gem./jaar m <sup>2</sup>	1,08	0,83	1,09	0,37	0,96

*Variant 'Aanvullend generiek'*

Budgetten variant 'Aanvullend generiek' (in €)					
	GOW	ETW-1	ETW-2	Fietspaden	Totaal
2016-2021	766.000	686.000	3.937.000	31.000	5.420.000
2022-2025	489.000	1.649.000	4.362.000	585.000	7.085.000
<b>Totaal</b>	6.552.000	10.712.000	41.070.000	2.526.000	60.860.000
gem 1-10 jr	655.000	1.071.000	4.107.000	253.000	6.086.000
gem./jaar m <sup>2</sup>	1,00	0,81	1,06	0,35	0,93

De berekende bedragen zijn de benodigde budgetten voor groot en klein onderhoud. De prijzen waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd zijn gebaseerd op prijspeil mei 2015. Uit de berekeningen blijkt dat de benodigde budgetten elkaar in de diverse onderhoudsscenario's weinig ontlopen; het verschil tussen het 'goedkoopste' scenario (Basis) en het 'duurste' scenario ('Uitslag workshop') bedraagt € 314.000 per jaar.

In 2015 was voor het asfaltonderhoud een budget beschikbaar van € 3.349.078. Het verschil tussen het huidige budget en de hierboven genoemde, jaarlijks benodigde budgetten (variërend van € 6.002.000 tot € 6.316.000) is aanzienlijk. Bij een gelijkblijvend budget zal het kwaliteitsniveau van de wegverhardingen dan ook gaan teruglopen. Gemeten over de periode 2009 – 2015 kondigt deze trend zich reeds aan; de percentages A+ en A dalen, terwijl de percentages B, C en D beginnen te stijgen:



(zie voor informatie per type weg Bijlage 2)

Omdat het niet opportuun is het jaarlijks budget voor het asfaltonderhoud nu met € 3 miljoen te verhogen, zal voor het uitvoeren van het onderhoud aan het asfalt de volgende onderhoudsstrategie worden gevolgd:

- het beschikbare budget wordt in eerste instantie aangewend voor de belangrijkste wegen (de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen type 1) alsmede voor de fietspaden;
- het dan nog resterende budget wordt aangewend voor de erftoegangswegen type 2.

Op deze wijze kan op de belangrijkste wegen en op de fietspaden een kwaliteitsniveau worden gerealiseerd waarbij het percentage D (zeer slecht) niet hoger is dan 6%. Dat geldt zowel voor de komende planperiode (t/m 2021) als voor de daarop volgende planperiode.

Op de erftoegangswegen type 2, die met 1.001 km het grootste aandeel in het wegenareaal van Hollandse Delta vormen, zal het kwaliteitsniveau echter afnemen. Daarom zal onderzocht worden of met behulp van 'slim' /risicogestuurd onderhoud bespaard kan worden op het totale onderhoudsbudget, zodat middelen worden vrijgespeeld voor het onderhoud aan de erftoegangswegen type 2, met als doel het percentage D ook op deze wegen zo laag mogelijk te houden.

Of, en zoja hoeveel, er bespaard kan worden is op dit moment nog niet in te schatten. Teneinde de stijging van het percentage D op de erftoegangswegen type 2 enigszins tegen te gaan, alsmede gelet op de reeds in gang gezette trend van een dalend kwaliteitsniveau van de wegverhardingen, wordt het onderhoudsbudget dan ook structureel met € 0,5 miljoen per jaar verhoogd. Om een gelijkmatige tariefontwikkeling te bewerkstelligen zal daartoe gedurende de eerste vier jaren (2017-2020) een onttrekking aan de reserve worden gedaan.

## Totaaloverzicht financiële consequenties Wegenbeheerprogramma

Onderstaande tabel bevat een totaaloverzicht van de financiële consequenties van het Wegenbeheerprogramma 2016-2021 alsmede een indicatie van de consequenties voor het tarief van de wegenheffing:

Omschrijving	2017	2018	2019	2020	2021
Kosten uitbesteding onderzoeksmaatregelen	€ 40.000	€ 20.000	€ 25.000	€ 10.000	€ 0
Extra budget onderhoud asfaltverhardingen	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
Waarvan uit reserve	- € 400.000	- € 300.000	- € 200.000	- € 100.000	€ 0
Kapitaallasten investeringen (Duurzaam Veilig) inrichten wegen conform categorisering	€ 0	€ 55.564	€ 109.898	€ 162.999	€ 214.870
<b>Totaal</b>	<b>€ 140.000</b>	<b>€ 275.564</b>	<b>€ 434.898</b>	<b>€ 572.999</b>	<b>€ 714.870</b>
Consequenties tarief wegenheffing (cumulatief t.o.v. 2016)	+ 1,5%	+ 2,9%	+ 4,5%	+ 5,8%	+ 7,3%



## Bijlagen en kaarten

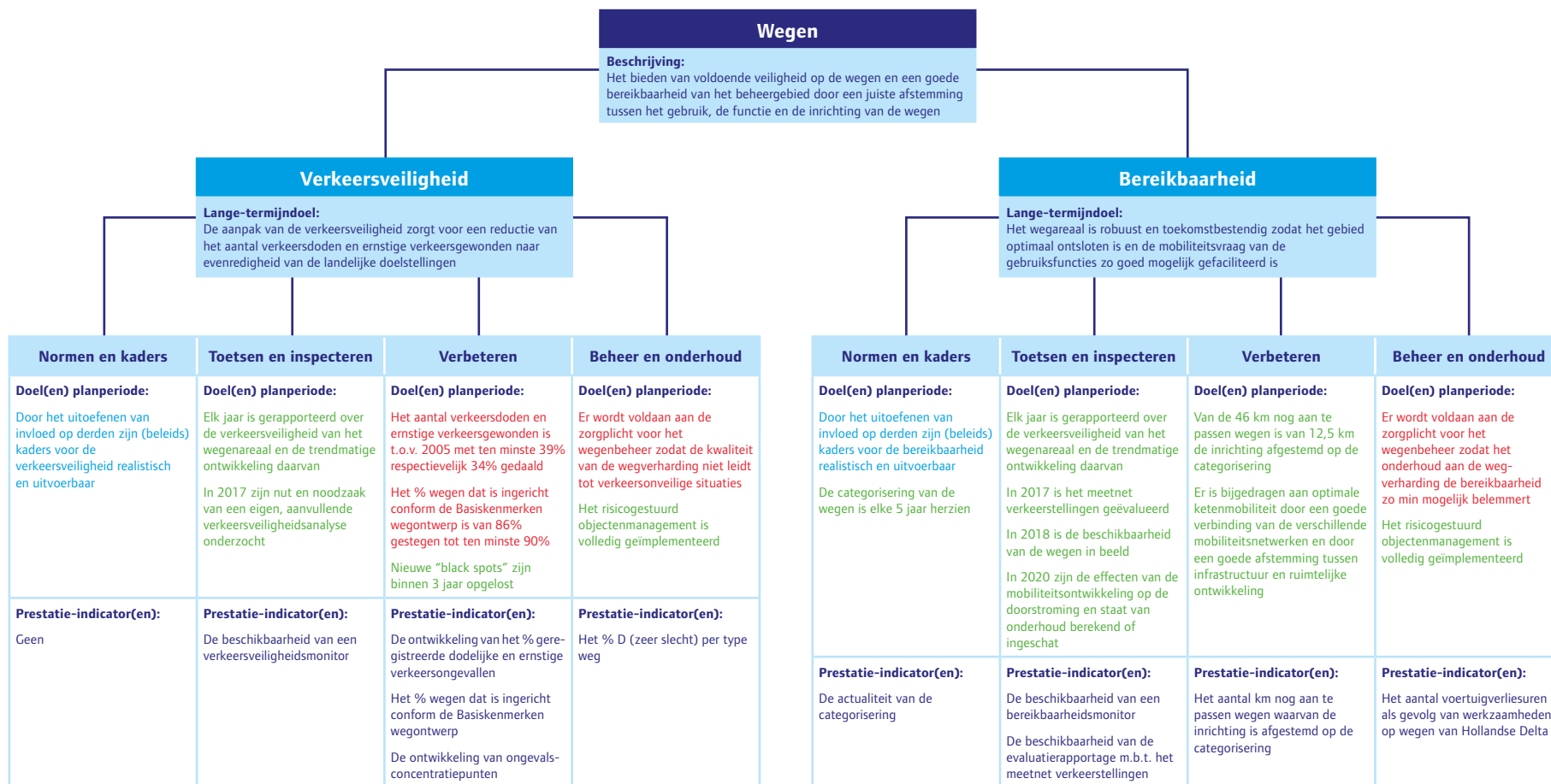
# Bijlagen

---

## Lijst van bijlagen:

1. Doelenboom Wegenbeheerprogramma 2016-2021
2. Toelichting wegbeheersystematiek CROW
3. Overzicht aan te passen wegen (categorisering)

# Bijlage 1 – Doelenboom Wegenbeheerprogramma 2016-2021



**rood** = wettelijke verplichting, bestuursakkoord etc.  
**groen** = eigen ambitie WSHD  
**blauw** = beïnvloeding van derden

indien geen jaartal is genoemd geldt de doelstelling voor het jaar 2021  
 indien geen % is genoemd geldt 100%



# Bijlage 2 – Toelichting wegbeheersystematiek CROW

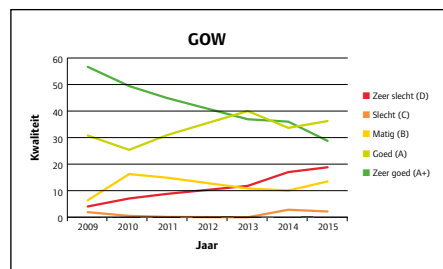
De onderhoudssystematiek van het CROW (kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) wordt door 92% van de Nederlandse wegbeheerders, waaronder alle provincies en wegbeherende waterschappen, gehanteerd.

## Inspecties en beoordeling inspectieresultaten

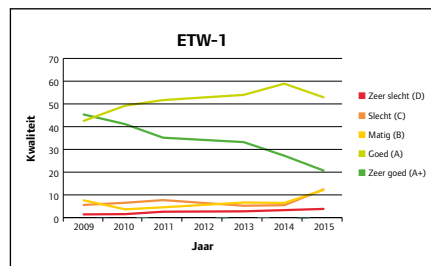
Binnen de systematiek van het CROW worden de wegen en fietspaden van het waterschap jaarlijks onderworpen aan een inspectie. Op basis van de inspectieresultaten wordt aan het kwaliteitsniveau van de wegverharding een van de volgende kwaliteitsniveau's toegekend:

- A+ / zeer goed = geen onderhoud nodig
- A / redelijk tot goed = onderhoud is pas na 5 jaar nodig
- B / matig = binnen 3 tot 5 jaar is onderhoud nodig
- C / slecht = binnen 2 jaar is onderhoud nodig
- D / zeer slecht = onderhoud is direct nodig

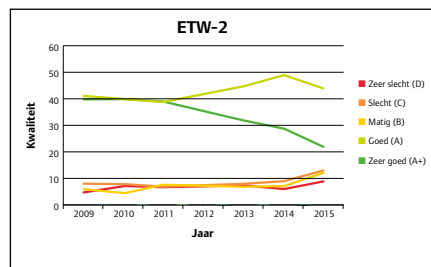
Het verloop van de verschillende kwaliteitsniveau's is, per type weg en gemeten over de periode 2009-2015, weergegeven in de volgende figuren:



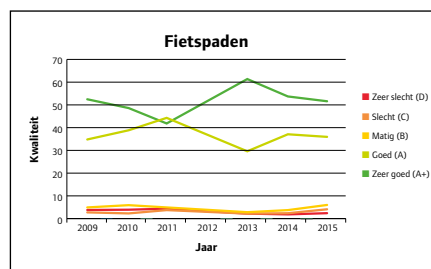
*Kwaliteitsverloop gebiedsontsluitingswegen*



*Kwaliteitsverloop erfdoorgangswegen type 1*

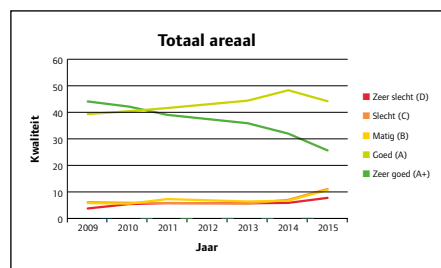


*Kwaliteitsverloop erfdoorgangswegen type 2*

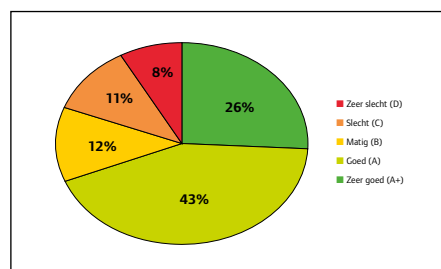


*Kwaliteitsverloop fietspaden*

Het kwaliteitsverloop van het **totale wegenareaal** en de **kwaliteitsverdeling** voor het meest recente jaar (2015) zijn hieronder weergegeven:



*Kwaliteitsverloop 2009-2015  
totale areaal*



*Kwaliteitsverdeling 2015  
totale areaal*

### Benchmark

In onderstaande figuur\* wordt het kwaliteitsniveau van de wegen van Hollandse Delta (op basis van de inspecties 2015) afgezet tegen het kwaliteitsniveau dat normaalgesproken, in geval van een “goed en evenwichtig onderhouden wegennet” conform de CROW-systematiek, verwacht mag worden:

Kwaliteitsbeoordeling	Planjaar	Waterschap Hollandse Delta		Evenwichtig onderhouden areaal
		Oude categorisering	Nieuwe categorisering	
Zeer slecht – D	0	8%	7%	0
Slecht – C	1-2	11%	11%	10
Matig – B	3-5	12%	11%	15
Redelijk tot goed – A	> 5	43%	45%	55
Zeer goed – A+	Geen schade	26%	26%	20

Hieruit blijkt dat de kwaliteit van het areaal wegverhardingen van Hollandse Delta ongeveer vergelijkbaar is met dat van een evenwichtig onderhouden wegennet, met uitzondering van het percentage D (zeer slecht).

In 2015 heeft Hollandse Delta, op basis van de inspecties 2014, een korte benchmark uitgevoerd naar het kwaliteitsniveau van de wegen. De uitkomsten daarvan zijn hieronder weergegeven, waarbij de gegevens van andere wegbeheerders zijn geanonimiseerd:

Wegbeheer	% A+ en A	% B	% C en D
Hollandse Delta	79	9	12
Waterschap X	79	9	12
Waterschap Y	73 (verdeling onbekend)		27
Waterschap Z	75	16	9
Gemeente A	91	3	6
Gemeente B	64	4	32
Gemeente C**	81	5	14
Gemeente D**	78	9	13

*\*\*gemeenten die tevens wegen in het buitengebied beheren*

### Van inspectieresultaten naar onderhoudsmaatregelen

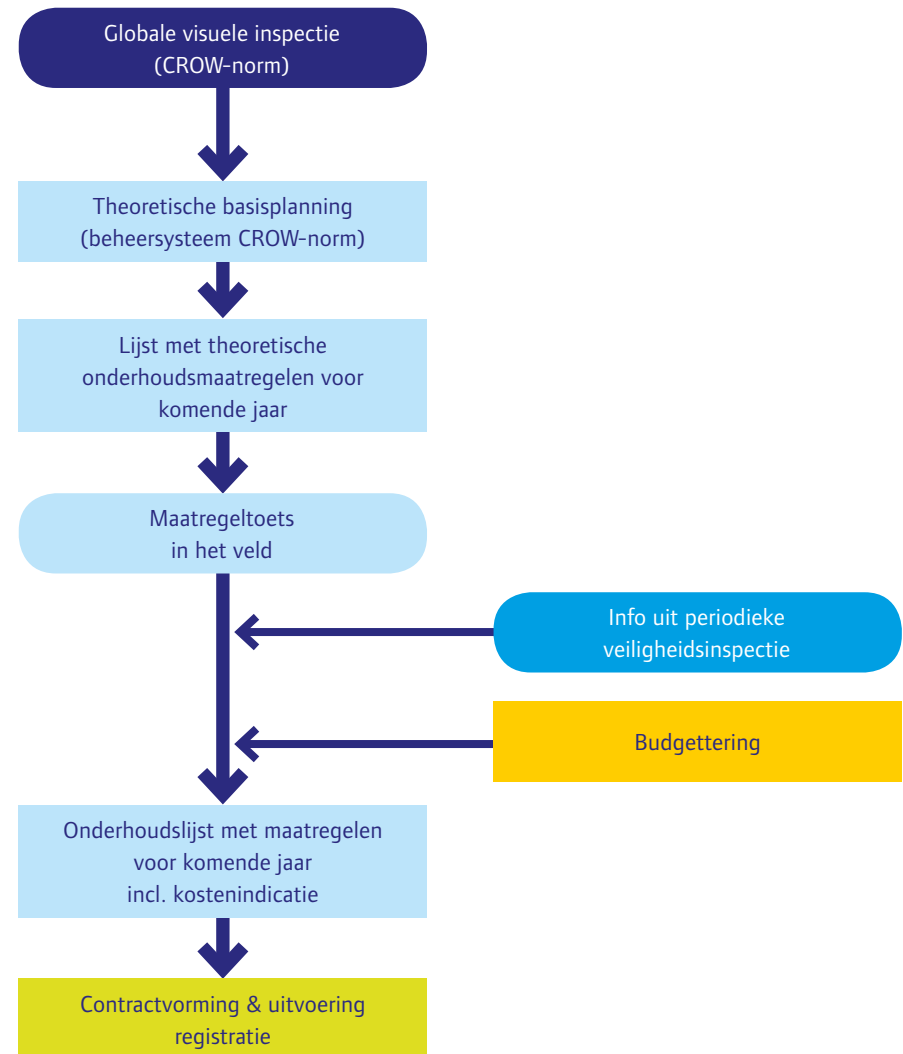
Elk jaar wordt, op basis van de inspectieresultaten en met behulp van het beheersysteem dg Dialog, een ‘basisplanning’ gemaakt van alle in theorie benodigde werkzaamheden. Dit levert een lijst op met (theoretische) onderhoudsmaatregelen voor het daarop volgende jaar.

*\*Bron: Rapportage “Onderhoudsscenario’s Wegenbeheerprogramma”, Grontmij, 13 januari 2016*

Deze lijst wordt vervolgens in het veld getoetst (de zogenaamde 'maatregeltoets') en daarna wordt, mede op basis van informatie uit de periodieke veiligheidsinspecties en de beschikbare budgetten, de onderhoudslijst met maatregelen inclusief kostenindicatie opgesteld. Op basis van deze lijst vindt contractvorming plaats, waarna de werkzaamheden worden uitgevoerd.

### Kapitaalvernietiging

De CROW-systematiek is erop gebaseerd dat onderhoud aan asfaltverhardingen met kwaliteitsniveau D (zeer slecht) direct wordt uitgevoerd. Wanneer dit onderhoud toch wordt uitgesteld, zal later een 'zwaardere' en daarmee ook duurdere maatregel noodzakelijk zijn. Dit wordt kapitaalvernietiging genoemd.



## Bijlage 3 – Overzicht aan te passen wegen (categorisering)

Wegnaam	Gemeente	Lengte	Type oud	Type nieuw
<b>Goeree-Overflakkee</b>		<b>km</b>		
Vrijheidsweg-Groeneweg	Goeree-Overflakkee	4	GOW	ETW-1
Molendijk-Geldersedijk	Goeree-Overflakkee	3,5	GOW	ETW-1
Schaapsweg	Goeree-Overflakkee	2	GOW	ETW-1
Langeweg (Ooltgensplaat)	Goeree-Overflakkee	3,75	GOW	ETW-1
Groeneweg (Nieuwe Tonge)	Goeree-Overflakkee	2,5	ETW-1	ETW-1
Oudelandsdijk (Nieuwe Tonge)	Goeree-Overflakkee	0,5	ETW-1	ETW-1
Oudelandsdijk (Sommelsdijk)	Goeree-Overflakkee	2	GOW	GOW
Korteweg (Stellendam)	Goeree-Overflakkee	0,5	GOW	GOW
	<i>Subtotaal GO</i>	<i>18,75</i>		

<b>IJsselmonde</b>		<b>km</b>		
Rotterdamseweg deel II	Ridderkerk	3,5	GOW	GOW
Achterambachtseweg	Hendrik-Ido-Ambacht	1,7	ETW-1	ETW-2
	<i>Subtotaal IJS</i>	<i>5,2</i>		

Wegnaam	Gemeente	Lengte	Type oud	Type nieuw
<b>Hoeksche Waard</b>		<b>km</b>		
Klein Zuidbeijerlandschedijk/Ronduitweg	Korendijk	3	GOW	GOW
Noord-Achterweg - Korteweg	Korendijk/Cromstrijen	2	GOW	GOW
Hoekseweg	Strijen	4,5	GOW	ETW-1
Molendijk (Puttershoek - 's Gravendeel)	Binnenmaas	2,75	ETW-1	ETW-1
Reedijk	Binnenmaas	0,25	GOW	GOW
	<i>Subtotaal HW</i>	<i>12,5</i>		

<b>Voorne-Putten</b>		<b>km</b>		
Nieuwe Achterweg	Westvoorne	1	GOW	GOW
Vleerdamsedijk	Westvoorne	1,3	ETW-1	ETW-1
Noorddijk	Hellevoetsluis	1,8	GOW	ETW-1
Rijksstraatweg	Brielle	3,5	ETW-1	ETW-1
Ravenseweg	Hellevoetsluis	1,4	ETW-1	ETW-1
	<i>Subtotaal VP</i>	<i>9</i>		

<b>TOTAAL (afgerond)</b>		<b>46</b>		
--------------------------	--	-----------	--	--

# Kaarten

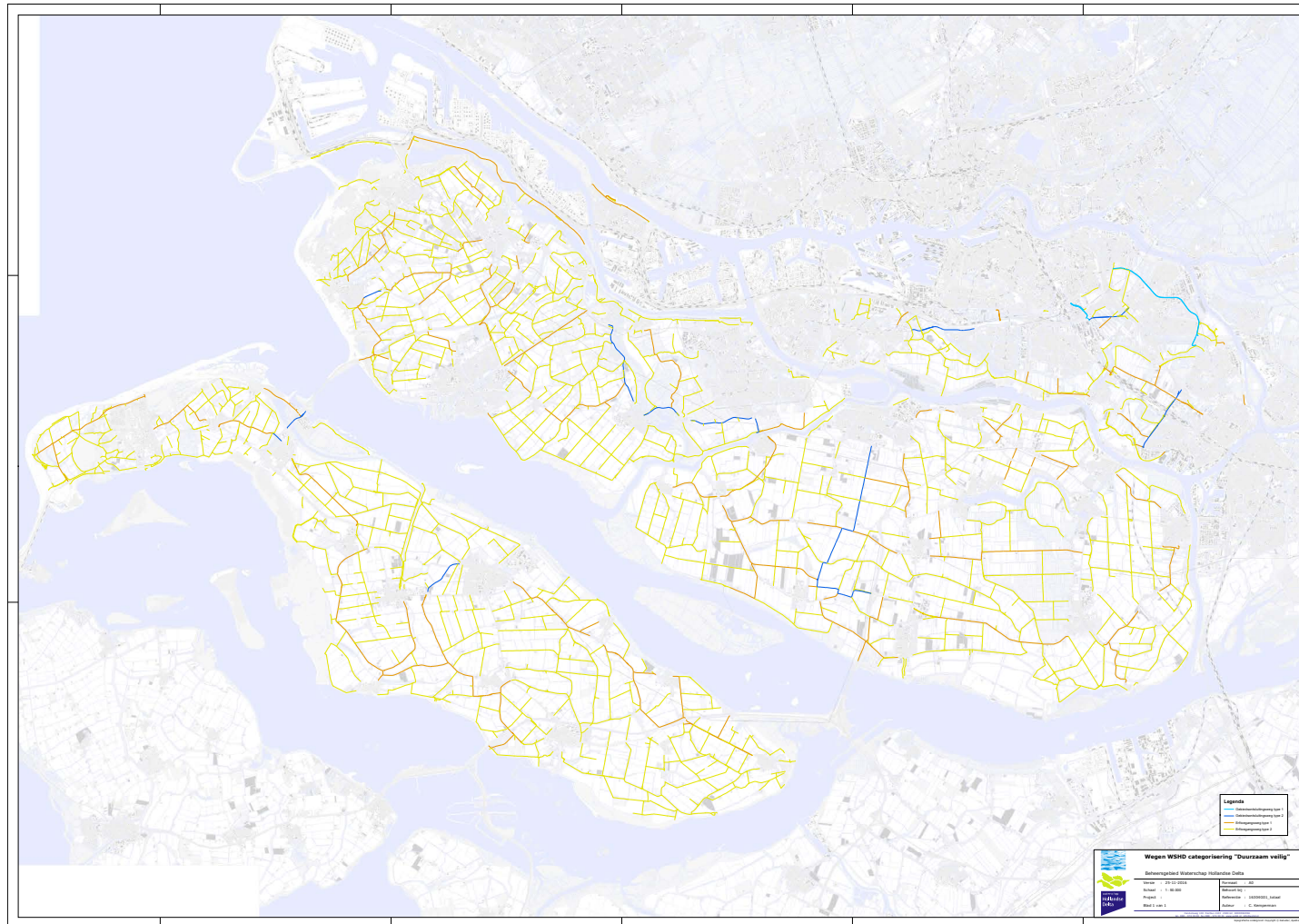
---

**Lijst van kaarten:**

**A. Wegenareaal WSHD per type (categoriseringskaart)**

**B. Fietspaden WSHD**

# A. Wegenareaal WSHD per type (categoriseringskaart)



## B. Fietspaden WSHD

---

